

341  
29



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES  
"ARAGON"**

**LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR  
AEREO EN EL CONVENIO DE VARSOVIA**

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE :

**LICENCIADO EN DERECHO**

P R E S E N T A :

**DULCE MARIA ROJAS HERNANDEZ**

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

**SAN JUAN DE ARAGON, EDO. DE MEX.,**

**1990**



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

	Pág.
INTRODUCCION	5
CAPITULO I. <u>ANTECEDENTES HISTORICOS Y JURIDICOS</u>	
<u>DE LA AVIACION CIVIL</u>	7
A. Marco internacional	8
1. Histórico	9
2. Jurídico	23
B. Marco nacional	33
1. Histórico	33
2. Jurídico	44
3. Propuestas	49
CAPITULO II. <u>EL CONVENIO DE VARSOVIA DE 1929,</u>	
<u>MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE</u>	
<u>LA HAYA DE 1955</u>	52
A. Generalidades	56
B. Ambito de Aplicación	59
C. Responsabilidad del transportador	75
1. Por muerte	93
2. Por heridas	95
3. Por lesiones corporales	96

D. Límite del monto a indemnizar por parte del transportador	97
E. Problemas políticos	107
F. Responsabilidad internacional	111
1. Concepto	115
2. Elementos	116
3. Consecuencias	122

### CAPITULO III. LA LEY DE VIAS GENERALES DE

<u>COMUNICACION</u>	125
A. Generalidades del Libro Cuarto.	
Disposiciones aeronáuticas	126
B. Ambito de aplicación	137
1. Jurisdicción	138
2. Competencia	145
3. Transporte aéreo internacional	148
4. Transporte aéreo nacional	152
C. De los daños a pasajeros, señalados en el artículo 342o.	157
1. Responsabilidad por muerte	160
2. Responsabilidad por lesiones	162
3. Responsabilidad por daños	167
D. Límites de los montos a indemnizar	

señalados en el artículo 343o.	
fracciones I, II, III y IV	165
E. Responsabilidad civil	171
1. Concepto	172
2. Elementos	174
3. Consecuencias	176
F. El artículo 133o. de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, como ordenador normativo ante la supremacía federal de los Convenios y Tratados internacionales	177

CAPITULO IV. <u>CASO PRACTICO. ACCIDENTE DEL VUELO DE LA COMPANIA MEXICANA DE AVIACION, EN LA RUTA MEXICO-PUERTO VALLARTA-MAZATLAN-LOS ANGELES</u>	180
A. Descripción del caso	181
B. Competencia	183
C. Conflicto de leyes	185
D. El gobierno mexicano en el caso	192
E. El gobierno norteamericano en el caso	194
F. Las organizaciones internacionales en el caso	195

1. DACI	195
2. IATA	198

CONCLUSIONES	202
--------------	-----

ANEXO I	208
---------	-----

ANEXO II	218
----------	-----

BIBLIOGRAFIA	224
--------------	-----

## INTRODUCCION

La vida del mundo moderno está caracterizada por el desarrollo acelerado y complejo de la aviación civil internacional. En nuestros días se cruzan fronteras, se acortan distancias y a cada momento vivimos en un contexto más interdependiente. Es en esa medida en la que también se presentan fenómenos y problemáticas novedosas como ha sido el surgimiento de las regulaciones jurídicas nacionales e internacionales del tránsito aéreo, que han desarrollado ya una nueva materia que emana del Derecho Internacional Público a la que se conoce como Derecho Aéreo, que a cada minuto tienen mayor presencia y vigencia en la vida cotidiana de los hombres y de los Estados.

De ese cuadro de circunstancias tienen una particular importancia los conflictos y tratamientos de los accidentes por transportación aérea, los que paradójicamente poco han sido tratados y explicados en la doctrina jurídica.

El problema se torna aún más interesante por el gran universo de posibilidades y condiciones en las que dichos accidentes pueden ocurrir y de los que, entre otros, señalamos

los conflictos de leyes; la determinación de los puntos geográficos en los que se realizaron los siniestros; los reclamos de los afectados o de los deudos; las lagunas de las legislaciones nacionales e internacionales, y la interpretación de mandatos aplicables. Es en virtud de este planteamiento que motiva el interés por adentrarnos en un campo poco explorado y por lo mismo muy delicado, en el que pretendemos con este análisis aproximarnos a algunos de esos problemas y atrevernos a apuntar algunas posibles soluciones e interpretaciones.

Si las líneas escritas en esta tesis son capaces de motivar y despertar el interés de quien lo lea, consideramos que esto será una satisfacción más del trabajo que este ensayo ha implicado.



**CAPITULO I.      ANTECEDENTES HISTORICOS Y JURIDICOS DE LA**  
**AVIACION CIVIL**

**A. Marco internacional**

**1. Histórico**

**2. Jurídico**

**B. Marco nacional**

**1. Histórico**

**2. Jurídico**

**3. Propuestas**

## CAPITULO I

### ANTECEDENTES HISTORICOS Y JURIDICOS DE LA AVIACION CIVIL

A efecto de analizar la conflictiva jurídica que da origen a la responsabilidad del transportista aéreo en los casos de muerte, heridas y lesiones corporales en los accidentes aéreos, primeramente se examinará la historia del desarrollo técnico y legal de la aviación civil.

A principios del siglo XVII dos grandes pensadores, Francis Bacon en Inglaterra y René Descartes en Francia, propusieron al mundo de su época conquistar a la naturaleza a través del uso de la razón. El resultado fue la gestión de la Revolución Industrial, iniciada a finales del siglo XVIII, que estableció la era tecnológica dentro de la que actualmente vivimos y lo cual produjo la conquista del espacio atmosférico y la iniciación de la conquista del espacio cósmico.

#### A. Marco internacional

A través de su desarrollo histórico, el ser humano ha frecuentemente advertido la necesidad de disponer de implemen-

tos o aparatos útiles y necesarios, mucho antes de ser capaz de crearlos materialmente.

Estas inquietudes han dado origen a diversas concepciones establecidas con gran esfuerzo intelectual y malogradas siempre por la ignorancia y por un excesivo ingrediente emocional de deseo e imaginación, en sí impracticables. Las mismas han tenido en cambio un definido mérito como proposiciones concretas que han sido realizadas en épocas posteriores de mayor avance científico e intelectual.

Aunado al avance técnico, fue necesario para la comunidad el disponer de toda una serie de normas que solucionaran e incluso previnieran la problemática surgida del mismo. Esta tarea, al igual que la primera, no están concluidas, día a día es necesario adecuar la legislación existente a las innovaciones.

## 1. Histórico

El ser humano al aparecer sobre el planeta se enfrentó a tres escenarios del medio ambiente: la tierra, las aguas y la atmósfera. Dotado el hombre, desde un principio, por la naturaleza del instinto de supervivencia empezó a desplazarse en

el medio terrestre en busca de alimento, mejores tierras para la agricultura y cacería y mejor defensa para su seguridad, explorando muy pronto los ríos, los lagos y los mares.

Al advertir el fenómeno de flotación en el espacio atmosférico, mismo que le estuvo vedado hasta fechas muy recientes en su historia, durante la cual contempló con impotencia el vuelo de los insectos y de las aves, creando en su incapacidad de imitación toda una estructura emocional de deseos que dió lugar a la mitología.

Ejemplo de lo anterior está, entre otros, la leyenda poética de Dédalo y su hijo Icaro, quienes para escapar del Laberinto de Cnosos confeccionan dos pares de alas, hechas de plumas de aves y cera que atadas a sus cuerpos con tiras de cuero sirvieron a la pareja para emprender el vuelo. Pero Icaro deslumbrado con la belleza del firmamento y la música de los pájaros, no reparó en que cobraba altura, hasta que llegó el momento en que los rayos ardientes ablandaron la cera con que las plumas estaban pegadas, mismas que empezaron a deshacerse y el cuerpo de Icaro cayó al mar.<sup>1</sup>

---

1.

Vid. Mitología; Ed. Abril. S. A., São Paulo; Volumen II: 1973 pp. 497-500.

Pero la imagen de Icaro continúa viva, inspirando a los inventores de todos los tiempos. Hacia el Renacimiento, Leonardo da Vinci (1452-1519) plasma los primeros diseños de los paracaídas y de las máquinas voladoras.<sup>2</sup>

Transcurre un siglo hasta que Fleyder of Tübingen continuó con la observación de los principios del vuelo de Leonardo da Vinci, plasmándolos hacia 1680 en su obra "De motu animalium", de la cual G. A. Borelli al mismo tiempo concluyó acerca de la conexión de que la fuerza de los músculos del hombre era insuficiente para que éste pudiera volar.<sup>3</sup>

De lo anterior se desprende que el hombre aprendió a volar no con la ayuda de la fuerza de sus músculos, sino basándose en la fuerza de su raciocinio y en su capacidad inventiva.

Retomando el orden de propuestas de lo que se ha denominado la etapa pretecnológica de la aviación, puede señalarse de manera enunciativa, más no limitativa, las siguientes: el paracaídas, mencionado anteriormente, que como su nombre lo indica es "para evitar las caídas", modelado a

-----  
2. Vid. Encyclopaedia Britannica; Encyclopaedia Britannica, Inc.; U.S.A.; Tomo I; 1957, p. 242.

3. Id.

semejanza de los paraguas, el cual ofreciendo una resistencia al aire, retarda la velocidad en el descenso de los objetos. Continuaría en su orden dentro del enunciado otra concepción de Leonardo da Vinci que es la máquina voladora de caracol, que constituye sin duda la proposición misma de la hélice propulsora moderna, tanto náutica como aeronáutica. También se ubica en esta etapa la concepción de Francesco de Lana de 1650, la cual consiste en amarrar a un bote con velas cuatro grandes bolas de cobre, necesarias para el fluido del aire. La combinación de un helicóptero y un aeroplano, también conocido como "carro de paletas" en 1809, fue plasmado por Sir George Cayley, considerado el padre de la aeronáutica inglesa.\*

Sin duda todas estas manifestaciones, aunadas a la ausencia de tecnología apropiada, evitaron que en su momento se hiciera factible la posibilidad de ponerlas en movimiento, sin embargo constituyeron la base para que posteriormente, sobre sus diseños, nuevos materiales, innovaciones motoras y otras aportaciones en el área continuaran las experiencias iniciadas, que afortunadamente nada las detendría.

Así, el primer paso concreto del hombre para volar, una vez descartada la posibilidad de realizar tal actividad por él

-----  
4. Id., pp. 242 y ss.

mismo, fue la construcción de bolsas de material impermeable infladas con gases más ligeros que el aire y que son conocidas como aerostatos o globos.

Esta materialización se originó de la combinación congruente entre la observación de los fenómenos naturales, la experimentación y el conocimiento de las leyes físicas logradas por el genio del monje brasileño-portugués nacido en 1686 Laurenço Bartolomeu de Gusmão, quien inventó el globo o elevador aerostático, aplicando los conocimientos físicos de la época y el concepto tradicional del principio de Arquímedes, establecido dos mil años antes, construyéndolo como un dispositivo capaz de aprovechar el poder ascensional de un volumen de aire caliente, ligero y capaz de aportar su propia fuente de calor. Este pequeño y primitivo aerostato no fue objeto de una demostración obscura, pues en la misma sala de la embajada del Palacio Real de Portugal fue presentado por su inventor a la casa reinante el 8 de agosto de 1709. El aparato se desprendió de las manos de su creador, se elevó y chocó entre los cortinajes y se incendió causando los daños propios y por lo que también ha pasado a la historia como uno de los primeros accidentes de la actividad. Puede anotarse dentro de esta época el ascenso del globo construido por los Hermanos Montgolfier, llevado a cabo en Annonay, Francia el 4

de junio de 1783.

Este fue el inicio de los vuelos que contribuyeron además de la exploración de la atmósfera a la aportación de nuevos datos relativos a la temperatura y humedad de la misma y de la velocidad de los vientos, útiles para algunas otras investigaciones, necesarias para proseguir las prácticas aéreas.

Las recopilaciones de la materia apuntan sobre todo los primeros datos de numerosos hallazgos, que por novedosos o accidentados han tenido ese privilegio y dentro de los que menciona están el primer vuelo internacional en globo que fue realizado el 7 de enero de 1785 por el francés Jean Pierre Blanchard, a quien también se le atribuye el paracaídas debido a que lo hizo descender en ese vuelo, y el norteamericano Doctor Jeffries, cruzando en dos horas el canal inglés, tocando los puertos de Calais y Dover. Cinco meses después se suscita el primer accidente aéreo con pérdida de vidas humanas, en el cual fallecieron los aeronautas De Rozier y Romain al incendiarse su globo inflado con hidrógeno.

El desconocimiento de la atmósfera era tal que en 1785, dos de los tres tripulantes que exploraron el espacio a una altitud de casi diez mil metros murieron por su combustión en



globo. Esta situación fue resuelta hasta cincuenta y cinco años después en que se diseñaron las cabinas aéreas presurizadas.

Sin embargo, el mayor problema continuaba siendo en esa época la imposibilidad para pilotear los globos, es decir tener el completo control de dirección durante su ascenso, permanencia y descenso.

En 1850 se empezaron a diseñar los dirigibles, con las bases de los aerostatos, pero modificados en su configuración la cual era alargada y provista para su impulso por hélices. Pero la experiencia demostró que sólo se obtendría un sistema adecuado de manejo a través de la implementación de motores de gas o combustión, tal como lo llevó a cabo el austriaco Paul Heinlein en 1872.

Entre 1898 y 1908 el piloto francés brasileño Alberto Santos Dumont construyó catorce dirigibles, todos ellos con sus consecuentes modificaciones e innovaciones.

Posteriormente, estas máquinas fueron construidas con una base rígida, lograda con tubos de acero, obteniéndose además la distribución del gas de combustión en diferentes compar-

timentos. La presión del aire se controlaba por ventiladores y el volumen de gas se intercambiaba en la nariz del mismo y se obtenía el balance en la cola del dirigible.

Sobre esta idea fueron construidas las naves patrocinadas por el conde alemán Ferdinand Von Zeppelin y que totalizaron ciento cincuenta, con modestos avances tecnológicos en su construcción, las que tuvieron una gran actividad y fin durante la Primera Guerra Mundial.

Del 8 al 29 de agosto de 1929 los alemanes volaron alrededor del mundo en el LZ-127 Graf Zeppelin a una velocidad aproximada de 102 kilómetros por hora.

En 1931 los zeppelines iniciaron los servicios regulares de transporte de pasajeros entre Frankfurt-Rio de Janeiro-Nueva York con cupo para cien personas y con una duración de cuatro días.

Sin embargo estas naves eran muy sensibles a los vientos y a las descargas eléctricas que de hecho causaron explosiones a los dirigibles británicos, americanos y alemanes, siendo la de mayor impacto la del LZ-129 Hindenburg el 6 de mayo de 1937 en

la cual 35 personas murieron.®

Puede decirse que los primeros diseños de los aviones estuvieron basados en el propósito de imitar la acción de las alas de los pájaros, siendo hasta 1842 con Henson y 1848 con Stringfellow, ambos ingleses, que perfeccionaron la técnica de modelar las superficies de soporte, dándoles un acabado convexo en la parte superior y cóncavo en la inferior.

Numerosas pruebas de diseño, por cuanto al uso de máquinas de vapor, motores de petróleo, adecuación de peso y balance, así como la configuración de su estructura, condujeron a que en 1890 el francés Clement Adler alcanzara en su "Eola", con una máquina calentada con alcohol, una distancia de vuelo de 416 metros.

Inmediato a lo anterior los hermanos Wright en los Estados Unidos de Norteamérica adaptaron a su avión un motor de combustión interna y con la selección del correcto número de alas realizaron el primer e histórico vuelo motorizado en

---

5. Cfr.: Tuma, J.: The pictorial encyclopedia of Transport; Translated by Alena Einhornová. The Hanlyn Publishing Group Limited, England; Printed in Czechoslovakia; 1984. pp. 275 y ss.

Kitty Hawk en 1893, con una elevación de 5 centímetros sobre el nivel del suelo y un recorrido de 36.5 metros.

En septiembre de 1906 el aeronauta brasileño-francés Alberto Santos Dumont que anteriormente se había dedicado a la investigación y diseño de dirigibles, cubrió una distancia de 50 metros con su monoplano en París.

Y es precisamente en los bosques cercanos a París en donde numerosos vuelos experimentales se realizaron rompiéndose las marcas de velocidad, distancia y altura. Lo anterior debido a la adaptación de nuevos motores, combustibles, diseños de aeronaves y mejores estructuras que permitían una mayor seguridad al piloto, disminuyendo el número de accidentes que se suscitaban, evitando los constantes incendios provocados por la alta inflamabilidad de materiales y energéticos usados.

Es en la Primera Guerra Mundial donde se inicia un gran avance en la industria aeronáutica. Sin embargo, los mayores progresos en la tecnología aérea se lograron hasta que los científicos empezaron a realizar detallados estudios y experimentos en la teoría del flujo del aire y de la dinámica del vuelo, cuyos resultados fueron aplicados especialmente a los nuevos diseños de aviones motorizados. El 21 de junio de

1919. pilotos de la Real Fuerza Aérea británica lograron el primer vuelo entre la Península de Labrador e Irlanda, con una duración de 15 horas y 57 minutos antes de su brusco aterrizaje.

Los esfuerzos por conectar a los continentes por aire en todas direcciones seguían y en ese tiempo algunas de las compañías aéreas sólo tenían 15 años de experiencia en el transporte de pasajeros, la gran mayoría de veces en rutas comparativamente fáciles y cortas. En febrero de 1919 Gran Bretaña y Francia inauguraron la ruta regular Londres-París con servicios de correo militar y en agosto del mismo año el primer vuelo comercial de itinerario operó volando las mismas ciudades.

Comenzó a explotarse activamente el espacio aéreo. La aviación se volvió un gran negocio. Cada semana surgía una nueva aerolínea, otorgando sobre todo el servicio de correo y posteriormente se explotó el de pasajeros y debido a la incipiente demanda de lugares, la industria aeronáutica empezó a dar cupo a un número mayor de asientos y continuando sus investigaciones en el diseño, economía, material y estructura de las aeronaves de ese tiempo.

Primero fueron los aviones de hélice, luego los de turbohélice y es hasta 1930 en que se patentó el primer turboreactor construido por el ingeniero británico Frank Whittle, que sirvió a la industria americana para construir en 1942 aviones que volaban ya a una velocidad de 965 kilómetros por hora. Lo anterior significó un gran avance, ya que con el mismo peso de diseño y menor cantidad de combustible se podían lograr grandes alturas y aproximarse a la velocidad del sonido.

Surgieron los aviones de turbina que fueron introducidos hasta después de la Segunda Guerra Mundial, fabricados en numerosas configuraciones de autonomía, diseño y capacidad para que las compañías fabricantes siguieran a la vanguardia del mercado y los adquirentes otorgaran mejor servicio y seguridad.\*

Cobró gran importancia el transporte aéreo de carga a zonas alejadas, donde los aeropuertos eran una de las primeras obras en construirse y los aviones el único medio para llevar a especialistas, equipos, correo, alimentos y medicinas, debido a que las nuevas técnicas aéreas permitían elevar la velocidad y aumentar el volumen de transporte, así como

6. Ibid., pp. 375-570.

reducir el costo de los vuelos.

Hoy en día resulta imposible encontrar una rama de la economía internacional donde no se utilicen los aviones y helicópteros. Su proyección abarca la prospección geológica, los trabajos cartográficos, la ayuda para la navegación marítima en las zonas árticas, los trabajos de investigación en las áreas polares, el apoyo a la agricultura mediante la fumigación y extinción de incendios forestales, la vigilancia de oleo y gasoductos, así como los líneas de transmisión eléctrica de alto voltaje y además en uno de los mejores usos humanitarios y que ha sido más ampliado que es la protección a la salud mediante la creación de estaciones especiales de aviación sanitaria.

En los últimos años se ha hecho mucho para mejorar los servicios tanto en el aire como en la tierra. Muchos aeropuertos han sido modernizados, ampliados y provistos de nuevas pistas de aterrizaje, así como de los más sofisticados sistemas de control y ayuda a las aeronaves en vuelo como en la superficie.

Aumentó considerablemente el promedio de velocidad en el transporte, que de 1970 a 1980 entró en el rango de los 600 a

813 kilómetros por hora.

A finales de los años 60's tanto los proyectos norteamericano, anglo-francés y soviético para desarrollar transporte comercial supersónico tuvieron su auge; el primero fue suspendido por problemas económicos y una fuerte campaña ecológica en su contra, los otros dos concluyeron con los prototipos conocidos como Concorde y Tu-144.<sup>7</sup>

Es fácil por su popularidad el ubicar las diferentes configuraciones y marcas existentes en la aviación comercial e incluso en la militar, sobre todo porque cuando se han suscitado accidentes, que en su mayoría cuentan decenas de muertos, se asocian los antecedentes publicitarios de los mismos, incluso en aquellos casos en que se rompe la estructura de la aeronave y hay sobrevivientes.

La aviación continúa su avance dando lugar a la construcción basada en el diseño aerodinámico de los cosmoplanos. Ejemplo de esto es el "Columbia", ensayado en el Centro de Pruebas del Aire y del Espacio (NASA) en Dryden, en la base Edwards, California, hacia el colosódromo Kennedy, en Florida, ambos en la Unión Americana, en que un avión

<sup>7</sup> Ibid., pp. 332-344.



modificado Boeing 747 de transporte de pasajeros "Jumbo", construido para resistir la presión del espacio supra-atmosférico transporta un explorador espacial y se lo conoce como "Enterprise".<sup>9</sup>

La ciencia aplicada a la aeronáutica se ha integrado a la experimentación espacial, contribuyendo así al desarrollo de la humanidad, pero también a su depredación en los diferentes ámbitos resultantes de incidentes y accidentes sufridos que el avance de la misma hace víctima al hombre y a su medio ambiente.

## 2. Jurídico

La navegación aérea se encuentra definida y limitada por la ley, sin embargo juristas de diversas nacionalidades opinan que las leyes al respecto son incompletas, ya que existen muy pocos precedentes y el número de decisiones judiciales es insuficiente para conformar una idea clara de ella.

El estado legal de la aeronáutica nació aún antes que los vuelos de las naves mecánicas, así en 1900 al tiempo en que

---

9. Cfr. Révue Française de Droit Aérien et Spatial; Paris, 1973; Revista mensual; Número 470, p. 45-50.

Santos Dumont hacia sus vuelos iniciales y mucho tiempo antes de que los hermanos Wright volaran un artefacto más pesado que el aire, Paul Fauchille anticipaba algunos de los problemas legales que se presentarían con la navegación aérea y en la forma en que afectaría a la ciudad de París, elabora un código intitulado "El régimen jurídico de los aerostatos y el dominio aéreo", publicado en la Revista General de Derecho Internacional Público en 1901, limitando la actividad aérea de la época al uso de la licencia respectiva.<sup>7</sup>

El primer Comité Jurídico Internacional para la Aviación fue organizado en 1909 siendo su objetivo el redactar un Código Aéreo Internacional y que aunque su aplicación pudiera considerarse como internacional también fuera adoptado nacional o municipalmente. Este Comité continuó trabajando en París en 1910, en Génova en 1912, en Frankfurt en 1913 y vió interrumpidos sus trabajos por la primera conflagración mundial. Para 1928 esta Organización tenía 28 Estados miembros. Por otra parte el Instituto Internacional de Leyes adoptó en 1911 un Código de Reglas Aéreas aplicable a la regulación municipal y nacional de registro y datos de identificación de los vehículos voladores.<sup>10</sup>

---

9. Cit. por Enciclopedia Británica; Op. cit. Tomo II; pp. 803-809.

10. Id.

Antes de la Primera Guerra Mundial la principal preocupación legal estaba centrada en la soberanía del aire, a semejanza de la vieja controversia de la libertad de los mares y que se basó en tres teorías: a) La teoría copiada del Mare Liberum en la cual, en este caso, el espacio era libre al tráfico aéreo, sin importar la nacionalidad de la nave, con la peculiaridad de que el Estado subyacente podía emitir la regulación correspondiente para su propia seguridad; b) Que el Estado tuviera jurisdicción ilimitada sobre su espacio aéreo, teoría sostenida principalmente por juristas ingleses y americanos; c) Que la soberanía del Estado fuera limitada dando servidumbre de paso inocente a las aerolíneas de todas nacionalidades. Este debate fue terminado arbitrariamente con la Primera Guerra Mundial cuando todos los Estados tomaron la jurisdicción de su propio espacio aéreo.<sup>11</sup>

La celebración de los grandes Convenios internacionales está caracterizada por dos etapas bien definidas. La primera, anterior a la Conferencia de Chicago de 1944, en la que resalta el rigor jurídico y la posterior, más compleja, debido al número de Estados signantes, que sostienen sistemas y regímenes jurídicos variados, lo que constituye un serio obstáculo para su uniformidad.

-----  
11. Ibid., p. 810

El orden cronológico de los textos jurídico, técnico y político de las fuentes internacionales del Derecho Aéreo es:

a) Convenio Internacional de Navegación Aérea. París, 1919. Constituye la base del régimen de la navegación aérea internacional, reconociendo la soberanía de los Estados sobre sus espacios superestantes y otorgando el derecho de paso inocente a los miembros contratantes. También establece la Comisión Internacional para la Navegación Aérea (CINA), con funciones tales que llega a ser un auténtico Comité ordenador de la circulación aérea. Este Convenio con sus 43 artículos permaneció vigente hasta 1947 en que el Convenio de Chicago de 1944 obtiene el suficiente número de ratificaciones, quedando derogado expresamente junto con el de La Habana de 1928.

b) Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea. Madrid, 1926. Elaborado en forma semejante al anterior, sólo fue objeto de modificación en lo referente a establecer la igualdad de las Partes contratantes, motivo por el cual superó el número de adhesiones y cuyo mayor logro fue el reflejo que tuvo en las legislaciones internas de la mayoría de los Estados iberoamericanos, que no habían formado parte del de París y constituyó un paso en la uniformidad del Derecho Aéreo Internacional.

c) Convenio sobre la Aviación Civil Comercial de La Habana, 1928. Es un texto eminentemente comercial. Destaca lo relativo a la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico correspondiente al territorio y a las aguas jurisdiccionales de cada Estado. Dispone por primera vez que la reparación del daño causado a las personas o a las cosas en el territorio del Estado subyacente se rige por las leyes de dicho Estado.

d) Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional. Varsovia, 1929. Consta de 41 artículos incluidos en 5 Capítulos y un Protocolo adicional, que hacen referencia a: Objeto y definiciones, Títulos de transporte y es el primero que regula la Responsabilidad del porteador, las Disposiciones relativas a los transportes combinados y las Disposiciones generales y finales. El tratamiento de este Convenio se amplía en el Capítulo II de este trabajo.

e) Convenio sobre Embargo Preventivo de Aeronaves. Roma, 1933. Con el desarrollo de la navegación aérea y ante el peligro proveniente de la aplicación de las leyes procesales de los diversos Estados en materia de embargo preventivo a efecto de evitar lesiones económicas y el aseguramiento del

pago de los créditos, esta Convención la define como objetivo principal de la misma.

f) Convenio sobre Asistencia y Salvamento de Aeronaves o por Aeronaves en el Mar. Bruselas, 1938. El proyecto de Convenio retoma los principios generales del Derecho Marítimo a efecto de unificar e incluirlas en la legislación aérea.

g) Conferencia de Chicago de 1944. Se basa en la mayoría de los principios de la Convención de París y que contiene como acuerdos cinco apéndices al protocolo final, y que son: Apéndice I.- Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional que estableció el antecedente de la OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional); Apéndice II.- Convenio sobre la Aviación Civil Internacional; Apéndice III.- Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales; Apéndice IV.- Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional; Apéndice V.- Anexos al Convenio.

h) Convenio sobre Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves. Ginebra, 1948. Único documento redactado por la Organización Provisional de la Aviación Civil Internacional (OPACI), antecedente de la OACI. Contiene lo referente a los derechos sobre las aeronaves en general y en forma particular.

lo relativo a la titularidad de la propiedad, hipotecas y garantías varias, matriculación y registro aeronáutico.

i) Convenio Referente a la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Daños Causados por la Aeronave a Terceros en la Superficie. Roma, 1952. Reemplaza al de la misma materia de 1933. Destaca lo relativo a daños, abordaje, dolo, límites de responsabilidad en este rubro y seguro obligatorio a fin de garantizar la reparación equitativa a las personas que sufran daños en la superficie por aeronaves extranjeras.

j) Protocolo de La Haya de 1955. Modifica 15 artículos del Convenio de Varsovia y adiciona dos nuevos, determinando que el Convenio y el Protocolo se interpretarán como un solo instrumento. Su relevancia estriba en el aumento a los montos de responsabilidad por parte del transportista.

k) Acuerdo sobre Derechos Comerciales de los Servicios Aéreos no Regulares Europeos. París, 1956. Contiene disposiciones diversas acerca de la proposición de enmiendas, adopción de las mismas, denuncia, procedimiento para la resolución de controversias, territorios aplicables y

categoría de vuelos en los servicios aéreos no regulares.<sup>12</sup>

l) Convenio de Guadalajara, 1961. Precisa el ámbito de aplicación del Convenio de Varsovia, aplicándolo al transportista de hecho cuando el contrato de transporte que se ha celebrado con el transportador contractual tiene carácter internacional, en términos del Convenio mencionado.<sup>13</sup>

m) Convenio sobre Infracción de Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves. Tokio, 1963. Señala por primera vez la definición legal internacional del delito de interferencia en el vuelo de las aeronaves. Otro de los puntos importantes es el de las facultades concedidas al Comandante de la aeronave para imponer a los presuntos delincuentes ciertas medidas que pueden incluso ser coercitivas, así como ampliar el periodo de vuelo a efecto de ejercerlas.

n) Acuerdo de Montreal, 1966. Este texto se desarrolla en cinco puntos o acuerdos, teniendo como punto medular la responsabilidad del transportista aéreo. Fue concertado entre

---

12. Cfr. Tapia Salinas, Luis. Curso de Derecho Aeronáutico; Bosch, Casa Editorial, S. A., Barcelona, 1980; pp.32-50.

13. Cfr. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado; Guadalajara, 1961. OACI, doc. 8301-LC/149-1.



la Administración Aeronáutica de los Estados Unidos de Norteamérica y las compañías aéreas tanto domésticas como internacionales. El título aproximado de la versión inglesa, que es la oficial es: Convenio relativo a los límites de responsabilidad del Convenio de Varsovia y del Protocolo de La Haya. En estricto derecho este acuerdo no puede ser calificado como Convenio Internacional.

o) Convenio sobre Procedimiento Aplicable para el Establecimiento de las Tarifas de los Servicios Aéreos Regulares. París, 1967. El aspecto más relevante es el establecimiento de un arbitraje para solucionar las controversias por cuanto a las tarifas en los servicios aéreos regulares.

p) Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilicito de Aeronaves. La Haya, 1970. Destaca en este texto el criterio seguido para la tipificación del delito, así como la definición del período de vuelo. Incluye el tratamiento para el caso de delito, y sobre todo por lo que toca a la extradición.

q) Protocolo de Guatemala. 1971. Se instrumentó a efecto

de modificar el Convenio de Varsovia, dividido en tres capítulos sobre: Modificaciones al Convenio; Campo de aplicación del Convenio modificado y cláusulas finales. No ha entrado en vigor, debido a que no ha alcanzado el número de ratificaciones necesarias.

r) Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil. Montreal, 1971. Este documento sólo enumera y describe los delitos cometidos a bordo, en vuelo, en que su denominador común sea el poner en peligro la seguridad de la aeronave.<sup>14</sup>

De lo anterior concluimos que el desarrollo legislativo en materia aeronáutica ha seguido un movimiento progresivo así como sucede en todas las actividades que al incorporarse a las relaciones entre los hombres han de ser reguladas jurídicamente. Este movimiento, probablemente, ha sido de mayor rapidez, debido a que va en forma paralela a la evolución de la técnica.

---

14. Cfr. Tapia Salinas, Luis Op. cit.: p. 42.

## B. Marco nacional

Si bien es cierto que un pueblo no puede vivir ajeno a su historia, lo es más cuando, como en México, carecemos de fuentes de información y documentación congruente a nuestra historia aeronáutica, a pesar de poseerla en forma brillante en muchos aspectos.

Pese a lo anterior, en el intento de intensificar esa búsqueda de nuestros antecedentes generales, ha habido grupos de gente que por razones de trabajo o por pasión a la actividad han pretendido integrarla y es gracias a sus esfuerzos el que conocemos que nuestro país, desde los inicios de la actividad aérea no se ha rezagado, ya sea en sus intentos prácticos como legislativos, que a pesar de las críticas por cuanto a su estado, al menos podemos decir que la tenemos y que forma parte de nosotros.

### 1. Histórico

Las primeras páginas de la historia de la aeronáutica la escribieron hombres valientes que tuvieron que aportar su voluntad, entusiasmo e inteligencia para luchar tanto contra los elementos físicos y técnicos como de la opinión pública de

su época. A mediados del siglo XIX las ascensiones en globos inflados con aire caliente cobraron una magnitud casi mundial. La actividad había perdido su exclusividad científica y los espectáculos con globos tripulados pasaron a formar parte hasta de las grandes ferias y México, dentro del contexto en cuestión, no fue la excepción.

Tal es el caso de don Joaquín de la Cantolla y Rico, el más famoso de los aeronautas mexicanos, que atraído por las ascensiones de los hermanos Wilson, de origen norteamericano, se presenta ante ellos durante una demostración en nuestro país y por su interés superior al simple deseo de hacer una breve ascensión fue instruido en todos los secretos de la aerostación y con experiencias tan favorables que el 26 de junio de 1863 se anunció para toda la ciudad una exhibición en la Plaza de Toros de Paseo Nuevo, situada en la glorieta donde concluyen las actuales avenidas Juárez, Reforma, Bucareli y Guerrero. Posteriormente, él mismo ideó un sistema regulador de flama de alcohol en combustión que le permitía graduar el ascenso y descenso del globo, haciendo la primera prueba de un globo equipado con este sistema el 22 de octubre de 1877.

Quedando atrás la etapa de los globos, alrededor de 1908, varios jóvenes mexicanos estaban interesados desde años antes

en los vuelos de planeador. Destacaban Juan Guillermo Villasana, los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez y Miguel Lebrija, todos ellos dedicados en sus ratos libres al diseño, construcción y vuelo de los mismos, con resultados nada espectaculares, pero que les sirvieron para adquirir experiencia y conocimientos que posteriormente les serían muy útiles.

A finales de 1909 llegó a México un avión Voisin, adquirido por Alberto Braniff, cuya familia era propietaria del "Rancho de Balbuena", situado cerca de la estación de San Lázaro, que contaba con grandes llanos libres de obstáculos donde fue construido el hangar para guardar el avión. Y fue en ese mismo espacio donde el 8 de enero de 1910 se efectuó el primer vuelo en México y en Iberoamérica con un aparato más pesado que el aire, alcanzando una velocidad de 76.975 kilómetros por hora y en el mismo continuó sus pequeños vuelos, ya que la escasa potencia del motor no permitía mayores hazañas, hasta que el día 20 de enero de 1910 tuvo un accidente en el que rompió el avión.

Posteriormente la empresa Moissant International Aviators organizó una gira por nuestro país dando exhibiciones de aviones en vuelo. La escuadrilla estaba integrada por dos

monoplanos Bleriot y un parasol Demoiselle, tripulados entre otros por Alfred Moissant y Roland Garros. La atracción que causó su presencia fue enorme y los llanos de Balbuena cada día se colmaban de curiosos y admiradores que desde el 26 de febrero hasta el 4 de marzo de 1911 asistían a presenciar los trabajos de ensamblaje, revisión y ajuste de motores, además de las exhibiciones de vuelo.

Roland Garros, además, voló desde el campo de Balbuena hasta el Castillo de Chapultepec en doble sentido y en otra ocasión llegó hasta el Tepeyac, ascendiendo a más de 831 metros sobre el terreno, verdadero récord de la época, si se tiene en consideración la dificultad que ofrecían los 2240 metros sobre el nivel del mar a que está situada nuestra ciudad.

Los vuelos de la escuadrilla fueron de gran lucimiento y el General Porfirio Díaz, Presidente de la República, asistió a ellos quedando impresionado de las maniobras ejecutadas, por lo que hizo arreglos para llevar a cabo una demostración del avión como observador, en la que el piloto, en esta ocasión Roland Garros, debía descubrir una batería de artillería que estaría situada en el Cerro de la Estrella. Si el piloto lo descubría arrojaría una bolsa de papel llena de harina y

aquella dispararía cañonazos de salva que indicaban que había sido descubierta, y es así como el 27 de febrero de 1911 se efectuó en México una exhibición aérea de aplicaciones militares.

El Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, don Francisco I. Madero, fue el primer jefe de Estado en el ejercicio de su cargo que voló a bordo de un avión monoplane, con poco más de 10 minutos de duración el 30 de noviembre de 1911, que pese a la adversidad del mal clima por lo mismo merece ocupar un lugar preponderante dentro de nuestra historia.

Para eso entonces ya el señor Madero había recibido la recomendación del gobernador de Coahuila, don Venustiano Carranza, para que sus sobrinos Alberto Salinas Carranza y Gustavo Salinas Camiña fueran a estudiar aviación a los Estados Unidos de Norteamérica becados por el gobierno mexicano a quien posteriormente habrían de prestar valiosos servicios. Por distinto conducto, pero en fechas similares, hicieron igual solicitud los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez y Horacio Ruiz Gaviño.

El presidente Madero no dudó en mandar a estos 5 mexicanos

a la Moissant International School, instalada en Garden City, Long Island, Nueva York, en la Unión Americana. Con el transcurrir del tiempo todos ellos serian los fundadores de la Fuerza Aérea Mexicana, de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas y de la Escuela Militar de Aviación.

El 14 de abril de 1914 el capitán de artillería y piloto aviador Gustavo Salinas Camiña y el mecánico naval Teodoro Madariaga, desde un biplano G. L. Martin Pusher bombardearon el buque de guerra "Guerrero", obligándolo a defenderse y a abandonar su posición de batalla frente al cañonero "Tampico" en lo que legítimamente puede considerarse, desde el punto de vista histórico, como el primer combate aeronaval del mundo. Tal acontecimiento se reviste además de circunstancias especiales debido a que el general Obregón, presidente de México había llegado a Topolobampo y decidido visitar el cañonero mencionado. El biplano bautizado "Sonora" lanzó bombas rudimentarias defendiendo al jefe constitucionalista y debilitando las fuerzas huertistas.

El año de 1917 sería definitivo para la confirmación de la industria aérea netamente nacional, aunque pocos años después la labor no fuera aprovechada debidamente, pero ésto sería por las alternativas políticas del país y no de aquélla.



Por aquellos días habían llegado a México 3 motores Hispano- Suiza de 150 caballos de fuerza cada uno, el primero de los cuales se instaló en un Biplano Serie A número 6 fabricado en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas. El teniente Horacio Ruiz hizo varios vuelos de prueba sobre el campo de Balbuena con resultados satisfactorios. Este avión se trasladó semidesarmado en tren al Estado de Hidalgo y una vez armado, el 6 de julio de 1917 despegó de la estación de Hoyos a 5 kilómetros al sur de Pachuca y con él la valija postal número 449 que contenía 534 cartas, 67 tarjetas postales y otra correspondencia de segunda clase.

De acuerdo a las formalidades legales se entregó la valija postal al Departamento de Recibo de Correos de la Administración Principal de esta Ciudad y se levantó acta en la que se hace constar que las cartas llevaban impreso un sello en tinta roja con la siguiente leyenda: "Estados Unidos Mexicanos, Secretaría de Guerra y Marina, Departamento de Aviación, el escudo del departamento, una hélice y el texto Primer Correo Aéreo".

El 19 de noviembre de 1918, el ingeniero y capitán Juan Guillermo Villasana decidió la conveniencia de efectuar un vuelo de "cuid" (sic) para probar la resistencia de los

motores Hispano- Suiza, traídos de Barcelona e instalados en los aviones Serie A a que se hizo mención anteriormente, siendo su piloto el teniente piloto aviador Felipe H. García. Al siguiente día se iniciaron los preparativos para el vuelo México-Pachuca-Tula y regreso a México, por algunas peripecias imaginables este vuelo no terminó con su misión, pero así solían acabar las aventuras de vuelo del entonces. Aventuras que en su tiempo fueron grandes hazañas, por muy difícil que lo parezcan hoy a tantos años de distancia.

Pese al deseado fin de la Primera Guerra Mundial, ésta dejó sin trabajo a los pilotos militares, que junto con sus aviones se quedaron sin actividad con el armisticio de 1918 y al no tener otra alternativa que la de regresar al aire lo hicieron pero no para combatir, sino para divertir y servir a la gente.

De otro lado las fábricas al quedarse sin clientes militares vendieron sus existencias a precio de remate, los pilotos compraron esos aviones con los pocos ahorros que habían podido hacer en el frente o los pidieron a crédito. Así nacieron tres importantes géneros que fueron los principales promotores del aerotransporte: El circo aéreo, el transporte de correo y las aerolíneas privadas.

El circo creó una nueva forma de vuelo el "barnstorming" y una nueva clase de pilotos los "barnstormers", que son los pilotos acróbatas, extraordinarios voladores, magníficos cirqueros y estupendos mecánicos.

Coincidiendo con la toma de posesión del general Alvaro Obregón como Presidente Constitucional de la República Mexicana, llegaron a la capital del país dos aviones Lincoln Standard procedentes de la fábrica Nebraska Aircraft Corporation, establecida en Lincoln, Nebraska en los Estados Unidos de Norteamérica, para formar parte de una empresa que estaba organizando en la República el señor L. A. Winship, quien era representante de dicha fábrica. Con estos aviones y 9 iguales de la misma procedencia se integró la empresa Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S. A., con oficinas en Tampico, Tamps, y en la Ciudad de México. El 26 de septiembre de 1920 se creó la Sección Técnica de Navegación Aérea dependiente del Departamento de Inspección Administrativa de los Ferrocarriles, misma que otorgó a la compañía en cuestión la Concesión número 1, Contrato número 1 el 12 de julio de 1921, para realizar vuelos radiales de Tampico a la Ciudad de México, San Luis Potosí, Saltillo, Monterrey, Nuevo Laredo y Matamoros. Tres años después la Compañía había realizado una labor impresionante y desde luego sin precedentes en nuestro

país, efectuando un total de 1,954 horas de vuelo, recorriendo 195,600 kilómetros y transportando 1,248 pasajeros, habiendo sólo un accidente fatal en que murió un pasajero.

Bien aprovechadas las experiencias de los vuelos acrobáticos, George L. Rhil, perforador de pozos de petróleo e inspirado en los mismos, contrató los servicios de la compañía para que hicieran descender las bolsas del dinero de las "rayas" sobre los campos de perforación y explotación del energético localizados en la Huasteca Tamaulipeca.

El 24 de agosto de 1924, ante el licenciado Eduardo Rodríguez Cañedo, Notario Público de la Ciudad de Tampico, Tamps., se formalizó la constitución de la Compañía Mexicana de Aviación, hoy Sociedad Corporativa Mexicana de Aviación, S. A. de C. V., en la que Rhil aportó los 2 aviones Lincoln Standard, motores y refacciones; William L. Mallory, que había recibido el Contrato número 3 de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para atender la ruta Mexico-Tampico aportó la concesión; el señor Carl V. Schalaet \$18,000.00 pesos y el señor Randall G. Piper \$2,000.00 pesos. El capital social de la empresa se estimó en \$30,000.00 pesos. Lo anterior se transformó en lo que hoy es la aerolínea más grande de Iberoamérica, siendo la cuarta del mundo en

antigüedad y la segunda del Continente Americano, sólo precedida por la aerolínea holandesa KLM, la colombiana Avianca y la australiana Quantas.

Aunado a lo anterior, por cuanto a los vuelos de carácter exploratorio y netamente comercial se iniciaron los que empezarían a impulsar nuestra industria turística y es así como el 3 de diciembre de 1932 se fija la inauguración de la ruta México-Acapulco, con escalas en Iguala y Chilpancingo. A las 12.30 horas de ese día despegó el avión Verville X-BAEW, fracasando el mismo y la empresa aérea en el intento.

A pesar de lo ocurrido, el industrial mexicano Antonio Díaz Lombardo decidió crear una compañía que se encargara de prestar servicio aéreo regular entre México y Acapulco, a la cual se denominó Aeronaves de México, S. A., cuyo primer avión fue un Stinson SR con matrícula mexicana XB-AJI y posteriormente uno XB-AJK, con una duración de vuelo de 1.40 horas. La empresa quedó legalmente constituida el 7 de noviembre de 1934, con un capital social de 100 acciones nominativas de \$1,000.00 pesos cada una. El precio del boleto era de \$40.00 pesos y el express costaba \$.50 por kilo.<sup>15</sup>

---

15. Vid. Ruiz Romero, Manuel. Grandes Vuelos de la Aviación Mexicana. Grupo Editorial Aviación, S. A., México, 1986, pp. 11 y 55.

Ante su indudable desarrollo esta compañía pretendió otorgar un servicio social por parte del gobierno federal, unió el territorio nacional entre sí y con diversas ciudades del mundo y fue en algún tiempo la línea aérea nacional. En la actualidad es nuevamente explotada por las iniciativas privada y social, siendo su denominación Aerovías de México, S. A. de C. V.

Sin embargo, dentro de estos cambios y debido a las reestructuraciones económicas, políticas y sociales, la actividad se ha abierto y ha dado lugar a la creación de incipientes nuevas aerolíneas, que proyectan su ubicación en la aviación mundial.

Es justo mencionar que todas las empresas de nuestro país, así como el turismo nacional y sobre todo gente que ha tenido confianza en la especialidad han hecho que la aviación nacional, con sus triunfos y percances, hoy en día tenga un lugar preponderante en el ámbito internacional.

## 2. Jurídico

Así como quedó anotado dentro del marco internacional de este trabajo que la aviación se había desarrollado en forma

paralela a la legislación, también es cierto que en el punto anterior quedó de manifiesto que el avance en materia técnica logrado en un tiempo por nuestro país no se consolidó debido a múltiples factores. Pero por el momento nos avocaremos a plasmar los antecedentes y el estado actual de nuestras leyes en materia aérea.

Las primeras normas a este respecto datan del Proyecto del Código de Comercio, promulgado dentro del gobierno del presidente Emilio Portes Gil (1928-1930), el que no entró en vigor, debido a que se determinó el que una sola ley contemplase la totalidad de la legislación relativa a todo el transporte.

En su orden sigue la Ley de Aeronáutica Civil del 12 de julio de 1930, la cual da tratamiento separado a la actividad aeronáutica. El sistema de responsabilidad que sigue es aquel que exonera al transportador de responsabilidad en caso fortuito o fuerza mayor o tratándose de vuelos ordenados por la autoridad. Dentro de sus lineamientos también quedaba eximido de la responsabilidad por accidentes a las personas si se comprobaba que el porteador había tomado las medidas necesarias para evitar el daño, previniendo en la misma ley la declaración de nulidad para todo arreglo o convenio que

pretendiera exonerar o cambiar el límite de responsabilidad de porteadores.

A la anterior le sigue la Ley de Vías Generales de Comunicación del 29 de agosto de 1931, texto que reproduce el contenido de la anterior e introduciendo el orden de numerales a efecto de incorporarlos en capítulos correspondientes a cada tipo de transporte. Se incluyó como supletorio el Código de Comercio vigente.

Posteriormente le sucedió la Ley de Vías Generales de Comunicación del 29 de agosto de 1932, que no agrega variantes fundamentales en relación a su antecesora.<sup>16</sup>

La actual Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940, siendo Presidente Constitucional el señor Lázaro Cárdenas, es una compilación sistemática de los diversos medios de comunicación, que con múltiples reformas y adiciones en la totalidad de su contenido sigue vigente.

-----  
16 Cf. Pino Muñoz Jacinto Héctor. Legislación ferroviaria de México y Centroamérica. UNAM, 1975, pp. 36-37.



La actividad aeronáutica se encuentra reglamentada en el Libro Primero, dentro de las Disposiciones Generales y clasificada en el artículo 1o. como vía general de comunicación en la fracción VIII que señala: "El espacio nacional en que transiten las aeronaves". Y en forma concreta en el Libro Cuarto, reformado por decreto del 30 de diciembre de 1949, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de enero de 1950, en vigor 30 días después de la fecha inmediata anterior y que va de los numerales 305o. al 373o.; los artículos 555o. al 570o. del Libro VII que establecen las sanciones aplicables a los infractores de esta legislación; y del 590o. al 592o. que constituyen normas generales respecto a todos los que infrinjan las disposiciones de la misma ley. Asimismo le complementan 20 reglamentos que contienen la adecuación de carácter técnico, sobre todo en lo relativo a la operación y puntos conexos de las partes integrantes a ella.

El Libro Cuarto de la multicitada Ley se integra a través de los siguientes capítulos: I, Disposiciones generales; II, Del régimen de las aeronaves; III, De las marcas de nacionalidad y matrícula; IV, De la aeronavagabilidad; V, Del personal técnico aeronáutico; VI, Del comandante de la aeronave; VII, De las operaciones; VIII, Del tránsito aéreo; IX, De los aeródromos civiles; X, Del transporte aéreo

nacional; XI, Del transporte aéreo internacional; XII, De los servicios aéreos privados; XIII, De la responsabilidad por daños, con las Secciones Primera a Cuarta denominadas: De los daños a pasajeros, De los daños a carga y equipaje facturado, De los daños a terceros y Disposiciones varias; XIV, De los accidentes y de la búsqueda y salvamento; XV, De los gravámenes; XVI, De las industrias y escuelas aeronáuticas y de los clubes aéreos; XVII, Del registro aeronáutico mexicano; y Transitorios.

Por último, es preciso anotar que nuestra Carta Magna en el artículo 133c. nos determina la supremacía e integración del sistema legal, que en su oportunidad será tratado en forma más amplia, y correlativamente el artículo 307o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación señala: "La navegación civil sobre el territorio mexicano se rige por los tratados y convenciones internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la presente ley y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables".

De lo anterior concluimos, respecto a este punto que el Convenio de Varsovia de 1929 modificado por el Protocolo de La Haya de 1955, en materia de responsabilidad del transportista,

son parte de nuestra legislación.

### 3. Propuestas

Como se desprende del planteamiento genérico de los antecedentes jurídicos de la aviación civil en nuestro país, podemos observar que la integración del cuerpo legal en materia aérea, si bien no es obsoleto, sufre de lagunas en los diversos tratamientos y conceptualizaciones que debería contener y así contemplar todos los aspectos acordes a la evolución de esta actividad, toda vez que el Estado Mexicano ha tenido gran representación y algunas de las propuestas que ha realizado se contemplan en los Convenios internacionales que la rigen.

A partir de 1982, dentro de las políticas implementadas por el gobierno federal, entre otras, está la de llevar a cabo foros de consulta popular para recibir las propuestas de la ciudadanía y de los sectores involucrados en la problemática nacional.

Las opiniones y recomendaciones que se han ido recopilando en los foros creados para cada sector son captados por el Poder Ejecutivo para posteriormente, las múltiples

propuestas, ser instrumentadas por el Poder Legislativo y así reformar, abrogar o derogar a las leyes concretas.

En el sector aéreo los resultados obtenidos, a fin de modificar la Ley de Vías Generales de Comunicación se han reflejado en algunas reformas, que en el caso de nuestro interés se modificaron las disposiciones relativas al Capítulo XIII, Sección Primera denominada "De las Responsabilidades por Daños" y "De los Daños a Pasajeros", respectivamente, y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 1986 y que aumentaron considerablemente los montos por concepto de indemnización, adecuándolos a la realidad económica nacional, ya que la legislación anterior no correspondía ni a la situación interna ni a la externa.

Ciertamente lo anterior representa un gran avance, sin embargo las tendencias conducentes a la simplificación administrativa no se han reflejado del todo en esta área.

En fechas recientes el indicador de los foros mencionados ha sido la necesidad de que las normas que regulan la actividad aeronáutica se comprendan en un solo ordenamiento que contemple la parte sustantiva y la adjetiva, esto es, que su contenido incluya todas las disposiciones nacionales e inter-

nacionales que la rigen, así como el procedimiento para su cumplimiento.

Por el momento, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cabeza de sector de esta rama, analiza a través de sus diversos Comités la posibilidad de elaboración del cuerpo legal exclusivo a la aviación.<sup>17</sup>

---

17. Información proporcionada por el Centro de Integración de Normas OACI. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México; 1990.

CAPITULO II. EL CONVENIO DE VARSOVIA DE 1929, MODIFICADO  
POR EL PROTOCOLO DE LA HAYA DE 1955

- A. Generalidades
- B. Ambito de aplicación
- C. Responsabilidad del transportador
  - 1. Por muerte
  - 2. Por heridas
  - 3. Por lesiones corporales
- D. Limite del monto a indemnizar por parte del transportador
- E. Problemas políticos
- F. Responsabilidad internacional
  - 1. Concepto
  - 2. Elementos
  - 3. Consecuencias

## CAPITULO II

### EL CONVENIO DE VARSOVIA DE 1929, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE LA HAYA DE 1955

Posterior a la celebración del Convenio de París de 1919, que por vez primera reglamenta los aspectos públicos de la actividad aérea y en que sus Estados signantes tienen que avocarse a la determinación de normas que regulen las relaciones de las empresas aéreas y los particulares que soliciten sus servicios, el gobierno francés, a través de su Primer Ministro y Ministro de Asuntos Exteriores Raymond Poincaré, pugnan por la celebración de un acuerdo internacional sobre la responsabilidad del transportador aéreo, que es realizado en París en 1925, con la asistencia de 43 representantes de Estados interesados y que produjo dentro de sus gestiones la discusión del proyecto francés sobre la responsabilidad del transportador aéreo internacional, así como la elaboración de una serie de temas a legislar internacionalmente y la creación de un comité de expertos cuyo objetivo fuera la preparación de los proyectos sobre aspectos privados de derecho aéreo.

De esta manera se crea el Comité Internacional Técnico y de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), el cual se avocó a la preparación de las disposiciones que posteriormente dieron pauta al Convenio de Varsovia de 1929, suscrito el 12 de octubre del mismo año, que no obstante que regula de manera incompleta lo relativo al contrato de transporte aéreo internacional, conserva una gran importancia ya que ha influido en las normas del contrato de transporte interno y además ha sido ratificado por un alto número de países.<sup>18</sup>

Posteriormente, con la suscripción del Convenio de Chicago de 1944, se establece con carácter definitivo la OACI con funciones tan amplias como lo extenso del Convenio, teniendo como cargo exclusivo elaborar y vigilar la juridicidad de dicho Organismo, así como de sus funciones.

Cabe aclarar que los organismos internacionales, siguiendo la definición del maestro Adolfo Miaja de la Muela: "...son sujetos de Derecho Internacional porque ejercen funciones y poseen competencias reguladas por normas de origen y de contenido claramente internacionales, adoptando acuerdos imputados jurídicamente a su voluntad con personalidad propia, producto del acuerdo expreso de voluntades de los Estados, con

18. Cfr. Pino Muñoz, Jacinto Héctor. Op. cit. : pp. 16-17.



el alcance que les marcan las convenciones internacionales que los crean".<sup>19</sup>

Así, por muchos años el CITEJA, la IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional, organismo privado regulador de las relaciones entre las líneas aéreas) y la OACI estudiaron la posibilidad de modificar el Convenio de Varsovia y es con la disolución del primer Comité mencionado que la OACI se encarga de la elaboración de las enmiendas, concretándose en un Protocolo celebrado en La Haya en 1955 que modifica 15 artículos del Convenio y agrega dos nuevas disposiciones, entrando en vigor el 10. de agosto de 1963.<sup>20</sup>

Con estos antecedentes procederemos a analizar el contenido y alcance de los anteriores documentos, aprobados por el Senado Mexicano: El Convenio de Varsovia el 29 de diciembre de 1930 y el Protocolo de La Haya el 4 de diciembre de 1956, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 22 de febrero de 1934 y el 13 de agosto de 1957, respectivamente.<sup>21</sup>

-----  
19. Cit. pos. Arellano García, Carlos. Derecho Internacional Público; Volumen I, Ed. Porrúa, S. A., 1983, p. 369.

20. Cfr. Pino Muñoz, Jacinto Héctor. Op. cit.; pp. 25 y 26.

21. Cfr. Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México. Senado de la República. Tomo VI. XIII, respectivamente, Ed. Talleres Gráficos de la Nación México, 1974. pp. 269-284 y 591-602.

## A. Generalidades

Ahora bien, a efecto de comprender más adelante el planteamiento para determinar los casos en que es procedente la responsabilidad del transportador aéreo, mencionaremos en principio algunos conceptos sobre los Tratados Internacionales que de acuerdo a lo que nos dice Hans Kelsen "... pueden llamarse acuerdos, convenciones, actas, declaraciones, etc., el nombre no tiene importancia...".<sup>22</sup>

La Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, en el inciso a) del artículo 2, párrafo 1, y sólo para los efectos de esa Convención aplicable a los tratados entre Estados, se define el Tratado como "Un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular".<sup>23</sup>

Sobre el tratado internacional el maestro Charles Rousseau considera que "... se nos aparece como un acuerdo entre

---

22. Cfr. Principios de Derecho Internacional Público; Traducción de Hugo Caminos y Ernesto C. Hermda; Librería "El Ateneo"; Ed. Buenos Aires, 1965. p. 272.

23. Cit. pos. Arellano García, Carlos; Op. cit.; p. 619.

sujetos del derecho de gentes, destinado a producir determinados efectos", complementándolo con esta noción "En sentido lato la denominación de tratado debe aplicarse a todo acuerdo concluido entre miembros de la comunidad internacional".<sup>24</sup>

Max Sorensen, siguiendo la definición sugerida por la Comisión de Derecho Internacional formula la siguiente: "El tratado es cualquier acuerdo internacional que celebran dos o más Estados u otras personas internacionales, y que está regido por el derecho internacional".<sup>25</sup>

De lo anterior observamos que los elementos de los Tratados Internacionales, teniendo como punto de partida el que son actos jurídicos, naturalmente tiene los elementos típicos del mismo, es decir los de existencia y de validez. Son los primeros el consentimiento y la posibilidad física y jurídica del objeto y los segundos la aptitud legal de quienes representen al Estado, la forma escrita en el tratado internacional, la ausencia de vicios de la voluntad y la licitud en

---

24. Vid. Derecho Internacional Público; Traducción de Fernando Giménez Artiguez; 3a. ed.; 1966, Ediciones Ariel; Barcelona, p. 23-24.

25. Vid. Manual de Derecho Internacional Público; Traducción a cargo de la Dotación Carnegie para la Paz Internacional; Ed. Fondo de Cultura Económica; México, 1985, p. 155.

el objeto del Tratado Internacional.<sup>26</sup>

Debido a que los tratados internacionales contienen importantes normas jurídicas que regulan situaciones concretas y que en ocasiones requieren que esas normas preexistentes se adapten a la realidad de cualquier momento, es por eso que aquéllos son susceptibles de cambios, sustituciones o enmiendas.

Por otra parte, es interesante destacar, para el caso que ocupa nuestra atención, que el artículo 190. del Protocolo de La Haya señala: "Para las Partes de este Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, el que se designará con el nombre de Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955".<sup>27</sup>

Los 41 artículos que integran el Convenio y el Protocolo en cuestión, están agrupados en 5 Capítulos que plantean las siguientes situaciones: I. Campo de aplicación, Objeto y definiciones; II. Documentos del transporte; III. Responsabilidad del transportador aéreo; IV. Transportes combinados;

---

26. Cfr. Arellano García, Carlos; Op. cit.; p. 631.

27. Vid. Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México; Op. cit.; Tomo XIII; p. 593.

V. Disposiciones generales y finales. En virtud de que por disposición de los mismos instrumentos se considera uno solo y no habiendo contraposición alguna entre ellos, hemos considerado oportuno fundamentar el presente trabajo únicamente en el segundo, así como presentar su contenido y para los efectos pertinentes en lo sucesivo lo denominaremos como el Convenio.\*\*\*

De la lectura del Convenio se concluye que es el mismo instrumento el que nos delimita, otorga e incluso señala el procedimiento a seguir para su cumplimiento.

#### B. Ambito de aplicación

No obstante que el Convenio de Varsovia, e inclusive el Protocolo de La Haya, no regulan todos los aspectos relacionados con el transporte aéreo internacional, ciertamente precisa dentro de su campo de aplicación la responsabilidad del porteador en los contratos de transporte aéreo internacional.

Ahora bien, en este punto pretendemos integrar los elementos jurídicos, señalados por los mismos instrumentos,

-----  
28. Ver Anexo I.

necesarios para determinar la responsabilidad que asume una de las partes en el mencionado contrato, en caso de siniestro y para tal efecto desglosaremos primeramente los términos referentes al transporte internacional consignados en el Convenio:

a) Transporte internacional. La primera declaración del Convenio hace referencia al mismo en relación a las personas, equipajes o mercancías efectuado, contra remuneración, en aeronave. De su contenido se desprende que no ofrece definición alguna del contrato de transporte y en consecuencia no hace mención de él.

El jurista español Rodrigo Uría estima que "... en el contrato de transporte una persona (porteador) se obliga, a cambio de un precio, a trasladar de un lugar a otro, un bien o personas determinadas, o a ambos a la vez".<sup>27</sup>

Se ha estimado de gran aceptación la anterior definición en virtud de que contiene los elementos esenciales del contrato, es decir la traslación de la persona o bien de que se trate a algún punto geográfico y el precio correspondiente.

-----  
29. Cit. pos. Mapelli López, Enrique; El Contrato de Transporte Aéreo Internacional, Comentarios al Convenio de Varsovia; Ed. Tecnos; Madrid; 1958, p. 20.

Para el maestro Rodríguez Jurado, conceptual y genéricamente "... el contrato de transporte aéreo es aquel por el cual una persona se compromete a transportar por vía aérea, de un lugar a otro, a otra persona y su equipaje o mercancía".<sup>30</sup>

Para Eduardo Hamilton, contrato de transporte aéreo "... es aquel en virtud del cual uno se obliga, por cierto precio a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas ajenas y a entregar éstos a la persona a quien vayan dirigidas" Son elementos del contrato aéreo, según el mismo autor: a) la concurrencia de voluntades, por la cual uno se obliga a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas; b) el precio de la conducción; si se trata de la conducción de cosas; c) que éstas sean ajenas, y d) la obligación de entregar las cosas a la persona a quien vayan dirigidas.<sup>31</sup>

Respecto del contrato de transporte, el Diccionario de Derecho lo define como "Contrato en virtud del cual una de las partes se obliga respecto de la otra, a trasladar de un lugar otro, por tierra, por el agua o por el aire, personas,

---

30. Ibid., p. 21.

31. Id.

animales, mercancías o cualesquiera otros objetos, mediante un precio".<sup>32</sup>

El Convenio también incluye los transportes gratuitos en su sistema, obedeciendo a que las empresas concesionarias pueden estar obligadas a realizar este tipo de servicios, como resultado de los términos de la concesión o de las disposiciones legales vigentes. Es más, se prevé la posibilidad de la realización de este tipo de vuelos gratuitos con la finalidad de hacer propaganda. Sin embargo, el transporte gratuito efectuado por quien no reúne las condiciones necesarias para ser considerado "empresario" de transporte, no está incluido en el régimen del Convenio.

Por último el autor Lena Paz, considera transporte internacional, acorde al Convenio, "... todo transporte en el cual, según las estipulaciones de las partes, el punto de partida y el de destino, haya o no interrupción del transporte o transbordo, esté situado en el territorio de los Estados contratantes, o en el territorio de un solo Estado contratante si se ha previsto una escala en territorio sometido a la soberanía, dominio, mandato o autoridad de un mismo Estado

---

32. Cfr. De Pina, Rafael. De Pina Vara, Rafael; 12a. ed.; Ed. Porrúa, S. A., México; 1984, p. 470.



contratante no será considerado internacional a los fines de la Convención, cuando no se haya previsto esa escala en el territorio de otro Estado, aún no contratante (artículo 10. inciso 2 del Convenio).

En consecuencia, para el mismo autor: "... quedan incluidos en la Convención: a') Todo transporte en el cual, de acuerdo con el respectivo convenio, el punto de partida y el de destino están situados en el territorio de dos Estados contratantes; y b') Todo transporte cuyos puntos de partida y de destino estén situados en el territorio de un mismo Estado contratante, siempre que las partes hayan previsto una escala en territorio sometido a otro Estado, aún no contratante".<sup>33</sup>

De lo anterior podemos señalar, en principio, que el transporte es internacional siempre y cuando satisfaga las disposiciones del Convenio y es nacional a contrario sensu. Ahora bien, podemos definir la navegación aérea internacional cuando aeronaves nacionales se internen sobre territorio extranjero y cuando aeronaves extranjeras se internen sobre territorio nacional.

-----  
33. Cfr. Lena Paz, Juan A.; Compendio de Derecho Aeronáutico; 4a. ed.; Ed. Plus Ultra; Buenos Aires, Argentina; 1975; p. 136-137.

Es de esta manera como se resuelven los caracteres de nacional o internacional de la navegación aérea, debido a que el Convenio señala que es por su punto de partida y de destino como se calificará en un sentido o en otro a aquélla.

b) Concepto de Alta Parte Contratante. Aunado al calificativo de "transporte internacional" el Convenio de Varsovia, así como el Protocolo de La Haya utilizan el término "Altas Partes Contratantes".

La interpretación de algunos autores, con respecto a este concepto los englobamos en los siguientes puntos:

1. Son "Altas Partes Contratantes" los Estados que formaron parte de la integración del Convenio, firmándolo y ratificándolo con posterioridad;

2. Son "Altas Partes Contratantes" los Estados que inicialmente o con posterioridad y de acuerdo al procedimiento de adhesión establecido en el mismo Convenio, lo ratificaron e incorporaron a su legislación interna;

3. Son "Altas Partes Contratantes" los Estados que han firmado el Convenio en su inicio o con posterioridad, independientemente de que lo hayan incorporado a su derecho interno,  
y

4. Son "Altas Partes Contratantes" los países que han adquirido la independencia respecto de los Estados firmantes del Convenio y que no hicieron salvedad alguna respecto del territorio en cuestión, siempre y cuando el nuevo Estado no haya formulado declaración expresa.

Nosotros estimamos que si bien es cierto que el contenido del punto 3 anterior podría ser el más atinado, debido a que el ser o no "Alta Parte Contratante" afecta a países terceros, que no pueden sujetarse al cumplimiento de formalidades ajenas a lo dispuesto en el Convenio, también es oportuno mencionar que debido al sistema de supremacía de leyes en el Estado Mexicano, se contempla que una vez que el gobierno ha suscrito, ratificado y publicado los Convenios, éstos formarán parte de nuestra legislación y es así como prevalecería el adoptar lo mencionado en el punto 3.

c) Las partes que intervienen en el contrato. El contrato de transporte aéreo internacional a que se refiere el Convenio, puede recaer sobre los siguientes integrantes: personas (pasajero o viajero); equipajes (del viajero o pasajero); mercancías (propias o no del pasajero o viajero, en caso de no ser propias serán del remitente y consignatario); y el porteador.

Construyéndonos al tema de estudio, manejaremos solamente el primer y último conceptos.

1. Transporte de personas: El Convenio no define el término viajero o pasajero, como una de las partes del contrato. Al respecto Tapia Salinas distingue entre viajero y pasajero. "Es viajero todo el que, por cualquier circunstancia se encuentra a bordo de una aeronave, con título o sin él y con conocimiento o desconocimiento del transportista. Es una situación de hecho. Son los tripulantes de la aeronave, los empleados del transportista que van desempeñando una función del servicio, los que se encuentran en el avión sin billete, pero con conocimiento del transportista y, por último, los polizones, éste es. los que realizan el viaje sin conocimiento ni consentimiento del transportista. Pasajero es aquel que contrata un transporte aéreo con el transportista. Es una situación jurídica y con independencia de que el transporte llegue o no a realizarse. Hasta tal punto que, en caso de no llevarse a cabo, puede exigir el transportista el cumplimiento, etc., con base a acción legal".<sup>34</sup>

2. Porteador. Porteador, transportador o transportista es aquel que contrae la obligación de conducir o transportar, sea

34. Cit. pos. Mapelli Lopez, Enrique, Op. cit. p.25-26.

persona natural o jurídica, de un lugar a otro, bien sea a las personas o las cosas que recibe, celebrando el contrato de transporte y quedando obligado al cumplimiento de lo que de éste se derive. El porteador puede no ser el propietario de la aeronave e incluso tampoco su operador.<sup>35</sup>

d) Concepto de aeronave. El Convenio regula su aplicación a que el transporte de personas, equipajes o mercancías tenga lugar en aeronave, haciéndose necesario delimitar este concepto, por lo que recurrimos a las diversas fuentes que lo describen.

El Reglamento de Circulación Aérea Español, aprobado por Decreto de 16 de junio de 1965, nos dice que aeronave es "... toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligero que éste y tenga o no órganos motopropulsores".<sup>36</sup>

El Decreto 599, de 1920 de la República de Colombia, en su artículo 10., dice que "... con el nombre de aeronave se comprenden todos los aparatos, cautivos o libres, destinados a

-----  
35. Ibid., p. 27

36. Id.

sostenerse en la atmósfera, sea que para ello utilicen un gas menos pesado que el aire, como los globos y cometas, o que tengan medios propios de propulsión como los aviones, denominación esta última con la cual se designan los aeroplanos, hidroplanos (deslizadores, botes aéreos).<sup>37</sup>

Schuldreich Talleda, teniendo en cuenta los distintos elementos que integran en las legislaciones el concepto de aeronave, ha efectuado una clasificación de la siguiente manera:

- Amplio: que la aeronave pueda sostenerse en el aire.
- Intermedio: que exige además de la sustentación, la circulación en el aire.
- Restringido: que exige la posibilidad de transportar personas o cosas.<sup>38</sup>

Nosotros nos inclinamos por lo expresado por Lostau Ferrán, por cuanto a que el concepto de aeronave corresponde a la técnica aeronáutica y no a la jurídica. La noción de aeronave se alcanza delimitando las características que de su género próximo, como medio de locomoción, delimiten su diferencia específica, como vehículo destinado a moverse en el

37. Id.

38. Ibid., pp 27-28.

aire.<sup>37</sup>

e) Transportes sucesivos. El tercer párrafo del artículo 10. del Convenio se refiere a los transportes sucesivos, es decir, los que son efectuados en principio por un porteador y que es sustituido en su continuación por otro u otros y así en la totalidad del transporte haya intervenido más de un prestador del servicio o transportista.

Además, el artículo 310. de este instrumento trata de los transportes combinados que son realizados en alguna de sus porciones por aire y en otras por cualquier otro medio. Este tipo de transporte, aunque también sucesivo, merece tratamiento distinto del que en estricto sentido se maneja como sucesivo, es decir, el que es realizado por más de un porteador, pero aéreo.

Eustaquio Martínez Martínez opina que se comprende dentro del mismo término al "... aquel efectuado por diversos porteadores sucesivos por medio de un contrato único o una serie de contratos, aun cuando el transporte efectuado por un solo porteador separadamente no quedase comprendido dentro del concepto internacional". Por lo anterior, se considera a la

---

37 Cit. pos. Maelli, Enrique: Op. cit. pp. 28-29.

totalidad del contrato a celebrarse.<sup>40</sup>

Sin embargo para que el transporte aéreo sucesivo queda sometido a las prescripciones del Convenio es necesario:

- Que los porteadores lo consideren como operación única;
- Que sólo haya sido convenido un contrato de transporte o una serie de contratos, entendiéndose que existen relaciones entre unos y otros;
- Que sea transporte internacional en el sentido del Convenio, no obstante que uno de los tramos sea realizado dentro del territorio de un mismo país, o territorios sometidos a su jurisdicción.

En este aspecto el Convenio repercute ampliamente, debido a que el desarrollo comercial de la actividad aérea requiere de la colaboración de las empresas transportadoras, dándose así la participación múltiple, mediando sólo un contrato de transporte o varios de ellos conexos entre sí.

f) Títulos de transporte. Billeto de pasaje. Tapia Salinas define el billete como "... el documento expedido por el transportista en cumplimiento de un contrato y que habilita al

40. Ibid., n. 52.



pasajero para utilizar un transporte aéreo entre los lugares y con las condiciones en él expresadas".<sup>41</sup>

De la anterior definición pueden señalarse los elementos que integran el título en cuestión:

- Es un documento expedido por el transportista, o por quien o quienes él autoriza, complementándolo con los datos que le proporcione el pasajero o su representante;
- El consentimiento de las partes para celebrar el contrato, es decir uno de ellos expidiendo el título y la otra cubriendo su costo, en el mismo acto;
- La facultad del tenedor-adquirente para hacer uso del transporte;
- Respecto a las condiciones contenidas en el billete, habitualmente, serán las reglas y tarifas de cada empresa.

Por lo que respecta a los caracteres del billete, y acorde la naturaleza consensual del contrato, se considerará que éste es un elemento de prueba, aunque el Convenio señala que su ausencia, irregularidad o pérdida no afecta ni la existencia ni la validez del contrato de transporte y por otra parte constituye una mutua obligación para la ejecución del contrato y para la realización del transporte.

41. Cb. cit., p. 717.

Sus requisitos obligatorios son:

- La indicación de los puntos de partida y destino;
- Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante y se han previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;
- El aviso de conocimiento a los pasajeros que realizan un viaje cuyo destino, o escala, sea en un país que no es el de partida, que indique su regulación por el Convenio.

Las dos primeras alternativas de jurisdicción, lugar de domicilio y asiento principal del negocio, consideramos que no tienen problemas de interpretación. Sin embargo, la intención del artículo 20o. guarda el mismo significado que el artículo 1o., que determina las circunstancias de aplicación del Convenio. y acorde a lo anterior y como lo expresamos ya, es por eso que se debe dejar establecido en el billete el lugar de destino.

Otro punto de controversia podría presentarse, en cuanto al lugar del asiento del negocio en donde se efectuó el contrato y el planteamiento principal surge debido a que no se precisa si debe ser el domicilio del negocio del transportista o el de uno de sus agentes.

f) Ambito de aplicación. Desde un punto de vista estrictamente internacional, para el Convenio en su artículo 25o. contiene lo que también conocemos como jurisdicción, estableciéndola en forma exclusiva y obligatoria para llevar a cabo la acción en cualquiera de los siguientes cuatro lugares:

- a) Ante el tribunal del domicilio del transportador, o
- b) La del lugar del asiento principal de su negocio, o
- c) Del lugar en donde tenga domiciliada una oficina a través de la cual se haya efectuado el contrato, o
- d) Ante el tribunal del lugar de destino.

En consecuencia, el Tribunal elegido forzosamente deberá ser Estado contratante, en el entendido de que las acciones judiciales sólo podrán ser derivadas, en contra de lo que determina el Convenio, y en el caso concreto de este estudio por lo que señala el numeral 17o. del mismo, es decir, por los daños personales sufridos en un accidente o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Así mismo el artículo 25o. no contempla ninguna cura acción judicial derivada por el incumplimiento total o parcial del contrato, por lo que las mismas deberán adscribirse a las leyes internas del Estado en que se incurrió o que se elija

para realizarlas.<sup>42</sup>

En la actualidad el Convenio genera al respecto más problemas que las soluciones que el mismo establece, mismas que por no ser materia del presente trabajo, sólo han sido mencionados, por lo que retomando nuestro análisis y una vez que hemos establecido los casos en que el transportista es responsable frente al pasajero y como consecuencia del incumplimiento total o parcial del contrato de transporte aéreo, aquél puede incurrir en responsabilidad, que en un caso concreto y frente a la persona del usuario, el Convenio determina que son susceptibles de indemnización cuando se actualizan las hipótesis en él contenidas.

De lo anterior concluimos que el Convenio omite definiciones, pero regula intrínsecamente una serie de obligaciones y derechos contractuales a las partes que en él intervienen, determinándolas y delimitándolas, como veremos en el siguiente punto los límites de responsabilidad del transportista, en los casos de siniestros y con las exclusiones que contiene, preservando así el espíritu de sus creadores en el intento de conciliar intereses, evitando de

42. Cfr. Klugger, "Liability in International Air Transport: The Warsaw System as Municipal Courts", Ed. Deventer: The Netherlands: 1981, pp. 125-140.

este modo el arbitrio de unos y otros y tutelando principios comunes de la sociedad.

### C. Responsabilidad del transportador

Como hemos vislumbrado a lo largo de este Capítulo, entre los problemas que se suscitan desde la invención de los aviones, está el referente a la responsabilidad derivada de su utilización, mismo que despertó gran interés en los juristas, siendo así que la primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, realizada en París en 1925, tuvo por objeto la elaboración de un anteproyecto de Convención sobre la responsabilidad del transportador por aire.

La inquietud generada es comprensible, la aviación al igual que toda actividad humana es susceptible de contener fallas y errores de variada naturaleza, lesionando numerosos intereses de propios y extraños, y no siendo nuestra intención clasificar de manera rígida ni las causas de los accidentes ni a aquellos que pudiesen resultar agraviados nos concretaremos al estudio de la responsabilidad que debe asumir el transportista aéreo frente a los pasajeros en casos de accidentes.

En principio, no preciso considerar que en este tipo de

accidentes, por tradición, se manejan informaciones o comentarios que conllevan fuertes impactos psicológicos, contrario a lo que sucede en otro tipo de accidentes con resultados quizá mayores. La explicación podríamos encontrarla, probablemente, en las características de este tipo de transporte y de sus usuarios, que por lo mismo causa sensacionalismo y una importante fuente de información.

Debido a la amplitud del concepto de accidente, así como las diversas connotaciones y significados, incluso para todos aquellos que forman parte de tan importante medio de transporte genera un sin fin de interpretaciones.

Por nuestra parte podríamos iniciar considerando que un accidente es todo acontecimiento o eventualidad que altere o evite el propósito contemplado inicialmente en el transporte. así para el transportista sería la imposibilidad de realizar el transporte; para el personal técnico cualquier falla técnica o mecánica en alguno de los momentos de su desarrollo; y así continuarían los diferentes puntos de vista al respecto, sin embargo, para la Ley y los Convenios internacionales se considerará accidente a todo suceso que reúna los elementos en ellos considerados.

Una definición del concepto "accidente" en la legislación internacional la encontramos en el Anexo 13 del Convenio de Chicago que nos dice que es "... todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, y durante el cual:

- Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre la misma, o por contacto directo con ella, o con cualquier cosa sujeta a ella;
- La aeronave sufre daños o roturas estructurales que afectan adversamente su resistencia estructural, su diseño o sus características de vuelo y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado; o
- La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.<sup>43</sup>

Así mismo el Manual sobre Investigación de Accidentes de Aviación publicado por la OACI, conceptualiza al accidente de manera más amplia, definiéndolo como: "Todo suceso relacionado con la operación de una aeronave que cause muerte o lesiones a

---

43. Cfr. Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México: Op. cit.: Tomo IX: pp. 277-318.

alguna persona, que ocasione daños a la propia aeronave o motive que esta los ocasione".<sup>44</sup>

Observamos que la anterior definición no se limita al período de vuelo, sino que contempla los daños que la aeronave pueda causar a terceros y asimismo exige que para que se considere como accidente debe producirse la muerte o lesiones graves a las personas o bien daños a la aeronave. Sin embargo, esta definición también aporta el concepto de la duración o período de tiempo que comprende el transporte aéreo.

Para la doctrina tampoco existe concordancia en cuanto al concepto "accidente" y a manera de ejemplo mencionamos a Coquoz para quien el término puede ser tomado: "... con un sentido restrictivo en relación con la explotación de la empresa aérea, o en un sentido amplio en relación con la víctima, inclinándose por esta segunda siempre que exista una relación de causalidad entre el daño y el vuelo."<sup>45</sup>

Le Goff ofrece la siguiente definición de accidente: "Los casos en los cuales la aeronave o cargamento han sufrido daños, o los pasajeros, miembros de la tripulación o terceros

44. Cit. por, Tapia Salinas, Luis: Op. cit. p. 147.

45. Ibid., p. 148.



han sido heridos. Se considerarán como dañados las aeronaves que no pueden ser reparadas rápidamente por el simple uso de una pieza de recambio".<sup>46</sup>

Ahora bien, el Convenio de Varsovia no define de manera directa el concepto en cuestión estableciendo únicamente la responsabilidad del transportista en el caso de accidente, pudiendo considerarse como tal, en términos del artículo 17o. del mismo instrumento que señala: "En caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal, sufrida por el viajero y producida a bordo de la aeronave, o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque.

Respecto a la conceptualización de responsabilidad aeronáutica algunos Estados contemplan en su legislación interna normas precisas de la misma y otros la someten a lo prescrito por el derecho común.

Al respecto, Lena Paz conceptualiza a la responsabilidad aeronáutica como: "... la obligación que pesa sobre el explotador de reparar los perjuicios ocasionados por la utilización de la aeronave según su destino específico, es

46. Id.

decir, la navegación aérea".<sup>47</sup>

Para Perucchi la responsabilidad es resultante de la relación contractual, el porteador tiene el derecho de cobrar el precio del transporte y si no ofrece la contraprestación en la forma pactada debe reparar las consecuencias de ello.<sup>48</sup>

En relación a lo anterior, Federico Puig Peña señala que la reacción del derecho se proyecta en forma directa contra el patrimonio del deudor, con objeto de extraer del mismo la cantidad suficiente para restaurar el desequilibrio económico provocado por el transportista.<sup>49</sup>

La doctrina ha denominado lo anterior como el Resarcimiento de Daños y Perjuicios, la que no queda vinculada de forma exclusiva al supuesto del incumplimiento contractual; en realidad su alcance es más amplio puesto que contempla en su contenido presupuestos distintos.

Varas Arriaza considera que la responsabilidad del transportador se basa en la mayor obligación de diligencia im-

---

47. Op. cit., p. 157.

48. Cit. pos. Mapelli López, Enrique; Op. cit.: p. 145.

49. Id., p. 145-146.

puesta al transportador público y añade que las personas que usan el transporte aéreo conocen los riesgos a que se exponen, por lo que no es lógico aplicar en estos casos la rigidez de la responsabilidad objetiva, reconocida para otros casos. Es así como, universalmente, la doctrina acepta como causales de exoneración la fuerza mayor, la culpa de la víctima, el vicio propio de la cosa y el hecho de un tercero.<sup>50</sup>

En un principio las cargas impuestas a los transportistas públicos en materia de responsabilidad fueron excesivamente pesadas, exigiéndoles el cumplimiento estricto del contrato, sin aceptar cláusula alguna en contrario. Este rigorismo pesaba negativamente sobre el transporte, su rendimiento y costo. Sin embargo, con el tiempo, el fenómeno de la aviación que sorprendió en sus inicios a legisladores y juristas, alcanzó un perfeccionamiento que exigía la revisión de tan rígidas condiciones.

Por lo que hace al Convenio -apunta Julián Verplaetese- establece una presunción de responsabilidad. En principio el pasajero no tiene que probar la responsabilidad del porteador, que ya lo es en la eventualidad de muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal sufrida por un pasajero a bordo de una

-----  
50. Cit. pos. Mapelli López, Enrique; Op. cit.; p. 146.

aeronave o incluso en el curso de las operaciones de embarque y desembarque.<sup>51</sup>

Según Puig Peña, aquí nos encontramos frente a la figura jurídica de la culpa, la cual, lógicamente, es distinta de la del dolo, debido a que no imperan con la misma intensidad los factores intelectual y volitivo, propios de esta última. Así en la culpa, el elemento intelectual queda sustituido por la previsibilidad y el volitivo se reemplaza por la conducta negligente, es decir, mostrar la mayor diligencia para evitarlo. El derecho en el dolo se sanciona porque se ha querido un acto injusto, en la culpa lo hace porque no se han puesto los medios necesarios para evitar el acto injusto.<sup>52</sup>

Ahora bien, la responsabilidad del porteador no es totalmente objetiva, ya que el Convenio admite causas de exoneración. Los elementos que integran el concepto analítico de responsabilidad, al decir de Heredero, son las causalidades interna y externa y que la responsabilidad absoluta supone la relegación de la causalidad interna, sin que pueda ser vista como eliminación condicionada de este elemento, hasta el punto de que la causalidad externa atraiga sobre sí excluyentemente

---

51. Cit. dos. Mapelli López, Enrique; Op. cit.; p. 146.

52. Ibid., p. 147.

el fundamento de la obligación de reparar. En las formas más estrictas del deber absoluto, la sola causalidad material, no llega a adquirir esa preponderancia, por sí sola determinante de responsabilidad, porque el hecho de la víctima o de un tercero, el caso fortuito y la fuerza mayor, como supuestos normalmente eliminatorios, impiden esta preponderancia y la reparación no es exigible a pesar de la concurrencia de la relación de causa a efecto. El prescindir de los hechos eliminatorios sólo conduce a destruir la responsabilidad.<sup>53</sup>

La responsabilidad que se establece en el artículo 17o. del Convenio se refiere al porteador y la determinación de su persona normalmente no ofrecerá dudas. Sin embargo en la práctica se dan casos en los que no tan fácilmente se fijará al responsable.

El fundamento de la responsabilidad -dice Tapia Salinas- es, sin duda alguna, la relación jurídica que liga al transportista con el usuario.<sup>54</sup>

La relación aludida se establece por medio del contrato de transporte, pero algunas veces ésta se transforma o da origen

-----  
53. Id.

54. Ibid., p. 148.

a la responsabilidad en caso de que no se realice. Esto sucede muy especialmente en las legislaciones que regulan exclusivamente el hecho del transporte, sin hacer referencia al contrato en sí mismo.

El Convenio se refiere al porteador y, apunta Lostau Ferrán, no regula la responsabilidad del propietario de la aeronave cuando el daño es producido durante el transporte internacional y el transportista no es propietario de la misma. En estas circunstancias el propietario puede ser demandado judicialmente, sin disfrutar de los beneficios de la limitación de responsabilidad establecidos en el mismo documento.<sup>55</sup>

La mayoría de los autores mencionados hace referencia a que con el desarrollo del transporte aéreo se ha generado el fletamento y alquiler de aeronaves, la participación de expendedores o agencias de viajes que llegan a cumplimentar servicios propios del transportista, podrían suscitar la sustitución de una de las partes del contrato, generándose problemas que el Convenio no resuelve y que deja a la resolución judicial el determinar la responsabilidad, solidaria o no, probablemente en perjuicio del acreedor de

-----  
55. Id.

ella.

Retomando la responsabilidad del coartador, señalamos que el Convenio la limita en tiempo, existiendo un momento en que comienza y otro en que termina, durante el lapso intermedio es en el que se debe responder de los daños producidos al pasajero, durante su estancia en la aeronave y en las operaciones de embarque y desembarque.

La opinión de Tapia Salinas dice: "Creemos que el problema de la duración del transporte aéreo, a efecto de la determinación de la responsabilidad del transportista requiere una más detallada investigación y sobre todo establecer una serie de diferenciaciones fundamentales. Así, en primer lugar, hemos de distinguir el periodo propio del transporte tomado desde que la aeronave inicia el movimiento en la pista de despegue hasta que lo termina en la pista de aterrizaje, del o de los periodos asimilados al transporte, constituido por las operaciones preliminares de embarque o complementarias de desembarque".<sup>56</sup>

Para nosotros, el periodo auténtico del transporte y su duración concuerda con la teoría del movimiento de la

-----  
56. Ibid., p. 150.

aeronave, es decir, desde el momento en que el aparato con sus pasajeros instalados comienza sus operaciones de propulsión e inicia el rodaje, previo al vuelo y concluye una vez que se paran los motores porque ha llegado a su punto de destino. Dentro de este período quedan comprendidos los tiempos en que la aeronave permanezca en tierra, siempre y cuando se trate de una escala prevista y normal. La responsabilidad persiste si un pasajero sigue bajo la tutela del transportista y sólo interrumpiéndose por un abandono voluntario y durante el transcurso de esas operaciones por parte de aquél. Si por el contrario es necesario efectuar una escala no prevista o realizada por hechos ajenos al pasajero, consideramos que la protección dada al tiempo de transporte no debe interrumpirse, excepto que sea por su culpa.

En cuanto al período asimilado del transporte opinamos que son los tiempos que extienden la duración del contrato, debido a operaciones anteriores y posteriores propias del transporte, pudiendo estimarse que es desde el momento en que el pasajero se pone a disposición del transportista en el aeropuerto de salida y obediendo sus instrucciones, si a partir del comienzo de la operación de embarque y hasta que los pasajeros se encuentren en tierra y se dirijan, siempre de acuerdo a las instrucciones del transportista, a un lugar seguro dentro del



aeropuerto de llegada.

Lo que no puede admitirse en forma alguna son los periodos de transporte ajenos al contrato en cuestión y sólo ligados o conducentes a su realización.

En cuanto al ámbito personal de la responsabilidad -como dice Perucchi-, como se mencionó anteriormente, no se hace extensible al pasajero clandestino, ya que el ámbito de aplicación del Convenio se constituye por el contrato de transporte, que requiere forzosamente el acuerdo de voluntades entre el transportista y el pasajero.<sup>57</sup>

A mayor abundamiento Riese y Lacour nos aclaran que los transportes que no se efectúan en base de un contrato de transporte no son los que regula el Convenio, es decir, éste sólo aplica a los pasajeros, los tripulantes y empleados de la empresa a bordo estarán sujetos a la relación del contrato de trabajo o la legislación interna que lo regule.<sup>58</sup>

Para el caso de los menores, en que no les sea exigido el billete para abordar la aeronave por acompañar a un pasajero,

---

57. Ibid., p. 151

58. Id.

Valle opina que aunque no se hubiere concertado el contrato de transporte, deberá considerarse viajero y el porteador será responsable en los términos del resto de sus usuarios.<sup>59</sup>

La doctrina, al igual que la mayoría de legislaciones se inclinan a hacer obligatorio el seguro de la responsabilidad del porteador, lo anterior se comprende fácilmente si pensamos en la carga económica que representa la cobertura de tal responsabilidad para el porteador, en el entendido de que cada vez es mayor el número de personas transportadas, incluso en un tramo de un viaje, lo que de otra manera atentaría la sobrevivencia de este servicio.

Por cuanto hace a la responsabilidad del porteador, ya mencionada, se da en el lugar y en el momento del siniestro, no sólo comprende que se produzca a bordo de la aeronave, sino también cuando ha tenido lugar en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque.

Esta definición ha dado lugar a los pronunciamientos, tanto doctrinarios como jurisprudenciales, más variados e interpretativos, debido a que el Convenio hace referencia a todas las operaciones de embarque y desembarque, sin es-

-----  
59. Ibid., p. 152.

tablecer previamente cuáles son.

Para Lena Paz, en términos generales, el embarque se inicia cuando el pasajero abandona los edificios administrativos del aeropuerto para dirigirse a la aeronave y el desembarque termina cuando el pasajero, llegado a su destino, abandona el terreno de aterrizaje.<sup>60</sup>

Estima Gay de Montellá que los redactores del Convenio no estuvieron de lo más acertados, en primer lugar, porque no todos los accidentes que pueden producirse en el embarque y desembarque son riesgos derivados del transporte y, en segundo lugar, porque la razón legal del resarcimiento es por los daños producidos a consecuencia del transporte aéreo y no con ocasión del transporte por aire.<sup>61</sup>

Max Litvine precisa su opinión en que la operación de embarque se inicia en el momento en que el pasajero pone el pie en el peldaño de la escalera de la aeronave y el desembarque finaliza en el momento en que el viajero, saliendo de la aeronave, pone el pie sobre el suelo.<sup>62</sup>

-----  
60. Op. cit., p. 160.

61. Cit. pos., Mapelli López, Enrique; Op. cit.: p. 153.

62. Ibid., p. 154.

Mencionamos anteriormente la opinión de Tapia Salinas referente a las operaciones anteriores y posteriores al transporte, en que se prolonga la vigencia y duración del contrato, sólo deben ser consideradas las actividades netamente inherentes a éste, que no pueden incluirse aquellas tendientes a su formalización.\*3

Lureau cree que la fórmula "en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque" no es explícita y que la doctrina y los tribunales le han otorgado un sentido y un límite, predominando la opinión que concede vigencia al Convenio sólo durante el periodo de transporte y menciona que es a partir del momento en que el viajero deja el edificio administrativo del aeródromo y se dirige a la pista y hasta que el pasajero entra en el aeropuerto de destino.\*\*

Para Matesco Mate la responsabilidad del transportador va desde el momento en que un pasajero se encuentra bajo su cuidado o el de sus empleados y debe seguir durante todo el tiempo en que ese pasajero se encuentra en tránsito en un aeropuerto cualquiera bajo el cuidado de los empleados del transportador, en que deban cumplir formalidades sanitarias o

---

63. Or. cit., p. 300.

64. Cit. pos. Mapelli Lopez, Enrique; Op. cit.; p. 155.

aduanales durante esas estancias.<sup>65</sup>

La síntesis de las diversas interpretaciones que pueden admitirse dentro del supuesto embarque-desembarque son: a) La operación de embarque comienza cuando el pasajero ocupa su plaza en el autobús que le conduce al aeropuerto de partida; la operación de desembarque termina cuando el viajero desciende del autobús que lo lleva a la población de su destino; b) El embarque empieza cuando el viajero penetra en el aeropuerto de partida y el desembarque finaliza cuando abandona el aeropuerto; c) El embarque comienza en el momento en que el viajero se traslada de la aeropostación a la aeronave por sobre de la pista, y el desembarque termina cuando abandona la pista y penetra en el aeropuerto de destino; d) El embarque principia en el momento en que el viajero pone el pie en la escalera de la aeronave, y el desembarque concluye cuando una vez finalizado el vuelo pone pie en el suelo en el aeródromo.

Para nosotros, si bien es cierto que la efectividad del contrato de transporte aéreo empieza a partir de que un pasajero está bajo las órdenes del transportista, porque éste tiene conocimiento y resguardo de los documentos que amparan

-----  
65. Id.

dicho transporte, en estricta interpretación del Convenio, las operaciones de embarque y desembarque se formalizan en cuanto el transportista da aviso de ellas, por otra parte puede considerarse que el contrato terminará cuando al pasajero se le hace entrega de los bienes que dejó en custodia al transportador. Lo anterior hace clara diferencia de la responsabilidad que se asume frente al pasajero y si nos inclinamos ante esta rigidez de momentos habremos de aceptar que no está contemplada la responsabilidad que asume el transportista en la eventualidad de siniestros por falta de vigilancia para con el el viajero.

En la actualidad el Convenio genera al respecto más problemas que soluciones, mismos que por no ser materia del presente trabajo sólo han sido mencionados. Retomando nuestro análisis y una vez que hemos establecido los casos en que el transportista es responsable frente al pasajero del incumplimiento total o parcial del contrato de transporte aéreo, aquél pueda incurrir en responsabilidad, el Convenio determina que son susceptibles de cobertura por tal concepto, cuando se cumplan los supuestos del artículo 17o. de este instrumento y que son:

## 1. Por muerte

En principio señalamos que la totalidad de Convenios o Protocolos que los enmiendan en materia aérea no definen o conceptualizan el término muerte, del mismo modo los autores consultados para la elaboración de este trabajo se manifiestan dando por hecho que la palabra no ofrece duda alguna.\*\*

Sin embargo las Comisiones Investigadoras y Dictaminadoras de Accidentes de Aviación, órganos colegiados en las ramas de medicina aérea, aeropuertos, navegación aérea, seguridad aérea y área jurídica, que fungen como representantes de la Organización de la Aviación Civil Internacional en cada uno de los países contratantes de la misma, éstos están constituidos cuando menos por un Presidente; un Secretario; cuatro Vocales (siendo éstos un piloto de helicóptero, un piloto de ala fija, un controlador de tráfico aéreo, un mecánico en motores y planeadores); un asesor en medicina de aviación y un asesor del Colegio de pilotos; además asistirán como invitados coordinadores un comandante, un ingeniero de vuelo, un mecánico y un controlador aéreo, éstos últimos calificados en el conocimiento del equipo sujeto del accidente, una vez

-----  
66. Cfr. Tapia Salinas, Luis; Op. cit.; p. 507.

concluida su actuación tienen la obligación de emitir sus reportes a la Secretaría General de la Organización mencionada, a efecto de realizar el estudio y concluir el análisis de las partes involucradas en el siniestro, como pueden ser el fabricante, el transportista, el proveedor de alimentos, es decir, su labor es hacer congruente la conclusión del accidente para el análisis de la OACI.<sup>67</sup>

Es a través de la experiencia de los dictámenes de estos órganos colegiados el conflicto que representa la falta de definiciones del concepto muerte, toda vez que los comunicados oficiales de siniestros hacen alusión a cadáveres. Por otra parte, en los reportes acerca de pasajeros que no han sufrido daño alguno son contemplados como ilesos, lo que representa también un serio problema al momento de determinar la responsabilidad. Contrario a lo anterior la doctrina contempla como definiciones dentro de otras las siguientes: "Muerte es la detención de las funciones vitales en forma irreversible" y "Muerte es el cese de las funciones vitales".<sup>68</sup>

---

67. Cfr. Manual de Investigación de Accidentes de Aviación; 3a. ed.; OACI; Montreal, 1959.

68. Cfr. Olesa, M. Francisco. Memoria del Seminario del Derecho Penal Barcelona, España, 1968, p. 27.



Así, por lo antes señalado puede entenderse que muerte es el cese irreversible de todas las funciones vitales, básicamente la cardíaca y la actividad eléctrica cerebral.<sup>67</sup>

Por lo tanto, en caso de que las dos últimas condiciones mencionadas, es decir el cese de funciones cardíacas y la ausencia de la actividad eléctrica cerebral no exista, se considerará al sujeto lesionado o ileso, pero vivo.

## 2. Por heridas

Tampoco sobre este punto se nos ofrece mayor aclaración, pero atendiendo nuevamente a un concepto estrictamente fisiológico, la interpretación será restringida, indicándonos que es una solución de continuidad de piel, mucosas o estructuras tegumentarias del cuerpo humano, debiéndose incluir las siguientes variantes: Escoriaciones, que son desgaste o corrosión de la epidermis, quedando descubierto al tejido subcutáneo; contusiones, que son cualquier daño que recibe alguna parte del cuerpo por traumatismo que no causa ruptura exterior de los tejidos; fracturas, que son la ruptura o quebrantamiento de algún hueso; dislocaciones, que son la

---

67. Cfr. The New England Journal of Medicine; Saxon Way. Official Publication, United Kingdom. Vol. 33, número 1, Revista mensual, Enero 1972.

salida de un hueso o articulación de su lugar natural, y quemaduras, que son la necrosis de cualquier tejido orgánico, producida generalmente por la acción del fuego, o de alguna substancia cáustica corrosiva o por algún objeto muy caliente o muy frío.<sup>70</sup>

Y finalmente tenemos,

### 3. Por lesiones corporales

Este rubro guarda condiciones análogas al anterior, toda vez que tampoco existe definición alguna que nos conceptualice o amplíe la idea de su contenido.<sup>71</sup>

Sin embargo, atendiendo también a su acepción fisiológica, puede entenderse por lesión corporal cualquier alteración estructural o funcional en órganos, aparatos o sistemas como consecuencia de un agente físico que incidiera en los mismos.<sup>72</sup>

---

70. Cfr. Diccionario Jurídico Mexicano; Instituto de Investigaciones Jurídicas. UNAM. Editorial Porrúa, S. A., 2a. ed.; 1987; pp. 1949-1952

71. Cfr. The New England Journal of Medicine; Op. cit.

72. Cfr. Tapia Salinas, Luis; Op. cit.; p. 537.

Podemos agregar que, en general, la mayoría de las legislaciones distinguen varias clases de lesión, considerando la intensidad del daño producido y en la doctrina se han dividido para su tratamiento en levisimas, leves, graves y gravísimas, dependiendo del grado en que se pierda el bienestar integral de un sujeto.<sup>73</sup>

#### D. Limite del monto a indemnizar por parte del transportador

El desarrollo legal ha instrumentado, a lo largo de su historia, diversas reglas de responsabilidad y de limitación económica encaminadas a reparar las consecuencias de diversos actos e incluso, posteriormente, proveyendo la cobertura de riesgos en operaciones comerciales en el sentido de la recuperación de lo perdido.

En las comunidades primitivas el concepto de la limitación de responsabilidad por actos intencionales o no, era impuesto por los "jueces" nombrados al caso, quienes determinaban la cantidad a cubrir sobre los bienes del infractor y aún su vida, con el objeto de reparar el daño causado.

Los primeros métodos de reparación limitando la respon-

---

73. Ibid.

sabilidad los encontramos en el Código de Hammurabi 2000 años a. C. y en las leyes hebreas, basados en la noción del talión, expresada en el principio de "ojo por ojo, diente por diente".<sup>74</sup>

Sin embargo, se observó que el daño causado a los intereses de alguien no se reparaba con solo causar el mismo daño al agresor y que el dinero o los bienes producían mayor satisfacción y así a cambio de numerario se le liberaba de cualquier responsabilidad futura. Empezaron a tomarse en cuenta las clases de daño a efecto de determinar su reparación y en el Derecho Romano se consideraba daño (damnum in quod interest) a la pérdida provocada en los intereses del individuo y la recuperación era a través de su total restitución (restitutio in integrum). Además la pérdida real (damnum emergens) y la pérdida probable (lucrum cessans) podían recuperarse calculando solamente el valor normal de la pérdida. En algunos casos no había lugar a la reparación si el acto que lo causaba no era resultante de mala fe o negligencia. Fue así que los principios de la limitación se establecieron bajo la noción de la falta, tomando en consideración algún grado subjetivo de conocimiento del autor

---

74. Cfr. Tnbolewski, Aleksander: Monetary Limitations in Liability in Air Law; De Duro Publishing: Montreal, 1984, p. 5.

de la misma, es decir el dolo y la culpa.<sup>75</sup>

El Derecho Romano desarrolla la noción de la estricta responsabilidad, la no basada en la falta, estableciendo una diferencia entre la responsabilidad y la limitación: vr. gr. la responsabilidad de los propietarios de navíos que frente al caso fortuito y no estando obligados en lo causado por fuerza mayor.

La caída del imperio romano demoró el desarrollo de las leyes al respecto, regresando a los medios primitivos que otorgaban al individuo el derecho de determinar la responsabilidad y la forma de reparación, de acuerdo a sus apreciaciones.

En el sistema anglo-sajón del siglo XIII las leyes penales contemplan la sustitución de la multa por la muerte como reparación, sin embargo las reparaciones civiles son reguladas en éste hasta el siglo XVI.

Con la promoción de operaciones comerciales riesgosas, en las que la propiedad completa podía perderse se hizo necesaria la introducción de algún tipo de limitación de la

---

75. Ibid. p. 7.

responsabilidad. Las primeras ideas de la limitación, basadas en convenios, las encontramos en la legislación marina romana expresadas en el Digesto de Justiniano sobre la base del "promedio general", que consiste en que los riesgos a los que el propietario de la carga se exponía en caso de dañarse la embarcación y la necesidad de sacrificar esa misma carga para salvar otra era promediada entre las partes, repartiendo de este manera la posibilidad de la pérdida proporcionalmente.

El concepto de responsabilidad es de reciente creación y su objetivo es el de restringir la potencialidad de la pérdida, cuyo aspecto predominante en las sociedades capitalistas fue el desarrollo de la noción de la limitación contractual o la exclusión de responsabilidad.

La esencia de la limitación económica por responsabilidad se apoya en el contrato, en la decisión unilateral de una de las partes o en las leyes o convenios que la establezcan, así la parte responsable del daño causado a la otra puede beneficiarse con dicho límite que la contiene, cuando menos recuperará el límite a que halla lugar. La diferencia entre el valor real de lo perdido y el límite ofrecido podrá ser recuperado por otros medios como los seguros.

Las limitaciones pueden ser contractuales o extracontractuales, dependiendo del antecedente que las genere. En un principio se establecieron las limitaciones y excluyentes de responsabilidad, siendo las más comunes las resultantes de contratos y en el ámbito de los contratos de adhesión se establecieron e impusieron diversas cláusulas que las contenían lo que condujo a que en la eventualidad de siniestros las cortes fallaran en contra de los propietarios, probablemente causantes de los daños.

Al establecerse límites económicos se comprometió a las partes, proveedores y usuarios, a respetarlos y es así como los sistemas legislativos desarrollaron dos tipos de límites, el primero que no fijaba de antemano el valor máximo y el otro que determinaba el límite aún antes de que ocurriera el daño, y dependiendo del daño se establecían los mínimos y máximos.

Con la internacionalización de las operaciones, los conflictos para hacer prevalecer el contenido de los contratos se multiplicaron, lo que condujo a que se unificaran los regímenes, en los actos internacionales y las reglas de limitación. Establecieron, entre otras provisiones, un denominador universal común en lo referente a unidad monetaria que expresara los límites de responsabilidad de los convenios.

La estabilidad relativa del franco francés en el siglo XIX dió lugar a su uso en múltiples tratados multilaterales.<sup>76</sup>

Las fluctuaciones cambiarias, especialmente después de la Primera Guerra Mundial, fueron un factor decisivo en la búsqueda de una unidad universalmente aceptada que otorgara estabilidad y garantía económica firme, así como seguridad justa y equitativa en los Convenios por responsabilidad sin importar en que país se diera la acción.

De 1900 a 1914 se conoce como la edad del standard oro y fue incorporado por primera vez en 1924 en Bruselas sustituyendo a la libra esterlina para expresar los límites de responsabilidad.

El franco francés, basado en la paridad del oro, fue otra moneda aceptada comunmente para expresar el límite en las convenciones internacionales, sin embargo dos paridades diferentes fueron aplicadas. La primera conocida como franco Germinal se usó hasta 1928 tomando su paridad del estatuto francés Germinal 7 del año XI (marzo 18, 1803) y fue fijado a 10/31 de un gramo de oro de 900 milésimas de fino; la segunda unidad de oro se designó como franco Poincaré y fue usado en

-----  
76. Ibid., pp. 8 y ss.



varias convenciones que concluyeron después de 1928, recibiendo su nombre del primer ministro francés que durante su gobierno fijó el valor del oro del franco a 65.6 miligramos de 900 milésimas de ley de oro fino, que consiste en aproximadamente 1/5 parte del franco Germinal.

En las convenciones se usó el franco y la libra esterlina por la conveniencia del lenguaje para designar la unidad. Su importancia reside en la paridad con el oro por unidad.<sup>77</sup>

Finalmente y debido a las fluctuaciones del valor comercial del oro se introdujo en 1975 una nueva unidad para expresar los límites de responsabilidad que se denominó Derecho Especial de Giro del Fondo Monetario Internacional.

Volviendo al punto medular de este trabajo sólo nos avocaremos al análisis del límite de responsabilidad del Convenio, también conocido como "Sistema de Varsovia", en los casos de muerte, heridas y lesiones corporales.

La responsabilidad del transportista encuentra su fundamento en la relación jurídica que liga al transportista con

-----  
77. Cfr. Homburg, R.: La limitation de responsabilité du transporteur aérien et la stabilisation du franc français, RJILA, Paris, 1929. op.45-52.

el usuario, que se establece en la mayoría de los casos por medio de un contrato de transporte. Se presenta como excepción la inexistencia del contrato, pero que también da lugar a la relación entre los elementos que intervienen en el transporte aéreo que da origen o transforma la responsabilidad en caso de no realizarse el transporte. Tal es el caso de las legislaciones que regulan al transporte sin hacer referencia al contrato en sí mismo.<sup>78</sup>

Es por lo anterior que para Lemoine la responsabilidad puede tener su fundamento bien en la existencia de culpa, existencia que se presume, o simplemente en la voluntad del legislador tan pronto se da la inexecución y con independencia de que el transportista haya o no incurrido en falta.<sup>79</sup>

Evidentemente la responsabilidad se centra en el transportista, que es quien contrató el transporte con el usuario, o que sin contrato lo realizó y es por su intervención e intencionalidad en los actos lo que da origen a la responsabilidad.

El límite de responsabilidad que fija el Convenio para los casos de muerte, heridas o lesiones corporales, materia de

78. Cfr. Tapia Salinas, Luis; Op. Cit.: p. 529.

79. Ibid., p. 529.

este trabajo, es de 250,000 francos Poincaré; no se aplica el límite, en términos del artículo 25o. del citado instrumento, si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar daño o con temeridad y sabiendo que, probablemente, lo causaría.

El régimen de la responsabilidad se basa en distinguir entre la existencia de temeridad y conocimiento de las probabilidades del daño o simple falta. Para el primer caso la responsabilidad del transportista no se limita y en el segundo se beneficia de los límites y excepciones del Convenio. Es decir, por simple falta la responsabilidad existe en principio para el transportista, pero éste puede valerse tanto de los límites del Convenio como del beneficio de la carga de la prueba.

Las causas de exención de la responsabilidad son aquellas que concurren de una forma especial en el transporte aéreo y que pueden ser alegadas por el transportista, quien es el titular de la prueba de su existencia y cuyo objeto es que el Tribunal competente las aprecie y tengan como consecuencia la liberación de la responsabilidad del transportista en los casos de daños a los usuarios.

El artículo 20o. del Convenio cita la de exención de responsabilidad por los daños producidos en el transporte al disponer que "... el transportista no será responsable si prueba que él y sus comisionados tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas". La dificultad de la aplicación de esta cláusula estriba en el sentido y significado que se le dé a la expresión "medidas necesarias".

Los casos en los que no existe la limitación por responsabilidad en los daños sufridos en el transporte son los siguientes: a) Sentencia criminal, cuando se trata de daños realizados a consecuencia de una infracción penal, la responsabilidad civil inherente; ya sea afirmada en la misma sentencia, ya deducida en la vía civil, pero en ella fundada no tendrá límite alguno y serán los Tribunales quienes la establezcan libremente; b) Existencia de la acción u omisión del transportista o sus dependientes con intención de causar el daño, en este caso la responsabilidad es ilimitada y, además, el transportista no podrá liberarse ni por cláusula especial inserta en el contrato o título de transporte; c) La ausencia o irregularidad del contrato o título de transporte.

La existencia de responsabilidad determina la acción

correspondiente y sus consecuencias procesales. A este efecto se comentó anteriormente la competencia de los Tribunales a los que corresponde conocer las reclamaciones y sólo agregaremos que ésta debe entablarse dentro del plazo de dos años a partir de la llegada a su destino o del día en que la aeronave debió llegar o de la interrupción del transporte.<sup>90</sup>

#### E. Problemas políticos

La parte más criticada del Convenio de Varsovia en los años recientes es la referente a los límites de responsabilidad del transportista frente a los pasajeros. Hoy en día es ampliamente aceptado que los límites que ofrecen son insuficientes. Los legisladores, los gobiernos y los transportistas han tomado diversas medidas para corregir esta situación, sin embargo lo han hecho de manera no uniforme. Lo anterior complica la aplicación de las reglas de responsabilidad en el transporte aéreo internacional de pasajeros basándose en las necesidades de cada época de la evolución de la actividad aérea y su reglamentación.

Al celebrarse la Convención de Varsovia en 1929 el transporte aéreo estaba en sus inicios, algunas de las ac-

---

90. Cfr. Tapia Salinas, Luis; Op. cit.; op. 522-547.

tuales aerolíneas no existían, los aviones no eran transporte masivo y el volar se consideraba casi una aventura. Los límites de responsabilidad se establecieron en 125,000 francos Poincaré, con la intención de aliviar las cargas de los riesgos en que incurrían los transportistas y que difícilmente hubieran podido afrontar y que habrían frenado grandemente el desarrollo de la aviación. También se pensó en hacer a los pasajeros partícipes de los riesgos del inusual transporte.

A través de los años numerosos Estados han ratificado el Convenio, adecuando sus legislaciones internas para su aplicación y es a partir de los años 50's que puede decirse que existe casi una uniformidad legal.

Anterior a la Segunda Guerra Mundial declinó la uniformidad que había establecido hasta el momento, después de la conflagración el Convenio empezó a revisarse enfocándose la discusión sobre los límites de responsabilidad para el transporte de pasajeros.

En 1955 se acordó la revisión del Convenio, denominándosele "Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929",

abierto a la firma en La Haya el 28 de septiembre de 1953, simplemente conocido como Protocolo de La Haya. Entre otros puntos eleva a 250,000 francos Poincaré los límites de responsabilidad por daños a pasajeros e introduce los casos de pérdida del beneficio de tal limitación. En la actualidad este Protocolo ha sido ratificado por la mayoría de los Estados signantes del Convenio y por disposición del mismo se aplica como un solo texto. Los Estados Unidos de Norteamérica firmaron el Protocolo y prometieron ratificarlo, lo que no hicieron porque no satisfacía sus necesidades y denunciaron el Convenio de Varsovia en 1966.

El Estado norteamericano convocó a una Conferencia, en la que, cuando menos los Estados signantes del Convenio no podían satisfacer las demandas planteadas. Posterior a este evento, IATA convoca a una reunión de las aerolíneas miembros, solicitando el consentimiento para elevar el límite de responsabilidad a \$75,000 dólares americanos, incluyendo las costas judiciales, por lo que las aerolíneas no podrían invocar el artículo 20b. del Convenio de Varsovia. El nuevo límite no tiene el beneficio de exclusión por negligencia y el medio de aviso a los pasajeros sería por la inclusión del mismo en el título de transporte. De esta forma, y con base en esta reunión se genera el Acuerdo de Montreal de 1966, que

originalmente fue celebrado con las compañías aéreas cuyo punto de destino o salida estuviera en territorio estadounidense y posteriormente las autoridades aeronáuticas incluyeron estos términos en los permisos de operación de los transportistas, convirtiéndolo en forzoso.

Este Acuerdo refleja una gran mejoría en la protección a los pasajeros, sin embargo, el modo en que se implementó cuestiona los aspectos políticos, económicos y legales, adicionando que dependiendo del punto de partida o arribo en combinación con cualquier otro tipo de responsabilidad, un pasajero sea susceptible de diferentes aplicaciones de la misma y reciba también diversos tratamientos por cuanto a las compensaciones en caso de accidentes.

Obviamente esta situación no es satisfactoria, debido a que implica cierta discriminación y complicaciones que algunas veces han sido salvadas por las aerolíneas incluyendo en los títulos de transporte las tablas de responsabilidad, que algunas veces son expresadas en dólares americanos, algunas otras en la moneda de curso legal del país de la aerolínea emisora e incluso en Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional.



Debido a que los límites de responsabilidad del Convenio y del Protocolo no satisfacen los requerimientos actuales, no sólo los Estados Unidos de Norteamérica, sino también otros Estados, han establecido en sus legislaciones internas límites superiores a los que establecen los instrumentos internacionales.<sup>91</sup>

Es cierto que estas medidas mejoran los derechos de los usuarios, pero de cualquier forma no se han realizado sobre bases multilaterales y de manera coordinada, lo que ha dado lugar a la destrucción de la uniformidad de la ley en la más importante área de aplicación del Convenio, y que de no uniformarse las condiciones de las legislaciones internas a éste o de que no se cumpliera en los términos que el mismo establece generaría problemas de responsabilidad internacional.<sup>92</sup>

#### F. Responsabilidad Internacional

Por todo lo anterior se deduce que los Estados signatarios de los instrumentos internacionales adquieren derechos y obligaciones frente a otros Estados comprometidos en la obser-

91. Cfr. Kluwer, A.1 Op. cit.: pp. 25 y ss.

92. Ver Anexo II.

vancia y cumplimiento de los mismos.

Los principios de la teoría de la responsabilidad de los Estados en el ámbito internacional son de reciente aplicación, encontrando su principal limitación en la noción de la soberanía absoluta del Estado y es hasta la concepción de la tesis del "Estado de Derecho" cuando se hace aplicable esta teoría.<sup>83</sup>

Para Max Sorensen la violación, por acción u omisión, de un deber establecido en las reglas de derecho internacional determina el surgimiento de una relación jurídica nueva, que se establece entre el sujeto al cual el acto es imputable, el cual debe "responder" con la adecuada reparación y el sujeto que tiene el derecho de reclamar la reparación por incumplimiento de esa obligación.<sup>84</sup>

La declaración de la Corte Permanente de Justicia Internacional al caso es: "... un principio de derecho internacional, y aún un concepto general del derecho, que cualquier incumplimiento de un compromiso impone la obligación de efec-

---

83. Cfr. Sepúlveda, Cesar; Derecho Internacional; 14a. ed.; Ed. Porrúa, S. A., México, 1984; p. 275.

84. *Op. cit.*, p. 507.

tuar una reparación".<sup>85</sup>

En la comunidad internacional la convivencia pacífica entre los Estados y demás sujetos que la conforman se logra a través de las normas jurídicas, las que deben ser acatadas, por lo que el incumplimiento por alguno de los sujetos obligados da como consecuencia el derecho al sujeto pretensor para exigir responsabilidad y le otorga la titularidad para exigir el cumplimiento de la obligación reparadora.<sup>86</sup>

El jurista Hans Kelsen, en este sentido señala: "Si una determinada conducta está prescrita o permitida, desde luego está presupuesta la posibilidad de la conducta contraria... el acto ilícito no es una violación ni una negación del derecho. Es la conducta determinada por el derecho como condición de la sanción determinada asimismo por el derecho. Sólo porque cierta conducta es hecha por el derecho, condición de la sanción, esta conducta es un acto ilícito, o lo que es lo mismo, esta conducta está jurídicamente prohibida.

"Si una conducta es la condición específica de la sanción, la conducta contraria es el contenido de una obligación

-----  
85. Id.

86. Cfr. Arellano García, Carlos: Op. cit.: p. 213-214.

jurídica. Un individuo estará jurídicamente obligado a comportarse de un modo determinado si está estipulada la sanción para la conducta contraria. La afirmación de que estoy jurídicamente obligado a no cometer robo significa que si lo cometo deberá ser castigado; la afirmación de que estoy jurídicamente obligado a pagar mi deuda significa que si no lo hago deberá dirigirse una ejecución civil contra mi patrimonio".<sup>87</sup>

En lo anotado deducimos que un Estado en su calidad de sujeto del derecho internacional está obligado al cumplimiento de los compromisos que en ejercicio de su observancia ha adquirido, ante la violación de los deberes adquiridos estará en la obligación de reparar el daño material (reparación) o moral (satisfacción) causado a otro u otros sujetos de derecho internacional

Estos planteamientos conducen a la necesidad de tener una conceptualización que los resume y que permita su fácil comprensión, por lo que los exponemos en el siguiente orden a fin de emitir nuestra opinión al respecto.

87. Id.

## 1. Concepto

Etimológicamente la palabra responsabilidad proviene del verbo latín *respondere* que significa contestar a lo que se propone y así satisfacer el pedimento, alegato, dificultad o demanda. Gramaticalmente la expresión "responsabilidad" tiene como acepción "la obligación de reparar y satisfacer, por sí o por otro, a consecuencia de delito, de una culpa o de otra causa legal".<sup>98</sup>

Por otra parte, el vocablo internacional se integra de las expresiones "inter" y "nacional" que significan "lo relativo a dos o más naciones". De nuestra parte optamos por denominarlos Estados, para seguir la concepción jurídica y no social del mismo.<sup>99</sup>

El autor Modesto Seara Vázquez señala al respecto: "Es una institución por la cual, cuando se produce una violación del derecho internacional, el Estado que ha causado esta violación debe reparar el daño material causado a otro o a otros

98. Cfr. Diccionario de la Lengua Española; Real Academia Española; 19a. ed.; Ed. Espasa-Calpe; Madrid, 1974, p. 1142.

99. Id.

Estados". 70

De las conceptualizaciones mencionadas podemos obtener, como ha continuación se indicarán los elementos de la responsabilidad internacional.

Por nuestra parte agregamos que habrá responsabilidad internacional forzosamente al incumplimiento de una norma con ese mismo carácter, que para la aceptación de un Estado son susceptibles de largas revisiones y sometimientos a la aprobación de sus propios órganos rectores, prueba de ello son los innumerables instrumentos que no han sido considerados vigentes a lo largo de su existencia por carecer de todos los requisitos que en ellos se establecen.

## 2. Elementos

Los elementos esenciales para establecer la responsabilidad internacional se pueden resumir de la siguiente manera:

- a) La existencia de una norma jurídica internacional que

---

90. Cfr. Derecho Internacional Público (10a. ed.): Ed. Porrúa, S. A. México, 1984: p. 352.

establezca un deber a cargo de un sujeto de la comunidad internacional. Es decir, que al Estado al que se pretende exigir una responsabilidad internacional se le debe invocar la norma jurídica internacional, la cual debe tener una existencia verdadera, cuya fuente sea alguna de las del Derecho Internacional Público.

b) La conducta violatoria de la norma jurídica internacional puede consistir en acciones u omisiones o en ambas. Por lo que la conducta engendradora de responsabilidad internacional para un Estado ha de perpetrar la obligación contenida en la norma jurídica internacional. Por conducta entendemos tanto a las acciones como a las omisiones. La acción puede centrarse en la emisión de una ley interna que contravenga la obligación generada por la adhesión a un tratado internacional y la omisión puede consistir en la negativa o abstención de darle cumplimiento a la norma jurídica que tenga esa misma calidad. La imputabilidad puede ser entonces directa o indirecta. Por lo anterior entenderemos que los actos u omisiones pueden ser causados por algún representante del Estado en el ejercicio de su esfera de competencia, siendo errónea la idea de que sólo los órganos asignados a las relaciones internacionales del Estado son los únicos que pueden comprometer su responsabilidad internacional.

c) La producción de un daño o un perjuicio como consecuencia del acto ilícito, integrando con las anteriores el daño material.<sup>91</sup>

Complementando lo mencionado Max Sorensen hace alusión a algunos de los debates doctrinales, señalando que muchos autores clásicos sostuvieron que la comisión de un acto por un funcionario no es imputable a su Estado, cuando excede la competencia atribuida por el derecho interno o cuando actúe contrariamente a las instrucciones recibidas. Este criterio encuentra su fundamento cuando un órgano actúa más allá del límite de sus funciones, sus actos no pueden ser atribuidos al Estado e incluso el autor en cuestión discrepa de este criterio diciendo: "De acuerdo con esa lógica, toda responsabilidad del Estado sería ilusoria, puesto que a un funcionario del Estado casi nunca se le dan instrucciones o se le autoriza a cometer actos ilícitos".<sup>92</sup>

El mismo autor señala que en la práctica internacional prevalece la necesidad de la seguridad de las relaciones internacionales estableciendo en forma concluyente, la respon-

-----  
91. Cfr. Arellano García Carlos; Op. cit.: p. 218 y Sorensen, Max; Op. cit. p. 508.

92. Op. cit., pp. 519-520.



sabilidad internacional por los actos ilícitos de sus órganos, independientemente de la actuación de los límites de su competencia y de la contrariedad al Derecho interno.<sup>73</sup>

Para Alfred Verdross la opinión dominante es que "... sólo pueden ser sujetos de acto ilícito internacional los Estados y otras comunidades directamente sometidas al Derecho Internacional, más no los individuos. Sólo por excepción surge, además, una responsabilidad individual".<sup>74</sup>

En nuestra opinión, el que los gobernados de un Estado, ya sean personas físicas o morales, atenten contra el Derecho Internacional deberán ser sancionados por el Estado mismo, de otra forma éste incurrirá en responsabilidad internacional. La responsabilidad individual que maneja el autor se da únicamente para los criminales de guerra, pero en este caso es cuando estamos ya en presencia de delitos internacionales.

Otro problema doctrinal se presenta con la intervención o no del elemento 'culpa', mismo que es planteado por Max Sørensen de la siguiente forma: "Muchos autores aseveran que la precedente relación de elementos constitutivos debe quedar

-----  
93. Id.

94. Cit. pos. Arellano García, Carlos: Op. cit.: p. 219.

complementada con un elemento subjetivo adicional: la falta o culpa (culpa, es decir la intención ilícita o negligencia del individuo cuya conducta se imputa al Estado)."

Otro criterio sostiene que: "... lo generalmente relevante no es la actitud psicológica de los individuos que actúan como órgano del Estado, sino la conducta objetiva del Estado per se: el Estado es responsable por la violación de cualquiera de sus obligaciones sin necesidad de identificar una falla psicológica en ninguno de sus agentes...".

"Algunos autores consideran el concepto 'culpa' como equivalente a la violación objetiva de una obligación internacional en vez de corresponder a un elemento subjetivo de malicia o negligencia. Sostienen que esto corresponde a la definición de 'culpa' más aceptada en el Derecho privado".<sup>95</sup>

La opinión personal del mismo autor es: "El concepto de la culpa como una violación de una obligación preexistente es, sin embargo, superfluo porque simplemente reitera el primer elemento constitutivo de la responsabilidad internacional. También conduce a conclusiones erróneas, porque es muy difícil aislar a la culpa de las connotaciones subjetivas que adquirió

95. Op. cit., pp. 507-509.

en el Derecho Romano".

"Desde un punto de vista práctico, el exigir la culpa como una condición general adicional de la responsabilidad internacional limita considerablemente la posibilidad de considerar a un Estado responsable de la violación de una obligación internacional. La prueba de la intención ilícita o de la negligencia es muy difícil de producir y la dificultad es particularmente mayor cuando este elemento subjetivo tiene que atribuirse al individuo o grupo de individuos que actuaron o dejaron de actuar en nombre del Estado.

"Sin embargo, este argumento no es la razón básica para rechazar la teoría de la culpa en forma general. La consideración decisiva radica en que, a no ser que la regla de Derecho Internacional -objeto específico de la violación- contemple la malicia o la negligencia culpable, las reglas de Derecho Internacional no contienen un requisito general fluctuante de malicia o negligencia culpable como condición de responsabilidad".\*\*

Por las razones transcritas, nos exponemos acordes al anterior punto de vista y a continuación veremos los efectos de

95. Ibid., p. 508-510.

la responsabilidad internacional.

### 3. Consecuencias

Cuando se produce un daño como consecuencia de una violación a alguna norma jurídica internacional nace para el Estado culpable la obligación de reparar.

Los antecedentes de la reparación del daño los encontramos en la antigua Roma, en el año de 287 a. C., en los comicios de la plebe y a propuesta del tribuno Aquilio se dictó una ley cuyo objeto fue regular la reparación del daño causado a otro y aunque su objeto era limitado, refiriéndose sólo a los hechos de matar o herir a un esclavo o animal, o destruir o deteriorar una cosa. A este cuerpo legal se le conoce como Lex Aquilia y consagra el principio de que matar injustamente es matar sin derecho; por tanto quien mata para escapar a un peligro que de otra forma no pudiese eludir, está exento de responsabilidad. Asimismo establece la eximente de caso fortuito y por cuanto a la culpa la asimila al dolo.

En el Código Napoleón, basado en el Derecho Romano, se considera la obligación de indemnizar el daño y este precepto ha sido recogido por las legislaciones que siguen este

sistema.<sup>97</sup>

También el sistema anglosajón recoge este principio, como se mencionó anteriormente.<sup>98</sup>

Volviendo a los efectos de la responsabilidad internacional, la obligación de reparar puede darse de dos formas:

a) Si se trata de un daño material, el Estado causante debe proceder a la "reparación";

b) Al tratarse de un daño moral (insultos al Estado o a los símbolos que lo representen), el Estado que lo ha causado está obligado a dar una "satisfacción" que puede ser de diversas formas, como la presentación de excusas, etc.

El internacionalista Modesto Seara Vázquez indica que en la doctrina y en la práctica las discusiones respecto a la reparación son amplias y no unánimes, puesto que algunos autores le niegan el carácter penal a la responsabilidad internacional y otros lo admiten y para él algunas ocasiones la reparación tiene un carácter típicamente penal.<sup>99</sup>

97. Cfr. Diccionario Jurídico Mexicano: Op. cit.: p. 811.

98. Cfr. Tobolewski, Alexander; Op. cit.: p. 3.

99. Vid. Seara Vázquez, Modesto; Op. cit.: p. 356-357.

Ciertamente, la reparación debe ser en el sentido de reestablecer el "statu quo", por lo que no nos inclinamos por las afirmaciones en el sentido de que la responsabilidad de un Estado concluyen con el pago de una suma de dinero y que a la misma sólo habrá lugar cuando se haya producido un daño de carácter pecuniario. El Derecho Internacional no establece el sistema de las multas económicas y cuando un Estado debe pagar una suma determinada es porque está indemnizando a otro Estado por los daños y perjuicios sufridos, sin que la cantidad pueda exceder de ellos y adquirir así el carácter de multa.<sup>100</sup>

### APITULO III. LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

- A. Generalidades del libro Cuarto. Disposiciones aeronáuticas
- B. Ambito de aplicación
  - 1. Jurisdicción
  - 2. Competencia
  - 3. Transporte aéreo internacional
  - 4. Transporte aéreo nacional
- C. De los daños a pasajeros, señalados en el artículo 342o.
  - 1. Responsabilidad por muerte
  - 2. Responsabilidad por lesiones
  - 3. Responsabilidad por daños
- D. Límites de los montos a indemnizar, señalados en el artículo 343o. fracciones I, II, III / IV
- E. Responsabilidad civil
  - 1. Concepto
  - 2. Elementos
  - 3. Consecuencias
- F. El artículo 137o. de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, como ordenador normativo ante la supremacía federal de los convenios y tratados internacionales

## CAPITULO III

### LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

La evolución de esta ley quedó descrita en el Capítulo de Antecedentes Históricos, por lo que analizaremos las normas que constituyen el texto vigente, a efecto de integrar el sistema de responsabilidad civil de la legislación aérea nacional, a la cual a partir de este momento, por razones de economía, haremos mención indistintamente de la Ley de Vías Generales de Comunicación o simplemente de la Ley.

#### A. Generalidades del Libro Cuarto. Disposiciones aeronáuticas

De manera concreta la actividad aeronáutica se encuentra regulada por las normas generales contenidas en el Libro I, por los artículos 366o. a 370o. del Libro IV que se refieren especialmente a esta materia; por los artículos 555o. al 570o. del Libro VII que establecen las sanciones aplicables a los infractores de esta legislación y por los artículos 590o. al 592o. que constituyen las normas generales respecto de las violaciones a las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación.



En el capítulo XIII se especifica la responsabilidad contractual y extracontractual del transportador aéreo en cuatro secciones que van de los artículos 342o. al 357o., integrando las normas aplicables a la responsabilidad civil aeronáutica causada con motivo del transporte.

El artículo 307o. señala: "La navegación civil sobre el territorio mexicano se rige por los tratados y convenciones internacionales que el gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la presente ley y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables".<sup>101</sup>

Acerca del punto anterior anotamos que el artículo 76o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917 en su fracción I faculta de manera exclusiva al Senado de la República a aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión, estableciendo así el procedimiento de adhesión a los instrumentos que contienen ese carácter y que en virtud del artículo 133o. del mismo ordenamiento, que veremos más adelante, forman parte integral de nuestras leyes.

101. Ley de Vías Generales de Comunicación, Editorial Andrade; Tomo I; México.

El Estado Mexicano se adhirió a la Convención de Varsovia de 1929 el 14 de febrero de 1933; ratificó el Protocolo de La Haya de 1955 por aprobación del Decreto de 24 de mayo de 1957. El Acuerdo de Montreal de 1966 también fue suscrito por las compañías Aeronaves de México y Mexicana de Aviación, para poder operar las rutas a los Estados Unidos de Norteamérica. En materia de responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie, México suscribió la Convención de Roma de 1952, sin que la haya ratificado.<sup>102</sup>

Por cuanto a los Reglamentos de las Comunicaciones Aeronáuticas, y por tanto complementarias, se encuentran los siguientes:

- a) Reglamento interior del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria;
- b) Reglamento de operadores de marinas y puertos turísticos;
- c) Ley de subsidios para empresas de aviación;
- d) Reglamento del artículo 320b. de la Ley de Vías Generales de Comunicación (cambio de la marca de nacionalización o matrícula de aeronaves);
- e) Reglamento sobre inspección, seguridad y vigilancia de la navegación aérea civil;

-----  
102. Cfr. Pino Muñoz, Jacinto Héctor; Op. cit.; pp. 16-65.

- f) Reglamento de licencias al personal técnico aeronáutico;
- g) Reglamento para la expedición de prioridades en los transportes aéreos;
- h) Reglamento de operación de aeronaves civiles;
- i) Reglamento de telecomunicaciones aeronáuticas y radioayudas para la navegación aérea;
- j) Reglamento para la búsqueda y salvamento e investigación de accidentes aéreos;
- k) Reglamento del servicio meteorológico aeronáutico;
- l) Reglamento de tránsito aéreo;
- m) Reglamento de tránsito aéreo, reglas y procedimientos de radar
- n) Reglamento de las escuelas técnicas de aeronáutica;
- o) Reglamento del Registro aeronáutico mexicano;
- p) Reglamento de aeródromos y aeropuertos civiles;
- q) Reglamento interno de la Comisión Nacional de facilitación del Transporte Aéreo Internacional;
- r) Reglamento interior de aeropuertos federales;
- s) Reglamento de administración aeroportuaria;
- t) Reglamento sobre inspección, seguridad y policía de la navegación aérea civil;
- u) Reglamento de talleres aeronáuticos.<sup>103</sup>

---

103. Ley de Vías Generales de Comunicación; Op. cit.

Además de los anteriores, que se refieren a las características de adecuación técnica, el artículo 4o. de la misma dispone: "Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones, y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán:

I.- Por los términos mismos de las concesiones y contratos;

II.- Por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales;

III.- A falta de disposiciones de esa legislación, por los preceptos del Código de Comercio;

IV.- En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del Código Civil del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles;

V.- En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata".<sup>124</sup>

Respecto de las concesiones para la explotación están contempladas en la Ley en los artículos 9o. al 20o., que señalan los requisitos y elementos para la obtención y aplicación de las mismas.

---

104. Id.

Por otra parte, por concesión entendemos al acto administrativo a través del cual la administración pública, concedente, otorga a los particulares, concesionarios, el derecho para explotar un bien propiedad del Estado o para explotar un servicio público.

En la doctrina del Derecho Administrativo, el concepto de la concesión administrativa apunta sustancialmente a los mismos elementos que la integran señalando que "es un acto administrativo por medio del cual la administración pública federal confiere a una persona una condición o poder jurídico para ejercer ciertas prerrogativas públicas con determinadas obligaciones y derechos para la explotación de un servicio público, o bienes del Estado o los privilegios exclusivos que comprenden la propiedad industrial".<sup>105</sup>

De acuerdo al artículo 52o. del ordenamiento a que hemos venido haciendo referencia, contempla lo siguiente: "Los concesionarios o permisionarios que exploten vías generales de comunicación y medios de transporte podrán, con la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y sujetos a las restricciones que establece esta Ley:

---

105. Cfr. Fraga, Gabino: Derecho Administrativo 2da. ed.: Editorial Porrúa, S. A.; México, 1985; pp. 242-254.

I. Celebrar todos los contratos directamente relacionados con los objetos de la concesión o permiso, los que no surtirán efectos mientras no se llene el requisito de aprobación.

Tratándose del servicio normal que las empresas de vías deben prestar al público, éstas pueden someter a la aprobación de la Secretaría contratos tipo que, una vez aprobados, se pondrán en vigor en todos los casos, sin variación alguna;

II. Explotar sus líneas en combinación con otra u otras empresas nacionales o extranjeras. Se entiende que existe combinación, cuando de común acuerdo establecen horarios, itinerarios, tarifas unidas o combinadas, expidan documentos directos, intercambien sus equipos, o ejecuten otros actos análogos con ese fin;

III. Establecer en beneficio de los usuarios, con las condiciones y limitaciones que la Secretaría de Comunicaciones determine, todos aquellos servicios y facilidades que, sin ser indispensables para comunicación o el transporte, sean incidentales o conexos con el mismo. Para estos servicios los concesionarios o permisionarios no disfrutarán de las franquicias que concede la presente ley, con excepción de la de carros-dormitorios."

De lo que se desprende que los lineamientos contractuales estarán sujetos a lo dispuesto por el Código de Comercio y

Código Civil del Distrito Federal, que en su artículo 2646o. señalamos que son complementarios a la Ley de Vías General de Comunicación, por disposición de la misma.

El Código de Comercio de 1887 en su Libro Segundo contiene las disposiciones vigentes relativas al comercio terrestre y en el Título Décimo nos habla solamente de los transportes por vías terrestres o fluviales.

Al respecto el Código Civil para el Distrito Federal de 1928 nos dice en el artículo 2646o.: "El contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, si no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes: " y aquí transcribimos los numerales relacionados con el transporte de personas: artículo 2647o.: "Los portadores responden del daño causado a las personas por defecto de los conductores y medios de transporte que empleen, y este defecto se presume siempre que el empresario no pruebe que el mal aconteció por fuerza mayor o por caso fortuito que no le puede ser imputado"; artículo 2657o.: "Las acciones que nacen del transporte, sean en pro o en contra de los portadores, no duran más de seis meses desde su conclusión al

viaje".

Para el Profesor Omar Olivera de Luna el "Contrato de transporte aéreo es aquel por el que una persona física o moral, llamada porteador, se encarga, mediante un pago, de conducir por aire, de un punto a otro, o bien a personas con o sin equipaje registrado, o bien objetos o mercancías..." y agrega que la importancia de la actividad que desarrolla el transportista aéreo, así como su incursión en el ámbito internacional son la razón de ser de la intervención pública a que se ven sometidos el empresario y la empresa de que se trate y que se proyecta en el régimen jurídico de su actividad interna y frente a los usuarios del servicio.

El mismo autor indica que los elementos del contrato de transporte aéreo de personas son:

- a) Concurrencia de voluntades;
- b) Precio de la conducción;

y que las partes en el contrato de transporte aéreo son:

- 1) Porteador: prestador del servicio de transporte aéreo;
- 2) Viajero: es la persona que el transportista admite en su transporte y legítimamente provista de billete de pasaje, que es intransferible y cuyos requisitos son:

- Lugar de emisión, determinante del que figura la con-



potencia de los tribunales que habrán de atender la acción de responsabilidad del porteador, en su caso;

- Mención de los puntos de partida y destino;

- Nombre y dirección de la empresa que se obliga al transporte, y si éste fuera sucesivo, de los porteadores que hayan de intervenir en el servicio;

- Mención de las escalas previstas para el vuelo, sean técnicas o itinerarias;

- La mención de que el vuelo se somete al Convenio de Varsovia, o la limitación que a tal sometimiento haya sido prevista por el porteador, y aceptada por el viajero;

- El mismo autor aclara, además, que el documento de transporte o billete de pasaje no es un elemento constitutivo del contrato de transporte aéreo, pero sí un elemento probatorio de su existencia.

Respecto de las obligaciones del viajero establece las siguientes:

- Pagar el precio del transporte;

- Guardar la conducta adecuada durante la duración del viaje.

Para el porteador le señala estas obligaciones:

- Asignar una plaza en la aeronave al viajero, de acuerdo

la categoría pactada:

- Resarcimiento al viajero o a quien sus derechos represente, de los daños y perjuicios que su incumplimiento genere, en su caso.

Por nuestra parte sólo objetamos respecto de lo anterior, que la reglamentación y publicidad de adhesión al Convenio de Varsovia sólo será aplicable al tipo de transporte que el mismo instrumento regula, es decir el internacional, con las características y modalidades que vimos en el Capítulo II de este estudio.

Continuando con la ubicación del contrato de transporte aéreo de pasajeros dentro de las clasificaciones doctrinarias sobre contratos, el mismo tratadista las enmarca como autónomo, especial y típico, sinalagmático y oneroso; consensual, real y de adhesión.<sup>106</sup>

En el siguiente punto examinaremos algunos elementos que consideramos necesarios para la aplicación de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

-----  
106. Cfr. Contratos Mercantiles, Editorial Porrúa, S. A., México, 1982; pp. 283-288.

## B. Ambito de aplicación

En virtud de la reforma al artículo 27o. Constitucional de 20 de enero de 1960 que precisa, dentro de otros, que corresponde a la nación mexicana el dominio directo del espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el derecho internacional, observamos que de no contravenirse las disposiciones de carácter internacional dentro del territorio mexicano aplicarán las leyes y demás reglamentaciones que al efecto se hayan dictado.<sup>107</sup>

De manera complementaria al artículo 306o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación señala: "El espacio situado sobre el territorio mexicano está sujeto a la soberanía nacional".

Así, denominamos Ambito de aplicación a este punto, por guardar un estilo de trabajo congruente y análogo al capítulo anterior, del que en su oportunidad notamos que por éste se entiende en el derecho internacional tanto a la jurisdicción como a la competencia y además se denota al espacio conocido en el cual es aplicable un ordenamiento y a los organismos

---

107. Cfr. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Comentada, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM: México, 1985, pp. 1175.

facultado para conocer de los conflictos surgidos dentro de ese espacio.

A continuación integraremos una breve explicación de la jurisdicción y competencia, al igual que las normas que los regular en nuestro derecho interno.

### 1. Jurisdicción

En términos generales se entiende por esta connotación el campo o esfera de acción o de eficacia de los actos de una autoridad y aún con mayor amplitud, de un particular y atendiendo al sentido normativo jurídico este concepto ha recibido variadas exposiciones de las cuales algunas posturas doctrinales se exponen a continuación.

La primera corriente doctrinal integrada por Berthélemy, Ducrocq, Duguit, Hauriou, Carré de Malberg y Kelsen niegan la existencia de la jurisdicción como actividad autónoma y distinta de las funciones del hacer el derecho (poder legislativo), de aplicarlo (poder ejecutivo), que le atribuye un quehacer complementario de la tarea administrativa.<sup>108</sup>

108. Cit. por: Diccionario de Jurisprudencia Mexicana 3. cit. p. 1884.

Otro grupo de autores, dentro de los que se encuentran Lampué, consideran a la jurisdicción como una potestad del gobierno, aunque la califiquen erróneamente de actividad "estatal", sostienen desde un punto de vista material que a su vez le define su objeto sobre la base del criterio formal a partir de la organización de la autoridad de que emana, según su procedimiento o definiéndola de acuerdo con la fuerza que se le atribuye.<sup>109</sup>

Las siguientes opiniones se concretan a aportar elementos positivos que permiten compilar notas características de la jurisdicción.

Para Goldschmidt es una facultad-deber de un órgano del Estado, con la salvedad anterior de que es más atinado aludir a un organismo del gobierno, para administrar justicia.<sup>110</sup>

Dentro del pensamiento de los procesalistas italianos destacan las versiones expuestas por Chiovenda, Ugo Rosso y Carnelutti, consistiendo para los dos primeros en la actuación de la ley mediante la sustitución de la actividad de los órganos públicos a la actividad ajena, ya sea afirmando la existencia

109. Id.

110. Id.

de una voluntad de la ley, ya poniéndola posteriormente en práctica.

En primer lugar, hay que observar que la actuación de la ley no es privativa del acto jurisdiccional, sino que debe interpretarse que la función jurisdicente es una serie de sucesos, de consecuencias jurídicas generalmente deseadas por su autor, el juez y contenidos en la previsión legislativa. Y, en segundo lugar, que es preferible hablar de sustitución de la actividad privada por la pública, puesto que esto último produce confusión con el arbitraje, que es una fórmula heterocompositiva privada, aunque ajena a las partes.<sup>111</sup>

Carnelutti establece los aspectos genéricos de las funciones públicas que se suscitan en la organización constitucional del Estado de esquema occidental, donde el poder legislativo crea las normas legales en tanto que el administrativo y el judicial los aplican o ejecutan.<sup>112</sup>

La jurisdicción puede concebirse como la potestad-deber atribuida e impuesta a un órgano gubernamental para dirimir litigios de trascendencia jurídica, con la aplicación de nor-

111. Id.

112. Ibid. p. 1875.

mas sustantivos e instrumentales por un oficio objetivamente competente y un agente imparcial.

En nuestra Carta Magna existen preceptos de gran significación para el establecimiento, organización y procedencia de la organización jurisdiccional y los cuales están contenidos en los numerales 13o. al 17o., 21o., 41o., 49o. y del 94o. al 107o.

Pasando a la integración normativa de este aspecto señalamos que los artículos que nos determinan la jurisdicción en la Ley de Vías Generales de Comunicación son: artículo 2o.: "Las vías generales de comunicación y los modos de transporte que operan en ellos quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales. El Ejecutivo ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los siguientes casos y sin perjuicio de las facultades expresar que otros ordenamientos legales concedan a otras Dependencias del Ejecutivo Federal:

- I. Construcción, mejoramiento, conservación y explotación de vías generales de comunicación;
- II. Inspección y vigilancia;
- III. Otorgamiento, interpretación y cumplimiento de concesiones;

- IV. Celebración de contratos con el Gobierno Federal;
- V. Declaración de abandono del trámite de las solicitudes de concesión o permiso, así como declarar la caducidad o la rescisión de las concesiones y contratos celebrados con el Gobierno Federal y modificarlos en los casos previstos en esta Ley;
- VI. Otorgamiento y revocación de permisos;
- VII. Expropiación;
- VIII. Aprobación, revisión o modificación de tarifas, circulares, horarios, tablas de distancia, clasificaciones y, en general, todos los documentos relacionados con la explotación;
- IX. Registros;
- X. Venta de las vías generales de comunicación y medios de transporte, así como todas las cuestiones que afecten a su propiedad;
- XI. La vigilancia de los derechos de la nación, respecto de la situación jurídica de los bienes sujetos a reversión en los términos de esta ley o de las concesiones respectivas;
- XII. Infracciones a esta ley o a sus reglamentos; y
- XIII. Toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías generales de comunicación y medios de transporte".

En los casos de las fracciones IV y V será indispensable la aprobación previa de la Secretaría de Hacienda y Crédito



Público siempre que los actos ejecutados en uso de estas facultades impliquen el gasto de fondos públicos, comprometan el crédito público o afecten bienes federales o que estén al cuidado del Gobierno".

Artículo 4o.: "Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán:

- I. Por los términos mismos de las concesiones y contratos;
- II. Por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales;
- III. A falta de disposiciones de esa legislación, por los preceptos del Código de Comercio;
- IV. En defecto de unas y de otras, por los preceptos del Código Civil del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles;
- V. En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata".

Artículo 5o.: "Corresponderá a los tribunales federales conocer de todas las controversias del orden civil en que fuere parte actora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación, así como de los delitos contra la seguridad o integridad de las obras y contra la

explotación de las vías, y los que se intenten o consumen con motivo del funcionamiento de sus servicios, o en menoscabo de los derechos o bienes muebles o inmuebles propiedad de las empresas o que estén bajo su responsabilidad".

Artículo 307o.: "La navegación civil sobre el territorio mexicano se rige por los tratados y convenciones internacionales que el Gobierno de México haya suscrito constitucionalmente, por la presente ley y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables".

Artículo 309o.: "Se someterán a las leyes mexicanas:

I. Los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de las aeronaves mexicanas durante el vuelo, ya sea sobre territorio nacional o sobre mares no territoriales y aquellos que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas durante el vuelo sobre territorio extranjero, a menos que sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad o el orden público del Estado extranjero subyacente;

II. Los actos delictuosos ocurridos a bordo de cualquier aeronave sobre territorio extranjero, cuando produzcan o se pretenda que tengan efectos en territorio mexicano".

Respecto de esta última disposición observamos que su

interpretación no debe hacerse de manera aislada, sino con debida observancia a las normas de carácter internacional que el Estado Mexicano ha suscrito y ratificado, debiendo respetarse el lugar de aplicación de las leyes internas, es decir en territorio nacional, ya que de otra forma podríamos caer, por una parte en responsabilidad internacional por la infracción a las normas y costumbres de ese carácter y por otra en un conflicto de leyes al no hacerse la justa apreciación y diferencia en su procedencia y aplicabilidad.

## 2. Competencia

El sentido jurídico general alude a la idoneidad atribuida a un órgano de autoridad para conocer o llevar a cabo determinadas funciones o actos jurídicos. En este sentido el artículo 160. Constitucional dispone que nadie puede ser molestado sino en virtud de mandamiento escrito de autoridad competente. Sin embargo, un sentido más técnico y especializado del derecho judicial y del derecho procesal, esta figura debe entenderse de manera más restringida que la mencionada, excluyendo a los órganos -legislativo y ejecutivo- y a las personas particulares individuales o ideales que tienen jurisdicción.

Así, la competencia como concepto específico consiste, por razones prácticas de distribución, en la tarea de juzgamiento entre los organismos judiciales.

El Código de Procedimientos Civiles en su artículo 144o. nos dice: "La competencia de los tribunales se determinará por la materia, la cuantía, el grado y el territorio.", pudiéndose distinguir de la siguiente forma:

a) Materia: Para Carnelutti es el criterio que se instaure en virtud de la naturaleza jurídica del conflicto objeto del litigio; para Liebman se debe a la razón de la naturaleza de la causa. El criterio de distribución del quehacer judicial considera la necesidad de especialización respecto de las normas sustantivas que tutelan los intereses jurídicos involucrados.<sup>113</sup>

b) Territorio: Este concepto abarca, además de la "costra terrestre", al subsuelo, la superficie terrestre, la columna del espacio aéreo hasta los límites que los descubrimientos astronáuticos recomienden y en el plano internacional comprende el mar jurisdiccional, la plataforma continental, el zócalo submarino, amén del denominado principio de extraterritorialidad por el que el territorio "se extiende"

113. Ibid., p. 542.

espacio que ocupan las embajadas, legaciones ubicadas en el extranjero, así como las naves y aeronaves nacionales.<sup>114</sup>

c) Cuantía: Es otra forma de determinar, acorde al valor económico que pueden revestir los negocios judiciales y tanto en el orden local, como en el federal las Leyes Orgánicas del Poder Judicial hacen esta distribución para el conocimiento de los pleitos de mayor o menor 'quantium' (sic).<sup>115</sup>

d) Grado: En su acepción jurídica significa cada una de las instancias que puede tener un juicio o bien el número de juzgamientos que puede tener un litigio. También se entiende como el lugar que ocupa un órgano jurisdiccional en la administración de justicia; en este caso se emplea la palabra grado como sinónimo de instancia.<sup>116</sup>

Con los anteriores elementos sólo pretendemos ampliar la idea de referencia de los conceptos aquí planteados, debido, por una parte, a su presencia en los diversos ordenamientos que nos rigen y por otra hacer más explicativo el presente análisis.

---

114. Ibid., p. 543.

115. Id.

116. Id.

### 3. Transporte aéreo internacional

El Capítulo XI de la Ley de Vías Generales de Comunicación en sus artículos 337o. a 339o. nos habla del Transporte aéreo internacional señalando lo siguiente:

Artículo 337o.: "El servicio público de transporte aéreo internacional se clasifica en:

- a).- Servicio mexicano de transporte internacional regular
- b).- Servicio mexicano de transporte internacional no regular
- c).- Servicio extranjero de transporte internacional regular
- d).- Servicio extranjero de transporte internacional no regular.

La prestación de estos servicios, de o hacia el territorio mexicano, se efectuará con apego a las siguientes condiciones:

- I. El servicio mexicano de transporte internacional regular, al amparo de concesión solicitada y obtenida en los términos del capítulo III libro primero, y de los artículos 331o. y 332o. de esta ley y de los reglamentos aplicables;
- II. El servicio mexicano de transporte internacional no regular, con base en permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones, revocables en cualquier tiempo;
- III. El servicio extranjero de transporte internacional regu-

lar, de acuerdo con permiso, otorgado por la Secretaría de Comunicaciones contenga obligaciones iguales a las impuestas a empresas mexicanas para prestar servicio público de transporte aéreo regular;

IV. El servicio extranjero de transporte internacional no regular, con autorización, en cada caso, de la Secretaría de Comunicaciones. Cuando estos vuelos pretendan efectuarse entre puntos o zonas comunicadas por una empresa mexicana de transporte internacional regular, tales autorizaciones sólo podrán otorgarse si esta empresa no está en condiciones de realizar el vuelo.

Tanto las concesiones como los permisos se ajustarán, en su caso, a los términos de los tratados o los convenios internacionales aplicables. Los permisos o autorizaciones para servicios extranjeros de transporte internacional se sujetarán al principio de equitativa reciprocidad, y la Secretaría de Comunicaciones cuidará que su otorgamiento no entrañe peligro para la seguridad de la nación, ni lesione los servicios mexicanos de transporte aéreo".

Artículo 338o.: "Para internarse en territorio mexicano y salir de él, las aeronaves extranjeras deberán cumplir con los siguientes requisitos:

I. Seguir las vías aéreas previamente señaladas y aterrizar en los aeropuertos internacionales que fija la Secretaría de Comunicaciones.

II. Cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta ley y sus reglamentos, así como las disposiciones de su país respecto a marcas de nacionalidad y matrícula, peso, instrumentos y accesorios de seguridad y auxilio; y contar con certificado de aeronavegabilidad, licencias de personal y demás documentación pertinente;

III. Cuando se trate de aeronaves extranjeras de servicio público internacional en vuelo de tránsito sobre territorio mexicano, o que aterricen en el mismo sin embarcar ni desembarcar pasajeros, carga o correo, deberá darse aviso previo y oportuno, en cada caso, a la Secretaría de Comunicaciones. El tránsito y aterrizaje de estas aeronaves quedan sujetos, además, a las disposiciones sobre aduanas, población y policía".

Artículo 339b.: "Los propietarios de aeronaves civiles mexicanas que deseen llevarlas al extranjero, deberán recabar permiso de la Secretaría de Comunicaciones, salvo las empresas debidamente autorizadas para operar un servicio mexicano de transporte internacional".



Si analizamos lo anterior en relación al Convenio de Varsovia en lo atinente a la procedencia de juicios para su aplicación, tenemos que en lo referente al transporte internacional, precisamente deberá conjuntarse que los puntos de partida y de destino se encuentran en los territorios de dos Partes del instrumento a que se hace alusión o del territorio de una sola Parte, si existe una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado. Ahora bien, la Ley de Vías Generales de Comunicación, como se desprende del articulado transcrito, nos señala una serie de adecuaciones y requisitos administrativos, tanto para las aeronaves nacionales como las extranjeras que deseen operar dentro de nuestro territorio y fuera de él.

En nuestra opinión la legislación interna no se adecúa ni da cabida a las disposiciones necesarias para determinar este tipo de transporte, creando lagunas que no tienen razón de ser y que en algunos momentos generan confusión, falta de información e incluso perjuicio por no contribuir a su actividad y determinación. Consideramos que debería reformarse este apartado y dejar asentado de manera clara el alcance y contenido de la ley respecto de este tipo de transporte, y hacerla acorde así a la legislación internacional.

#### 4. Transporte aéreo nacional:

El tratamiento que otorga a este rubro la Ley de Vías Generales de Comunicación se ubica en los artículos que a continuación transcribimos:

Artículo 329o.: "El servicio público de transporte aéreo nacional regular está sujeto:

a).- A la obtención de concesión en los términos del capítulo III libro I, y del artículo 331 de esta ley y demás disposiciones aplicables;

b).- A itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios previamente aprobados por la Secretaría de Comunicaciones;

c).- A remuneración conforme a tarifas previamente aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y debidamente puestas en conocimiento del público;

d).- A accesibilidad permanente al público, con sujeción a los incisos b) y c)".

Artículo 330o.: "El servicio público de transporte aéreo, no regular está sujeto:

a).- A la obtención de permiso en los términos de esta ley y demás disposiciones aplicables;

b).- A la realización de vuelos conforme a convenios con los

usuarios del servicio, con arreglo a esta ley y sus reglamentos;

c).- A remuneración sujeta a lo previsto en el artículo 336, inciso a) segundo párrafo".

Artículo 331o.: "Para obtener concesión o permiso, en su caso, para el establecimiento y explotación de un servicio público de transporte aéreo, regular o no regular, los interesados deberán comprobar, a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones, lo siguiente:

a).- Que el servicio satisface una necesidad o conveniencia pública;

b).- Que el solicitante tiene capacidad y elementos técnicos y financieros para operar el servicio propuesto;

c).- Que el solicitante se encuentra en el caso que prevé el artículo 12o. de esta ley;

d).- Los demás requisitos que fije esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables".

Artículo 332o.: "Para iniciar la operación de un servicio público de transporte aéreo regular o no regular, la empresa debe acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones, que cuenta o dispone, por cualquier título o contrato, con lo siguiente:

- a).- Aeródromos aptos para el servicio, de acuerdo con los reglamentos respectivos;
- b).- Instalaciones y servicios auxiliares de la navegación aérea que exijan esta ley y sus reglamentos;
- c).- Equipo de vuelo aprobado por el servicio y personal técnico autorizado;
- d).- Itinerarios, tarifas y honorarios aprobados por la Secretaría de Comunicaciones;
- e).- Los seguros que exige esta ley;
- f).- Los demás elementos requeridos por la concesión o permiso".

Artículo 333o.: "La falta de cumplimiento, en cualquier tiempo, de alguno de los requisitos contenidos en el artículo anterior, así como de las obligaciones o permiso respectivo, o de los reglamentos de esta ley será causa de suspensión de los servicios; o de caducidad o de revocación de la concesión o permiso, sin perjuicio de las demás sanciones que establece esta ley".

Artículo 334o.: La Secretaría de Comunicaciones fijará la duración de las concesiones y de los permisos, conforme a las siguientes bases:

- I. Las concesiones para servicio público de transporte aéreo

regular se otorgarán por un periodo inicial máximo de treinta años, el cual se determinará de acuerdo con la importancia económica del servicio y de la empresa misma, la cuantía de la inversión inicial y de las ulteriores necesarias para el desarrollo y mejoramiento del servicio y los demás elementos de apreciación que se requieran;

II. En los permisos para servicio público de transporte aéreo no regular, el plazo se fijará de acuerdo con la importancia de la empresa y las inversiones iniciales hechas por la misma;

III. El concesionario de un servicio público de transporte aéreo regular tendrá derecho a que se le otorguen prórrogas del plazo inicial por periodos adicionales de 10 años cada uno, si al vencimiento de dicho plazo inicial o de cualquiera de las prórrogas, demuestra haber cumplido satisfactoriamente con todas sus obligaciones y haber hecho mejoras de importancia en el servicio".

Artículo 335o.: "El Gobierno Federal podrá adquirir, al término de la concesión o de la prórroga correspondiente, todos los bienes y derechos afectos al servicio de transporte aéreo de la empresa de que se trate y de la empresa misma.

El precio se fijará de común acuerdo o, en su defecto, en

los términos de ley".

Artículo 335o.: "La Secretaría de Comunicaciones podrá:

a).- Conceder permiso para la realización de vuelos especiales de transporte público, pero cuando pretendan efectuarse entre puntos comunicados por una empresa de transporte regular, los permisos se otorgarán en caso de que la empresa concesionaria de este servicio no esté en condiciones de realizar por sí misma el vuelo.

Las cuotas que se cobren por dichos vuelos, no podrán ser en ningún caso inferiores a las autorizadas para el servicio regular correspondiente.

b).- Autorizar la realización de vuelos puramente de reconocimiento y estudios técnicos sobre rutas no exploradas, con el fin de reunir datos y pruebas concernientes al establecimiento de servicios de transporte aéreo. Estas autorizaciones se concederán por el término máximo improrrogable de tres meses".

Nuestra opinión al respecto es que si bien es cierto que se reúnen en los artículos precedentes los elementos del contrato de transporte en los términos correlativos a lo dispuesto por el Código Civil vigente, es decir, la obligación de transportar mediante remuneración establecida en forma previa,

nuevamente nos encontramos con las situaciones referidas en el punto anterior, como son el señalamiento de condiciones y requisitos que debe reunir el transportista para poder explotar la concesión, sin definir las características del transporte aéreo nacional e insistimos que de estar contemplados los lineamientos establecidos en el Convenio de Varsovia obtendríamos que las características que se refieren o deberían hacerlo y los numerales anotados serían para la aplicación a los vuelos realizados dentro de nuestro territorio.

Por otra parte observamos que se establece la necesidad de contar con un seguro a efecto de respaldar la responsabilidad civil del transportista en la eventualidad de siniestros, con los límites que veremos más adelante, así como en los casos en que se ve alterado este beneficio.

#### C. De los daños a pasajeros, señalados en el artículo 342o.

Por principio señalaremos que con la intervención de nuestras autoridades o de sus representantes en las Convenciones internacionales los instrumentos resultantes han sido ratificadas o no y de acuerdo a ello las leyes aéreas internas se han adecuado. En cuanto a la definición o interpretación de

las partes que integran el contrato de transporte aéreo existen algunas variantes debidas a la amplitud de sinónimos del idioma español, ejemplo de ello sería el caso de transportista y transportador que guardan el mismo significado, por lo que en este acápite disertaremos sólo el caso concreto en las observaciones que consideramos controvertidas respecto de las normas de carácter internacional.

Tenemos así que la Ley Primera del Capítulo XIII, denominado "De la responsabilidad por daños", en la Sección Primera "De los daños a pasajeros", nos dice en el artículo 347o.: "Las empresas concesionarias y permisionarias de servicio público de transporte aéreo regular y no regular, serán responsables por los daños causados con motivo del transporte:

- a).- Por muerte, lesiones o cualquier otro daño causado al pasajero;
- b).- Por destrucción o avería de su equipaje de mano;
- c).- Por retraso en el transporte.

Para los efectos de esta ley se entenderá que los daños se causaron con motivo del transporte, si son el resultado de los hechos ocurridos durante el periodo comprendido desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave, hasta el momento en que ha desembarcado de ella, ya sea por la terminación del viaje previsto en el contrato de transporte o



en el caso de un aterrizaje forzoso o accidental".

Por principio debemos señalar que el precepto del artículo citado no hace clara diferencia al imputar responsabilidad a las empresas de transporte aéreo regular y no regular y si se trata de transporte nacional o internacional. De atender a la clasificación de los tipos de transporte, obtenemos que comprende a ambos y nosotros nos inclinamos por este supuesto a partir de que para una empresa mexicana debidamente constituida y propietaria de la concesión señalada por la ley es la responsable de los daños a pasajeros comprendidos en los periodos señalados; de la misma forma será responsable el transportista extranjero que se interne en territorio nacional, una vez que haya satisfecho los requisitos que le hayan sido fijados, independientemente de que sea signante de un instrumento internacional que contenga estos preceptos, en este caso el Convenio de Varsovia, toda vez que nuestra ley suprema reserva al Estado Mexicano el dominio directo de su espacio aéreo, y por lo tanto, al requerir el permiso necesario de internamiento lo hace con conocimiento y aceptación de las leyes a cumplir.<sup>117</sup>

---

117. Supra.

Igualmente observamos que el último párrafo del artículo 342o. amplía la protección al usuario y que a diferencia del Convenio de Varsovia que señala la responsabilidad del transportador como consecuencia de su estancia a bordo de la aeronave y durante las operaciones de embarque y desembarque, nuestra ley prevé que esta situación es hasta la terminación del viaje previsto en el contrato de transporte o en el caso de un aterrizaje forzoso o accidental.

Y respecto a la responsabilidad frente al usuario, sólo nos avocaremos al inciso a) del numeral citado.

#### 1. Responsabilidad por muerte

En el capítulo anterior expresamos la idea del concepto de muerte, diciendo que se entiende por éste a la ausencia de funciones vitales y que atendiendo a su concepción fisiológica es la cesación de funciones cardíaco-respiratorias y cerebrales superiores. Lo anterior en virtud de que tanto la legislación así como la doctrina no nos definen este concepto.

Supletoriamente la Ley General de Salud vigente, en su artículo 317o. nos señala: "Para la certificación de la

pérdida de la vida, deberá comrobarse la existencia de los siguientes signos de muerte:

- I. La ausencia completa y permanente de la conciencia;
- II. La ausencia permanente de respiración espontánea;
- III. La falta de percepción y respuesta a los estímulos externos;
- IV. La ausencia de los reflejos de los pares craneales y los los reflejos medulares;
- V. La atonia de todos los músculos;
- VI. El término de la regulación fisiológica de la temperatura corporal;
- VII. El paro cardíaco irreversible;
- VIII. Las demás que establezca el reglamento correspondiente".

Si bien es cierto que la publicación de esta ley está íntimamente ligada a los aspectos médicos, dirigidos de manera concreta a la regulación en materia de trasplantes, ha sido de gran ayuda la labor del legislador para definir y complementar la ausencia de este tipo de conceptos en relación a nuestras demás leyes vigentes y determinar así, por este rubro, en qué momento y por qué razón se cubrirá la responsabilidad del transportista aéreo.

## 2. Responsabilidad por Lesiones

En el capítulo anterior definimos el concepto de lesión atendiendo a su acepción fisiológica. Denotamos que nuestra ley interna no lo define o conceptualiza, sin embargo las corrientes doctrinarias penalistas se avocan a interpretar y ampliar los preceptos del Código Penal para el Distrito Federal de 1931 en su artículo 288o., en que el tratamiento que recibe es a partir de la comisión del delito de esta índole, también lo es que implica la alteración de la salud de otro o que le cause un daño que transitoria o permanentemente deje una huella en su cuerpo.

De lo anterior desprendemos en principio que el objeto jurídicamente tutelado es la integridad corporal y la salud en general y en el numeral citado se contempla que bajo el nombre de lesión se comprenden además de las alteraciones y daños mencionados a las heridas o escoriaciones, contusiones, fracturas, dislocaciones y quemaduras, que en su oportunidad fueron ya definidas.

En general, la mayoría de las legislaciones distinguen las diversas clases de lesión, dependiendo para ello de la intensidad del daño producido / aunque nuestro Código Penal no

designa de manera expresa los diferentes tipos de lesión, la doctrina las divide en levisimas, leves, graves y gravisimas, dependiendo de la perturbación causada y del tiempo que tardan en sanar.

### 3. Responsabilidad por Daños

Respecto de esta connotación, al igual que con las anteriores, no está definida ni conceptualizada, estableciendo la ley que habrá lugar a la responsabilidad por la misma en la eventualidad de que se cause y puesto que no sigue los mismos lineamientos que el Convenio de Varsovia usa para determinar la responsabilidad del transportista aéreo frente al pasajero en los casos de muerte, heridas y lesiones corporales.

El tratamiento que le da el Código Penal en el mismo artículo 288o. al Daño sería el sinónimo de perjuicio, deterioro, detrimento o menoscabo que debe producir una marca en la corporeidad del individuo y supletoriamente, como la misma Ley de Vías Generales en Comunicación lo determina, el artículo 2108o. del Código Civil vigente señala que se entiende por daño la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por falta de cumplimiento de una obligación y el primer párrafo del artículo 1915o. del mismo ordenamiento

precisa que su reparación será a elección del ofendido en el restablecimiento de la situación anterior, cuando ello sea posible, o en el pago de daños y perjuicios. Además de la responsabilidad anterior que es netamente económica, el artículo 1916o. prevé otro tipo de daño que es el moral y su forma de repararlo.

Por lo anterior tenemos que nuestra legislación preceptúa el daño a la integridad corporal, el daño patrimonial, así como el moral, amén de otros tipos de daño que no se relacionan inmediatamente con esta fuente de obligación.

Para el maestro Pino Muñoz el que se contemple el deber de indemnizar las lesiones sin concretarlas a que sean del orden corporal o mental plantea el problema de resolver si estas últimas deben de indemnizarse. al igual que plantea si deben indemnizarse los daños sufridos por el pasajero o si también deben ser indemnizados los perjuicios que éste experimente.<sup>118</sup>

Nuestra observación es en el sentido de que si el espíritu del legislador está encaminado a hacer esta clara diferencia a efecto de ampliar el espectro de protección del pasajero no infringiría en absoluto las disposiciones del Convenio de Var-

---

118. Op. cit., p. 79.

sovia, aunque esta situación fuera en detrimento de la empresa transportista en el ámbito de aplicación de la ley interna. Pero caso contrario y como resultante de una vaga interpretación por imprecisión se generarían situaciones de indefensión o falta de protección a alguna de las partes intervinientes en el contrato de transporte en lo atinente a la indemnización por perjuicios.

D. Límites de los montos a indemnizar, señalados en el artículo 343o. fracciones I, II, III y IV

De la misma forma en que quedó anotado dentro del análisis correspondiente al contenido del Convenio de Varsovia, que contempla la idea de limitar la indemnización que debe pagar el transportador aéreo, la Ley de Vías Generales de Comunicación ha aceptado este criterio.

La mayoría de las legislaciones, al normar la responsabilidad del transportista aéreo optan por el que se basa en la culpa de éste o la de sus dependientes, o bien por establecer un sistema en el que el transportista responde independientemente de que haya o no culpa de su parte o la de sus empleados. La legislación nacional ha optado por un sistema mixto, consistente en que las empresas concesionarias o por-

misionarias del transporte aéreo están obligadas a responder hasta el límite que la ley les fija, siempre y cuando no haya habido dolo en las acciones que causaron perjuicio a la integridad del pasajero, situación por lo cual la empresa no se ve beneficiada con la limitación de la responsabilidad concedida por la norma jurídica.<sup>117</sup>

El artículo 343o. señala que en correlación con el artículo 342o. en su inciso a), es decir por muerte, lesiones o cualquier otro daño causado al pasajero la empresa deberá cubrir lo previsto en las siguientes fracciones, las cuales transcribimos a continuación:

"I.- Por muerte o incapacidad total permanente, la cantidad equivalente a seis mil setecientos ochenta días de salario mínimo general;"

II.- Por lesiones que ocasionen incapacidad parcial permanente, hasta un máximo de la cantidad equivalente a dos mil setecientos doce días de salario mínimo general;

III.- Por lesiones que ocasionen incapacidad total temporal, hasta un máximo de la cantidad equivalente a mil quinientos días de salario mínimo general;

IV.- Por lesiones que ocasionen incapacidad parcial temporal, hasta un máximo de la cantidad equivalente a mil trescientos

-----  
119. Ibid., p. 86.



cincuenta y seis días de salario mínimo general".

De lo anterior se desprende que la primera fracción transcrita establece los montos por los que el transportista debe responder, tenemos así que al pasajero o a sus causahabientes les basta probar la muerte o la incapacidad total permanente y que ésta se haya causado con motivo del transporte para que haya responsabilidad de la empresa concesionaria o permisionaria.

Situación bien diferente es en las tres fracciones restantes del mismo numeral, toda vez que en ellas se establecen rangos o parámetros a cubrir, determinando que los montos por los que el transportista responde en las lesiones que producen diversos grados de incapacidad habrá lugar al pago de la indemnización de "hasta" ciertas cantidades que en cada fracción se establecen, es decir, supletoriamente se aplica el tercer párrafo del mismo artículo que señala que el monto de las indemnizaciones a que se refieren las fracciones II, III y IV se determinarán de acuerdo con la tabla de indemnizaciones del reglamento respectivo y es aquí en donde debemos remitirnos a la Ley Federal del Trabajo de 1970, supletoria del Código Civil a este respecto y que en los siguientes numerales hace referencia a las bases indemnizatorias.

Artículo 478o.: "Incapacidad temporal es la pérdida de las facultades o aptitudes que imposibilita parcial o totalmente a una persona para desempeñar su trabajo por algún tiempo".

Artículo 479o.: "Incapacidad permanente parcial es la disminución de las facultades o aptitudes de una persona para trabajar".

Artículo 480o.: "Incapacidad permanente total es la pérdida de las facultades o aptitudes de una persona que la imposibilita para desempeñar cualquier trabajo para el resto de su vida".

En los artículos 491o. a 493o. del mismo ordenamiento se contemplan los tipos de indemnizaciones a que los trabajadores tienen derecho en caso de sufrir alguna de las incapacidades anteriormente mencionadas, las cuales difieren de las previstas en la Ley de Vías Generales de Comunicación, además el artículo 514o. de la ley laboral describe la Tabla de valuación de incapacidades permanentes que comprende diversos tipos de enfermedades o limitaciones, así como los porcentajes a aplicar para los efectos de la indemnización.

Por otra parte el párrafo segundo del artículo 343o. de la

Ley de Vías Generales de Comunicación señala que el monto de las indemnizaciones se determinará de acuerdo con la tabla del reglamento respectivo y suponemos que el reglamento a que se hace referencia es al contenido en el artículo 514o. de la Ley Federal del Trabajo y del cual se hizo mención. Lo anterior difiere de nuestra opinión, toda vez que las disposiciones laborales se generan a través de la relación contractual o extracontractual entre un patrón y su trabajador y por lo tanto esta ley tutela los intereses del segundo, tomando como base su salario integrado en términos que la misma ley lo dispone y por otra parte también sostenemos que el primer ordenamiento citado en este párrafo no contempla como supletoria a la Ley laboral, tal como quedó anotado en su oportunidad y con fundamento en los artículos 4o. y 307o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Otra observación que hacemos es que la ley aérea deja sin efectos indemnizatorios a lo que la misma denomina "cualquier otro daño causado" y consideramos que de remitirnos a lo contemplado en el artículo 1914o. del Código Civil vigente que señala: "Independientemente de los daños y perjuicios, el juez puede acordar en favor de la víctima de un hecho ilícito, o de su familia si aquella muere, una indemnización equitativa a título de reparación moral, que pagará el responsable del

hecho, ...", obteniéndose así la reparación del daño material y moral.<sup>120</sup>

De nuestra parte anotamos, además, que de no existir reglamentación específica nos tendremos que remitir en orden de supremacía de leyes a los convenios internacionales, que en este caso es el de Varsovia.

Otra discordancia al respecto es que la fuente de obligaciones que generan uno y otro conflicto es diferente, uno es el contrato de transporte y otra es la relación laboral; la forma de actualizar la responsabilidad a efecto de reparar forzosamente será diferente, a la primera corresponderá la indemnización y a la segunda la pensión con efectos indemnizatorios.<sup>121</sup>

Además, de manera similar a lo dispuesto en el Convenio de Varsovia, la Ley de Vías Generales de Comunicación también señala que la empresa transportista no goza del beneficio de limitación de la responsabilidad que ella misma determina, si se comprueba que los daños fueron debidos a dolo de la

---

120. Ibid., p. 448.

121. Cfr. De la Cueva, Mariot El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo Tomo II; 4a. ed. actualizada por Urbano Farías; Ed. Porrúa, S. A., México, 1984. pp. 181-193.

empresa, sus dependientes o sus empleados, generándose así otra fuente de obligaciones civiles generadora de derechos de crédito indemnizatorios a partir de la comisión de un ilícito.<sup>122</sup>

Dentro del cuerpo del resto del artículo que dispone las otras responsabilidades que cubre el transportista, también se prevé la garantía del pago de la indemnización, la cual se retrotrae al momento de obtener la concesión o permiso mediante la contratación del seguro respectivo con alguna institución debidamente autorizada que cubra dicha responsabilidad a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o mediante depósito en efectivo en Nacional Financiera, S.N.C., por una suma que garantice el riesgo a cubrir.

#### E. Responsabilidad civil

En el capítulo anterior señalamos que por incumplimiento de una norma internacional surge la responsabilidad del mismo tipo y esto trae como consecuencia la reparación del daño causado por parte de quien lo crea.

---

122. Cfr. Gutiérrez y González, Ernesto. Derecho de las Obligaciones, Ed. Cajica, S. A.; 5a. ed., 15a. reimpresión; Puebla, México; pp. 440-442.

Ahora bien, por cuanto a la responsabilidad civil, en términos generales comprende múltiples materias del derecho privado y su ámbito es tan amplio como extenso es el campo de las sanciones del mismo.

De lo anterior tenemos que la doctrina y la legislación interna preceptúan la responsabilidad civil como aquella que se genera por la comisión de hechos ilícitos o subjetiva y la que se crea por hechos lícitos u objetiva, siendo esta última la que comentaremos, toda vez que la misma atañe al riesgo de la actividad aérea. Para ello señalaremos lo que en nuestro derecho se entiende como tal.

#### 1. Concepto

Para el maestro Rafael Rojas Villegas: "La responsabilidad objetiva o teoría del riesgo creado, es una fuente de obligaciones reconocida en algunos códigos de este siglo, por virtud de la cual, aquel que hace uso de cosas peligrosas, debe reparar los daños que cause, aún cuando haya procedido lícitamente".<sup>123</sup>

---

123. Cfr. Compendio de Derecho Civil; Tomo III, Teoría General de las Obligaciones; 11a. ed.; Ed. Porrúa, S. A.; México, 1982; pp. 274-275.

Lo anterior encuentra su fundamento en el artículo 1913o. del Código Civil vigente que dispone: "Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollan, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause aunque no opere ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima".

De lo anterior entendemos que el transportista aéreo por hacer uso de un aparato que desarrolla alta velocidad y que es susceptible de los riesgos propios, estará obligado a reparar los daños que se causen por el uso del mismo, mediante una indemnización en dinero que la ley especial determina, operando así la responsabilidad civil objetiva, pudiendo gozar del beneficio del límite a cubrir que la norma concede, siempre y cuando no existan los elementos dolo o culpa que hacen que lo pierda y encontrando como eximente de responsabilidad la culpa o negligencia sin motivo de la víctima.

Se hace especial énfasis en que las normas civilistas disponen también como eximente de responsabilidad el caso fortuito o la fuerza mayor, la Ley de Vías Generales de

Comunicación no lo contempla y aunque el Código Civil es complementario de aquélla, nosotros nos manifestamos por no incluirla, toda vez que consideramos que la actividad conlleva el riesgo y lo valora pecuniariamente en la prestación del servicio, atribuyéndole un valor y por lo tanto las disposiciones aéreas exigen que para el pago de las indemnizaciones impuestas en el artículo 243o. de la ley aeronáutica la empresa transportista al obtener la concesión o permiso las garantizará mediante seguro contratado con alguna institución autorizada de manera que cubra dicha responsabilidad o mediante depósito en efectivo en Nacional Financiera, S.N.C., por una suma que garantice el riesgo.

Para integrar la responsabilidad a que hemos hecho mención es necesario que concurren los elementos que a continuación señalamos.

## 2. Elementos

Es en virtud de la relación causal entre el hecho, es decir el uso de cosas peligrosas y el daño producido, que se le ha denominado teoría de la responsabilidad objetiva, a diferencia de la responsabilidad subjetiva en la cual existe un elemento estrictamente personal, o sea, la negligencia, la



culpa o el dolo.

El tratadista Ripert propuso que se le denominara Teoría de la Responsabilidad por Riesgo Creado, cuando reviste la modalidad de que el daño se origine por el ejercicio de una actividad riesgosa o por el empleo de cosas peligrosas que han hecho nacer un riesgo para los demás. De acuerdo a esta teoría cualquier actividad que crea un riesgo a los demás hace responsable al agente de los daños que los cause, independientemente de que haya existido o no culpa de su parte. En Derecho Romano se contempla el principio de que el hombre que por su actividad puede procurarse algún provecho, es justo que repare el daño que ocasione la misma. A los provechos deben corresponder las pérdidas. El empleo de cosas peligrosas, por sí mismo, no constituye una culpa, pero siempre crea un riesgo, que cuando origina daños fundamenta a la responsabilidad sin tomar en cuenta el elemento subjetivo de la culpa imputable al agente.<sup>124</sup>

De lo anterior se desprende que en la teoría del riesgo creado se exigen los siguientes elementos para que nazca la responsabilidad:

---

124. Id.

- a) El uso de cosas peligrosas;
- b) La existencia de un daño de carácter patrimonial; y
- c) La relación de causa a efecto entre el hecho y el daño.<sup>125</sup>

Por nuestra parte, respecto del segundo elemento, planteamos que es tan solo la existencia de un daño, toda vez que el enunciar que éste sea de carácter patrimonial limita el alcance de la responsabilidad, concretándolo sólo al ámbito económico.

### 3. Consecuencias

El artículo 1915o. del Código Civil vigente da la posibilidad a la víctima u ofendido de escoger entre el restablecimiento de la situación anterior o el pago de daños y perjuicios y cuando el daño afecte la integridad de la persona el grado de reparación se determina conforme a lo que estipula la Ley Federal del Trabajo en relación a los grados de incapacidad y muerte.

Respecto del contenido mencionado, ya hicimos manifiesta

---

<sup>125</sup>. Ibid., pp. 275 y ss.

nuestra opinión acerca de los términos en que debe ser cubierta la indemnización, así como la crítica a esta norma.

El punto que trataremos a continuación es el relativo a la supremacía de leyes, mismo que está regulado por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y que fundamenta la inclusión de los instrumentos internacionales como parte de nuestra legislación.

F. El artículo 133o. de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, como ordenador normativo ante la supremacía federal de los Convenios y Tratados internacionales

El artículo 133o. Constitucional contiene la "Cláusula de la Supremacía Federal", presentada por el Congreso Constituyente de 1916, encontrando su antecedente en la Constitución de 1857, inspirada en el artículo VI, inciso 2, de la Constitución Norteamericana. Fue reformado por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de enero de 1934, cuya primera parte quedó como sigue: "Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de

ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema en toda la Unión....".

Además, el Estado Mexicano es parte de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados de 1969, en vigor desde el 27 de enero de 1980, y ratificada el 25 de septiembre de 1974, la cual sigue el criterio contemporáneo por cuanto al uso del término "tratado" como el más adecuado para abarcar los instrumentos en los que se consigne algún compromiso internacional.

Acorde a lo anterior los tratados internacionales forman parte de la ley suprema. con todos los deberes y obligaciones inherentes a ella y en la eventualidad de estar en desacuerdo con la Constitución y se se aplicase en perjuicio de un particular. entonces procedería el juicio de amparo de la misma forma en que procede en contra de cualquier acto que viole una garantía constitucional.<sup>126</sup>

---

126. Cfr. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos Comentada; Op. cit.; pp. 332-334.

Así concluimos respecto de lo hasta aquí visto, que nuestras normas relativas a la actividad aérea deben conservar la debida analogía respecto de lo contemplado en las disposiciones internacionales en que el Estado Mexicano sea parte, de otra forma, independientemente de los conflictos que genera la variada reglamentación, se incurre, como ya vimos, por un lado en responsabilidad internacional frente a los Estados cuyos nacionales sean agraviados por falta del cumplimiento de las normas de ese mismo carácter y por otro en responsabilidad civil por la inadecuación jurídica de las normas frente a los particulares que ostenten la calidad de nacionales mexicanos.

CAPITULO IV. CASO PRACTICO. ACCIDENTE DEL VUELO DE LA  
COMPANIA MEXICANA DE AVIACION EN LA RUTA  
MEXICO-PUERTO VALLARTA-MAZATLAN-LOS ANGELES

- A. Descripción del caso
- B. Competencia
- C. Conflicto de leyes
- D. El gobierno mexicano en el caso
- E. El gobierno norteamericano en el caso
- F. Las organizaciones internacionales en el caso
  - 1. OACI
  - 2. IATA

## CAPITULO IV

### CASO PRACTICO. ACCIDENTE DEL VUELO DE LA COMPANIA MEXICANA DE AVIACION EN LA RUTA MEXICO-PUERTO VALLARTA-MAZATLAN-LOS ANGELES

Con el planteamiento de este caso práctico, pretendemos hacer patente que la problemática generada por la falta de uniformidad jurídica suscita diversos conflictos como los que se mencionarán en su oportunidad.

#### A. Descripción del caso

Con fecha 31 de marzo de 1986 el vuelo número 940 de la Compañía Mexicana de Aviación, en operación de la ruta México-Puerto Vallarta-Mazatlán-Los Angeles, se accidentó y en el mismo perdieron la vida sus 167 ocupantes que incluían a la tripulación de vuelo y pasajeros de diversas nacionalidades, entre los que se encontraban mexicanos, norteamericanos y canadienses, cuyos destinos eran los diversos puntos de la ruta mencionada.

Cabe señalar que el vuelo 940 despegó del Aeropuerto In-

ternacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México a las 8:50:40 am en condiciones normales; a las 9:04:44 am y a 98.5 Km de la Ciudad de México el estallido de un neumático provocó la ruptura de distintos ductos, principalmente los de combustible, hidráulico, eléctrico y aire acondicionado, generándose un incendio que afectó partes vitales de la aeronave. Minutos después, como consecuencia del incendio se debilita la estructura del fuselaje, fragmentándolo y diversificando sus partes entre los lugares denominados San Miguel El Alto o Calvario y el resto del avión se proyectó hacia una barranca adyacente.

La investigación, así como la corroboración de los hechos se realizó conforme a lo dispuesto en los convenios internacionales sobre aeronavegación, los tratados ratificados por el Estado Mexicano, las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y lo dispuesto en el capítulo XIV de la Ley de Vías Generales de Comunicación, a través de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes de Aviación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.<sup>127</sup>

-----  
127. Cfr. Comunicado de Prensa del viernes 4 de abril de 1986 de la Dirección General de Comunicación Social de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.



## P. Competencia

De acuerdo a lo que se desprende del punto E. 'Ambito de Aplicación' del Capitulo II, referente al Convenio de Varsovia, consideramos que en la exposición de nuestro caso práctico se cumplen con los requisitos señalados en el artículo 10. del instrumento internacional mencionado y que por lo tanto es un vuelo internacional, toda vez que independientemente de las escalas previstas dentro de un territorio, su punto de destino está en otro, que si bien es cierto, en este caso no es parte contratante, se ajusta también a lo que prevé el instrumento internacional en cuestión, y ni éste ni la ley especial interna nos hablan de vuelos parcialmente nacionales o parcialmente internacionales.

Por otra parte, atendiendo al sentido de interpretación del concepto competencia en materia internacional, tal como lo anotamos en su oportunidad, el Convenio de Varsovia señala que para interponer las acciones judiciales derivadas de un siniestro aéreo se podrá recurrir a cualquiera de los siguientes cuatro supuestos:

- a) Ante el tribunal del domicilio del transportador:  
Señalamos que el domicilio de la Compañía Mexicana de

Aviación es el del territorio mexicano.

b) La del lugar del asiento principal de su negocio:

Nuevamente comentamos que dicho asiento es también la Ciudad de México.

c) La del lugar en donde tenga domiciliada una oficina a través de la cual se haya efectuado el contrato:

En este punto podemos anotar que la Compañía aérea de que hablamos tiene tantas oficinas expendedoras de billetes como destinos, incluyendo los Estados Unidos de Norteamérica, Centro América y el Caribe, además debemos tener en cuenta que las agencias de viajes ostentan la representación de la aerolínea nacional, por cuanto a venta de títulos de transporte y es así que, cuando menos y respecto de la primera parte de este párrafo, los lugares para llevar a cabo las acciones judiciales se multiplican; y

d) Ante el tribunal del lugar de destino:

En este caso la norma es ambigua y conduce a la interpretación, por nuestra parte entendemos que se refiere al destino final y éste es el del Condado de Los Angeles en la Unión Americana.

Señalabamos que el Tribunal alegado forzosamente debe ser

el de un Estado Contratante y en este caso el del lugar de destino no lo es, toda vez que denunció el Convenio y concertó con las aerolíneas que operaran de o hacia su territorio un acuerdo que contempla límites superiores de indemnización.<sup>128</sup>

Si también anotamos que el Convenio genera problemas por las soluciones establecidas, debido a las características operacionales del vuelo accidentado, en estricto derecho y acorde a las legislaciones mencionadas el Estado Mexicano era el único competente para resolver las demandas a que hubiera lugar y además, en este caso, no se contrapone a lo establecido, por cuanto a jurisdicción se refiere, a la Ley de Vías Generales de Comunicación.<sup>129</sup>

En nuestra opinión consideramos que la correcta aplicación del derecho conducirá necesariamente a obtener el mejor beneficio para los deudos.

---

128. Supra.

129. Id.

### C. Conflicto de Leyes

Respecto de este punto el maestro Eduardo García Maynez señala que toda ley tiene un ámbito temporal y un ámbito espacial de vigencia, es decir que sólo obliga por cierto tiempo y en determinada porción del espacio.<sup>130</sup>

El ámbito temporal se refiere a la aplicación de una ley a los hechos jurídicos ocurridos a partir de la iniciación de su vigencia y también a las consecuencias normativas de hechos anteriores, inicialmente regidos por otra ley, implicando así la coincidencia de los supuestos de ambas leyes.

Los problemas relacionados con la aplicación de leyes que tienen diferente ámbito temporal de vigencia suelen ser denominados "conflictos de leyes en el tiempo" y paralelamente a éstos se habla de los "conflictos de leyes en el espacio", siendo los últimos aquéllos que contienen la coexistencia de preceptos legales inherentes a los mismos hechos, pero que pertenecen a sistemas jurídicos cuyos ámbitos espaciales de vigencia son diferentes.

---

130. Cfr. Introducción al Estudio del Derecho 33a. ed.; Editorial Porrúa, S. A., México 1982; pp. 403.

El autor mencionado señala que la expresión conflictos de leyes no es correcta, porque tratándose de problemas de aplicación de normas de distintos sistemas jurídicos, el señalar conflictos entre los preceptos de dichos sistemas sería equivalente a plantear la existencia de una lucha de soberanías y se acoge a la opinión de Fiora, prefiriendo el empleo de la expresión "problemas sobre la autoridad extraterritorial de la ley", esto es, se trata de saber si determinada ley, que en principio se aplica dentro del ámbito espacial del sistema jurídico a que pertenece, puede también aplicarse fuera del mismo, es decir, extraterritorialmente.<sup>131</sup>

El llamado conflicto de leyes surge cuando existen puntos de conexión que ligan una situación jurídica concreta con las normas jurídicas de dos o más Estados.<sup>132</sup>

Tenemos así que los llamados conflictos de leyes en el espacio se reducen a establecer el carácter territorial o extraterritorial de determinado precepto. Para Kelsen: "La validez del sistema normativo que constituye el orden jurídico estatal se circunscribe, en principio, a un determinado

---

131. Cit. pos. García Maynez, Eduardo; Op. cit.; pp. 404.

132. Cfr. Arellano García, Carlos; Derecho Internacional Privado, 8a. ed.; Editorial Porrúa, S. A.; México 1986, p. 569.

territorio. Los hechos que regulan esas normas tienen la nota especial de que han de ocurrir precisamente en un territorio determinado. Sólo en virtud de esa limitación del ámbito espacial de validez de las normas es posible la vigencia simultánea de varios órdenes estatales, sin incurrir en conflicto unos con otros, dada la variedad de sus contenidos. Esta limitación del ámbito espacial de validez no deriva en modo alguno de la esencia de la norma de derecho considerada en sí misma; no puede alcanzarse más que por determinación positiva".<sup>133</sup>

Lo anterior se genera a partir de la pluralidad de legislaciones, ya sean las propias de un Estado o del orden internacional debido a que la actividad humana, desde un punto de vista jurídico, no siempre se desenvuelve en el ámbito espacial de vigencia del Estado a que pertenece, sino que puede desarrollarse en territorio extranjero o con personas de diferente nacionalidad o con bienes ubicados en otro Estado, es así como se generan las controversias de autoridad territorial o extraterritorial de las normas.

En opinión del internacionalista Niboyet los conflictos de leyes internacionales se producen entre leyes de Estados inde-

---

133. Cfr. García Maynez, Eduardo; Op. cit.; pp. 404 y ss.

pendientes unos con otros, es decir: "Cada soberanía es independiente en su territorio, no permitiendo la aplicación de las leyes extranjeras más que en la medida que considere conveniente..." y agrega que es en este tipo de conflictos en los que no existe una autoridad superior que asegure en los diversos países una solución uniforme de ellos.<sup>134</sup>

La opinión del autor Arellano García, y a la cual nos adherimos, es que "Se presentan conflictos de leyes internacionales cuando dos o más normas jurídicas de diversos Estados, sujetos a la comunidad internacional se vinculan con una situación concreta, debiendo determinarse entre esas normas jurídicas cuál es la aplicable. La determinación de la norma jurídica se hace conforme al Derecho Internacional Privado del Estado ante el cual se plantea el conflicto internacional de normas jurídicas.

A través del tiempo, la solución de los conflictos internacionales de normas jurídicas se ha estimado difícil, debido a los siguientes motivos:

- a) La inexistencia de un tribunal supranacional al que se

---

134. Cit. pos. Arellano García, Carlos; Derecho Internacional Privado; Op. cit.} p. 577.

sometan los interesados para la solución de éste, pudiendo darse el caso que los mismos interesados sometan el conflicto simultáneamente a los órganos jurisdiccionales internos cuyas normas entraron en conflicto; y

b) La inexistencia de una norma jurídica superior a las normas jurídicas en conflicto, cuya validez sea superior para los Estados cuyas normas están en controversia.

Respecto de los conflictos internacionales, Niboyet alude a dos clases de conflictos: Conflictos de competencia judicial y conflictos de competencia legislativa. La primera consiste en determinar la autoridad competente para conocer de los litigios que se suscitan con ocasión de los conflictos de leyes y la segunda se plantea al ser preciso determinar la ley aplicable al derecho en sí.<sup>135</sup>

Sin embargo para los conflictos de competencia judicial se puede hacer el enfoque correspondiente a los conflictos de leyes, ya que la competencia de los órganos jurisdiccionales necesariamente se desprende de las normas jurídicas en las que basan su competencia.

La prevención que ofrece el régimen legislativo del Estado

---

135. Ibid., p. 578.



mexicano a los conflictos de leyes está contenido en el artículo 137o. de la Constitución Política, que quedó mencionado en el capítulo anterior.

Ahora bien, respecto de la exposición de nuestro caso práctico y en virtud de los temas que hemos tratado, sólo señalamos que el conflicto de leyes que se suscita en el mismo es por la presencia de la normatividad contenida en los preceptos que a continuación señalamos:

- a) Ley de Vías Generales de Comunicación;
- b) Convenio de Varsovia de 1929, modificado por el por el Protocolo de La Haya de 1955, del cual nuevamente señalamos que siendo dos instrumentos diferentes no se contraponen entre sí, y
- c) Acuerdo de Montreal.

Por otra parte, aunado a los problemas jurídicos derivados de la falta de uniformidad legal, se presentan cuestiones de tipo diplomático, las cuales deberán estar encaminadas a hacer prevalecer las buenas relaciones entre los gobiernos cuyos intereses, a través de sus nacionales, hayan sido afectados.

De lo anterior tenemos que surgen posturas diversas de los

Estados involucrados, a efecto de hacer prevalecer sus normas sin desproteger a sus subordinados.

#### D. El gobierno mexicano en el caso

La política exterior mexicana se ha caracterizado en los foros internacionales por el respeto a la soberanía y autonomía de gestión de los Estados miembros de la comunidad internacional. Dentro de ese contexto ha celebrado múltiples convenios del orden social y económico, garantizando así aspectos jurídicos aplicables, acorde a su legislación interna, a nacionales y extranjeros en su territorio y dar cumplimiento a los principios generales de derechos propuestos ya por Aristóteles como son la igualdad y la equidad.<sup>136</sup>

Por otra parte, los intereses económicos del gobierno federal, en el desarrollo de su estructura, se vieron canalizados, en un momento histórico determinado, a través de la figura de la participación estatal, en la Compañía Mexicana de Aviación, misma que constituida conforme a derecho, la hace susceptible de facultades y obligaciones frente a terceros, pero también ostentadora de la representación de parte del

---

136. Cfr. Abbagnano, Nicola; Diccionario de Filosofía; Traducción de Alfredo N. Galletti; 2a. ed.; Ed. Fondo de Cultura Económica; México, 1974, pp. 420 y 635.

patrimonio estatal.

Sin embargo, debemos tener presente que aunado a los conflictos jurídicos existentes en la exposición del caso práctico, se generan otros de carácter diplomático y habiéndose visto afectados en el siniestro intereses de nacionales norteamericanos y canadienses, se origina por razones naturales, que los deudos de éstos invocasen la protección de sus gobiernos y del sistema legal propio.

La postura del Estado mexicano, ha sido hasta el momento de la elaboración del presente trabajo, en que no se ha emitido sentencia alguna dentro de los procedimientos judiciales iniciados, el hacer prevalecer lo dispuesto por la Ley de Vías Generales de Comunicación en relación a las indemnizaciones para los pasajeros con destinos nacionales y lo preceptuado por el Acuerdo de Montreal para los pasajeros con destino en el extranjero, con el argumento de una vez cumplimentadas las investigaciones que dictaminaron la causa del siniestro y no habiendo culpa de parte de la empresa transportista, se vería beneficiada con el límite de responsabilidad otorgada en ambos ordenamientos legales.

## E. El gobierno norteamericano en el caso

En el Capítulo II del presente trabajo, en el que analizamos el contenido del Convenio de Varsovia, observamos que dentro de los problemas que se presentaron para la ratificación del Protocolo de La Haya, que aumentaba al doble la indemnización por responsabilidad del transportista, fue que los Estados Unidos de Norteamérica rechazaron el instrumento, debido a que no lo hacía en los términos en que el Estado norteamericano pretendía proteger, cuando menos, a sus nacionales y que a efecto de lograr lo anterior celebró con las compañías aéreas que quisieran operar de o hacia su territorio la firma de un Acuerdo en que se elevaban considerablemente dichos montos, a través de la cobertura de seguros que protegieran el riesgo.

De lo anterior se desprende que la postura del gobierno norteamericano ha sido el tutelar los intereses económicos de sus ciudadanos y que su participación en nuestro caso práctico fue, en principio, recurrir a la vía diplomática para asegurar que sus nacionales tuvieran la protección jurídica derivada de la aceptación del Acuerdo de Montreal. Por parte, El Estado norteamericano podría negar a la Compañía Mexicana de Aviación la operatividad aérea a su territorio.

## F. Las organizaciones internacionales en el caso

En este caso concreto se considera conveniente incluir la participación de los organismos internacionales aéreos, los cuales no ostentan representación coercitiva en la resolución de conflictos inherentes a la actividad de que hablamos, debido a que constituyen un medio viable para la solución de los mismos.

### 1. OACI

La Organización de Aviación Civil Internacional es un organismo intergubernamental, autónomo y especializado, vinculado a las Naciones Unidas; jurídicamente existe a partir del 4 de abril de 1947 y trabaja mediante acuerdos especiales con esta Organización a través del mecanismo coordinador del Consejo Económico y Social de la misma.<sup>137</sup>

Los motivos del Texto mencionado están contenidos en su preámbulo, basándose en: "... que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional pueden contribuir a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y

---

137. Cfr. Convenios y Tratados ratificados por el Senado de la República; Op. cit.; Tomo XII; pp. 238-317.

los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general; que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo; por consiguiente los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico".

Su capacidad jurídica está contenida en el cuerpo del mismo Convenio, al establecer que todo Estado contratante se la otorgará para el ejercicio de sus funciones, concediéndole plena personalidad jurídica, en cualquier lugar en que ello sea compatible en la Constitución y las leyes del Estado de que se trate.

Además de otras disposiciones inherentes a la procedibilidad de aplicación del instrumento que comentamos, contiene principios del orden técnico para fomentar la organización y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

Ahora bien, son parte integral de dicho Convenio XVII Anexos que contemplan, entre otros, la organización y funcionamiento de las instalaciones y servicios necesarios para la búsqueda y salvamento, así como uniformar la notificación, investigación e informes de accidentes de aviación.

Hasta aquí podríamos señalar que este organismo tiene el carácter de observador de la actividad, a efecto de, en su momento, emitir el dictamen correspondiente, sin embargo representa mayor interés lo relativo a la solución de controversias y procedimiento de arbitraje, en el sentido de que ningún miembro del Consejo votará cuando éste trata alguna controversia en la que dicho miembro sea parte y el que todo Estado contratante puede apelar a un Tribunal de arbitraje ad hoc (sic) aceptado por las partes en controversia o ante el Tribunal Permanente de Justicia Internacional, notificando al Consejo de la Organización dentro de los 60 días de recibida la notificación de la decisión del Consejo.

En cuanto al procedimiento de arbitraje, señala que si las partes no concuerdan en la designación de un arbitraje común, cada uno de ellos designará uno y éstos nombrarán un tercero, a efecto de constituir el Tribunal de Arbitraje, adoptando su propio procedimiento / sus decisiones por mayoría de votos, en

el entendido de que el Consejo de la Organización podrá decidir cuestiones de procedimiento en caso de dilación que en su opinión fuesen excesivas.<sup>138</sup>

Lo anterior indica que este instrumento contiene la parte adjetiva de que adolecen la mayoría de Convenios, ofreciendo la posible solución a conflictos que podrían degenerar en actitudes contrarias a los principios de esta Organización internacional y cumplir así sus objetivos de recopilar, dictaminar e informar a los Estados miembros, a efecto de evitar riesgos futuros.

## 2. IATA

La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (a la que denominaremos en lo sucesivo IATA), fue fundada en 1945 por las empresas aéreas de un gran número de países para resolver los problemas planteados por el rápido desarrollo de los servicios aéreos civiles al final de la Segunda Guerra Mundial.

Como institución no gubernamental la IATA deriva su personalidad jurídica de una ley especial del Parlamento canadiense, que obtuvo la aprobación real en diciembre de 1945

---

138. Cfr. Tapia Salinas, Luis; Op. cit.; pp. 34-44.



y tanto en su organización como en sus actividades ha estado estrechamente ligada a la Organización de Aviación Civil Internacional.

La IATA está considerada por sus características de voluntaria, apolítica y democrática, sin ser exclusiva. El ingreso a la misma está abierto a cualquier compañía que operando líneas aéreas haya sido autorizada para establecer servicios aéreos regulares por parte de un Gobierno que sea elegible como miembro de la OACI, con la sola diferencia de que las empresas aéreas dedicadas a operaciones internacionales son miembros activos y las dedicadas a la explotación de servicios nacionales son miembros asociados.

La Asociación se ocupa de los aspectos no políticos de la explotación del transporte aéreo, iniciando su labor sólo después de que los Gobiernos han concedido licencias y permisos a sus aerolíneas y la forma en que desean intercambiar tráfico aéreo y otros derechos entre sí, pero a partir de este punto, la actividad de la misma se extiende a cada aspecto de la explotación del transporte aéreo.

Los fines de la Asociación están contenidos en el artículo 3o. de sus Estatutos, siendo éstos:

- Fomentar, para beneficio de todos los pueblos del mundo, el transporte aéreo en forma segura, regular y económica;
- Estimular el comercio aéreo y estudiar los problemas relacionados con dichas actividades;
- Crear los medios de colaboración entre las empresas dedicadas directa o indirectamente al servicio internacional del transporte aéreo, y
- Cooperar con la OACI y las demás organizaciones internacionales.

El objetivo primordial de la IATA es asegurar que el tráfico aéreo se realice en las distintas partes del mundo con la mayor seguridad, velocidad, comodidad y eficiencia posible y dentro de la mayor economía, tanto para las Compañías como para los usuarios del transporte.<sup>139</sup>

De lo anterior se desprende que esta Asociación tiene carácter de observador frente a las actividades que realicen las aerolíneas miembros, a efecto de emitir información, la cual da a conocer su Departamento Legal en publicaciones periódicas, para apoyar a las compañías aéreas en la búsqueda de la solución a los diversos problemas que se les presenten a

---

139. Ibid., pp. 416-423 y Air Carrier Liability Reports, IATA Legal Department, Genève.

través de la cooperación, sin intervención de los Estados, o con el consentimiento de éstos, pero sin vertirlos en texto oficial alguno.

## CONCLUSIONES

**PRIMERA.-** La evolución histórica de la aviación en su aspecto técnico se ha desarrollado en forma acelerada, de manera similar al resto de las actividades del hombre, no así en el campo de la legislación aérea, ya que como apreciamos en los antecedentes de este trabajo, la misma no se ajusta a nuestra realidad económica, política y social.

**BEGUNDA.-** De la multiplicidad de leyes aplicables en materia aeronáutica y por los diversos preceptos contenidos en ellas, en la responsabilidad del transportador aéreo pueden surgir conflictos de leyes, principalmente, con los siguientes instrumentos:

- a) Ley de Vías Generales de Comunicación;
- b) Convenio de Varsovia;
- c) Protocolo de La Haya, y
- d) Acuerdo de Montreal.

**TERCERA.-** La aplicación de las normas jurídicas vigentes para dirimir las reclamaciones originadas por siniestros de aviación, presentan aparentes conflictos que en la práctica se han resuelto con la aplicación de la norma específica que en

no pocos casos es difícil de determinar.

CUARTA.- La eventualidad de siniestros con percances humanos que se susciten a bordo de aeronaves con matrícula nacional y cuyo inicio y destino estén dentro del territorio mexicano están sujetos a la Ley de Vías Generales de Comunicación.

QUINTA.- En la hipótesis de accidentes con daño a pasajeros, en la operación de vuelos de aerolíneas nacionales, con diversas escalas dentro del mismo territorio y con destino en el extranjero en algún Estado contratante del Convenio de Varsovia, podría suponerse el conflicto de leyes entre el instrumento internacional inmediatamente mencionado y la ley especial interna. Sin embargo, opinamos que la solución deberá ser dada en base a lo dispuesto por el Convenio de Varsovia.

SEXTA.- En el supuesto de accidentes de aeronaves mexicanas, en vuelos directos y cuyo destino sea algún Estado contratante del Convenio de Varsovia y del que se deriven daños a pasajeros, pensamos que la legislación aplicable es dicho Convenio, al tenor de sus disposiciones.

SEPTIMA.- En la eventualidad de siniestros de alguna aerolínea nacional, en vuelos con escalas dentro del mismo territorio,

pero con destino a algún Estado no contratante del Convenio de Varsovia, concurrirán aparentemente las disposiciones contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Convenio de Varsovia y la ley del Estado no contratante, dependiendo donde hubiese sido el accidente. Así:

a) Si el siniestro ocurre en nuestro territorio nacional o en el territorio de algún Estado contratante ha de invocarse el Convenio de Varsovia, y

b) Si el siniestro se realizare en el territorio de un Estado no contratante se aplicará la legislación de dicho Estado, máxime si se considera el sometimiento expreso que la aerolínea hubiere manifestado a las leyes de vuelo o comunicaciones del Estado en cuestión a efecto de poder operar en él.

**OCTAVA.** - En accidentes sucedidos en vuelos sin escalas con destino a algún Estado no contratante del Convenio de Varsovia, se presenta el mismo conflicto que en la conclusión anterior y su solución es similar a lo ya manifestado en ella.

**NOVENA.** - Los siniestros que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas, con diversas escalas en nuestro territorio y con destino a los Estados Unidos de Norteamérica, con cuya Administración de Aeronáutica han celebrado las aerolíneas

nacionales la firma del Acuerdo de Montreal, se presenta el aparente conflicto de leyes entre la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Convenio de Varsovia y el Acuerdo de Montreal. Ante esta situación prevalece lo dispuesto en el Acuerdo de Montreal.

DECIMA.- En accidentes de aeronaves mexicanas con destino en los Estados Unidos de Norteamérica, en vuelos sin escalas dentro del territorio mexicano, su solución estará orientada por los criterios de la anterior conclusión.

DECIMAPRIMERA.- En accidentes de aeronaves nacionales, en tránsito en la Unión Americana y con destino a algún Estado contratante del Convenio de Varsovia se genera el aparente conflicto de leyes entre la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Convenio de Varsovia y el Acuerdo de Montreal. La posible solución estará sujeta a lo dispuesto en el Acuerdo de Montreal.

DECIMASEGUNDA.- En siniestros de aeronaves nacionales, en tránsito en la Unión Americana y con destino en algún Estado no contratante del Convenio de Varsovia, se suscita el aparente conflicto de leyes entre la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Convenio de Varsovia, el Acuerdo de Montreal

y la ley especial del Estado no contratante del Convenio de Varsovia. Su posible solución estará supeditada al Acuerdo de Montreal.

DECIMATERCERA.- Cuando acontezcan accidentes en situaciones similares a las anteriormente ya descritas, pero de aeronaves extranjeras, ello originará los mismos aparentes conflictos de leyes y además concurriría al conflicto la ley especial del Estado en el que se encuentra matriculada la aeronave. Su posible solución estará dada en primera instancia de manera similar a las hipótesis ya mencionadas y en segunda al ordenamiento jurídico del Estado que ampara la matrícula de la aeronave correspondiente.

DECIMACUARTA.- La hipótesis de solución a nuestro caso práctico sería en el sentido de que con fundamento en el estudio, tanto de la legislación nacional de vías de comunicación como de los tratados internacionales realizados al respecto, presentan el gran problema de determinar que ha de entenderse por vuelos nacionales e internacionales. En este sentido son muy claras las dos hipótesis de interpretación que presentamos al respecto:

a) Vuelo Internacional, de acuerdo a las convenciones internacionales, es considerado como todo aquel que partiendo



del punto del territorio de un Estado tiene destino en otro Estado independientemente de las interrupciones o escalas que pueda tener;

b) Vuelo Nacional es aquel que partiendo del punto territorial del Estado tiene destino en otro punto de ese Estado.

¿Puede considerarse un vuelo internacional el del pasajero que habiendo abordado un avión que tenga como destino final un punto internacional, desembarque en un punto nacional? Nuestra opinión es que sí, toda vez que lo que determina la naturaleza de un vuelo no es el destino del pasajero sino el destino del vuelo mismo.

De acuerdo a los instrumentos jurídicos internacionales que hemos analizado sostenemos la hipótesis de que el vuelo que ocupa nuestra atención debe ser considerado como internacional y, en este supuesto, el tratamiento que ha de invocarse para las indemnizaciones correspondientes ha de ser el Acuerdo de Montreal.

## ANEXO I

PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE  
CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL  
FIRMADO EN VARSOVIA EL 12 DE OCTUBRE DE 1929. ABIERTO A LA  
FIRMA EN LA HAYA, EL 28 DE SEPTIEMBRE DE 1955.

A continuación se presentan únicamente los numerales que  
intervienen en la determinación de la responsabilidad del  
transportador aéreo en los casos de muerte, heridas o  
cualquiera lesión corporal que sufra algún viajero, materia  
del presente trabajo.

### LOS GOBIERNOS FIRMANTES

CONSIDERANDO que es deseable modificar el Convenio para la  
unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo  
internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

Han convenido lo siguiente:

### CAPITULO PRIMEFO

Objeto.- Definiciones

#### ARTICULO 1o.

1) La Presente Convención se aplica a todo transporte in-

ternacional de personas, equipajes o mercancías, efectuado por aeronave y mediante pago. Se aplica también a los transportes gratuitos efectuados por aeronave, por una empresa de transportes aéreos.

2) A los fines del presente Convenio, la expresión transporte internacional significa todo transporte en el que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte, o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, bien en el territorio de una sola Alta Parte Contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea una Alta Parte Contratante. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de una sola Alta Parte Contratante, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional a los fines del presente Convenio.

3) El transporte que haya de efectuarse por varios transportistas aéreos sucesivamente, constituirá a los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse

íntegramente en el territorio del mismo Estado.

## CAPITULO II

### Títulos de Transporte

#### ARTICULO 3o.

1) En el transporte de pasajeros deberá expedirse un billete de pasaje, que contenga:

a) la indicación de los puntos de partida y de destino;  
b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;

c) un aviso indicando que, si pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, el transporte podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones así como por pérdida o averías del equipaje.

2) El billete de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si, con el consentimiento del transpor-

tista, el pasajero se embarca sin que se haya expedido el billete de pasaje, o si este billete no comprende el aviso exigido por el párrafo 1 c); el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22.

### CAPITULO III

#### Responsabilidad del transportador

##### ARTICULO 17c.

El transportador es responsable del daño ocasionado por la muerte, heridas o cualquiera lesión corporal sufridos por un viajero cuando el accidente que ha originado el daño haya tenido lugar a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque y desembarque.

##### ARTICULO 18o.

3) El período de transporte aéreo no cubre ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando tal transporte se efectúe en ejecución del contrato de transporte aéreo, para la carga, entrega o transbordo, se presume que todo daño, salvo prueba en contrario, resulta de un accidente ocurrido durante el transporte aéreo.

ARTICULO 20o.

1) El transportador no es responsable si prueba que él y sus representantes tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

ARTICULO 22o.

1) En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero se limitará a la suma de doscientos cincuenta mil francos. En el caso de que, con arreglo a la ley del tribunal que conozca del asunto, la indemnización puede ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el transportista, el pasajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

4) Los límites establecidos en el presente artículo no tendrán por efecto el restar al Tribunal la facultad de acordar, además, conforme a su propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante. La disposición anterior no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos del litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante, dentro de un periodo de seis meses a contar del hecho que causó los daños, o antes de comenzar el

juicio, si la segunda fecha es posterior.

5) Las sumas en francos mencionadas en este artículo se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Podrán ser convertidas en moneda nacional en números redondos. Esta conversión, a moneda nacional distinta de la moneda oro, se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia.

#### ARTICULO 23o.

Toda cláusula que tienda a exonerar al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido por la presente Convención, es nula de toda nulidad, pero la nulidad que esta cláusula no trae como consecuencia la nulidad del contrato que queda sujeto a las disposiciones de la presente Convención.

#### ARTICULO 24o.

1) En los casos previstos en los artículos 18o. y 19o., toda acción exigiendo responsabilidad, cualquiera que ésta sea, no podrá ejercitarse más que en las condiciones y límites previstos por la presente Convención.

2) En los casos previstos en el artículo 17o., se

aplicarán también las disposiciones del inciso precedente, sin perjuicio de la determinación de las personas que tienen el derecho de proceder, y sus derechos respectivos.

#### ARTICULO 25o.

Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 22o. no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones.

#### ARTICULO 25o. A

1) Si se intenta una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiere el presente Convenio, dicho dependiente si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en los límites de responsabilidad que pudiera invocar el transportista en virtud del artículo 22o.

2) El total de la indemnización obtenible del transportista y de sus dependientes, en este caso, no excederá de dichos límites.



3) Las disposiciones anteriores del presente artículo no regirán si se prueba que el daño es resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.

#### ARTICULO 27o.

En caso de fallecimiento del deudor, la acción por responsabilidad, dentro de los límites establecidos por la presente Convención, se ejercitará contra sus derecho-habientes.

#### ARTICULO 28o.

1) La acción por responsabilidad deberá ser llevada, a elección del demandante, en el territorio de una de las Altas Partes Contratantes, bien sea ante el Tribunal del domicilio del transportador, del asiento principal de su negocio, del lugar en donde tenga una oficina por conducto de la cual se haya efectuado el contrato, o bien ante el Tribunal del lugar de destino.

2) El procedimiento se regirá por la ley del tribunal que conozca del caso.

#### ARTICULO 29o.

1) La acción por responsabilidad deberá iniciarse, bajo pena de prescripción, dentro del plazo de dos años a contar

desde la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debería haber llegado o desde la interrupción del transporte.

2) La manera de calcular el plazo se determinará por la Ley del Tribunal que conozca del caso.

#### ARTICULO 40o. A

1) ... la expresión Alta Parte Contratante significa Estado. En todos los demás casos, la expresión Alta Parte Contratante significa el Estado cuya ratificación o adhesión al Convenio ha entrado en vigor, y cuya denuncia del mismo no ha surtido efecto.

2) A los fines del Convenio, el término territorio significa no solamente el territorio metropolitano de un Estado, sino también todos los demás territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable dicho Estado.

El artículo XIX del Protocolo de La Haya señala:

Para las Partes de este Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, el que se designará con el nombre de Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955.

El artículo XXVI del instrumento antes señalado también

dísponse:

El presente Protocolo no podrá ser objeto de reservas, pero todo Estado podrá declarar en cualquier momento por notificación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia, que el Convenio, en la forma modificada por el presente Protocolo, no se aplicará al transporte de personas, mercancías y equipaje por sus autoridades militares, en las aeronaves matriculadas en tal Estado y cuya capacidad total haya sido reservada por tales autoridades o por cuenta de las mismas.

## ANEXO II

### ACUERDO DE MONTREAL DE 4 DE MAYO DE 1966

NOTA: El Acuerdo de Montreal no puede ser calificado como Convenio Internacional. Se concerta entre la Administración Aeronáutica de los Estados Unidos y las Compañías aéreas, tanto domésticas como internacionales, que operan en el mismo. El texto castellano que insertamos no tiene valor oficial, ya que el documento sólo fue redactado en inglés.

#### CONVENIO RELATIVO A LOS LIMITES DE RESPONSABILIDAD DEL CONVENIO DE VARSOVIA Y DEL PROTOCOLO DE LA HAYA

Los transportistas abajo firmantes (en adelante denominados "los transportistas") por el presente documento acuerdan lo siguiente:

1. Desde el 17 de mayo de 1966, cada uno de los transportistas incluirá lo que sigue en sus condiciones de transporte, incluyendo las tarifas que engloban las condiciones de transporte registradas ante cualquier gobierno:

"Al transportista le será de aplicación la limitación de responsabilidad estipulada en la Convención para la

Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 o en dicha Convención modificada por el Protocolo firmado en La Haya el 28 de septiembre de 1955. Sin embargo, de acuerdo con el artículo 22o. (1) de dicha Convención, o de dicha Convención modificada por dicho Protocolo, el Transportista acuerda que en todo transporte internacional realizado por el transportista, según lo definido en dicha Convención, o en tal Convención modificada por dicho Protocolo, que de acuerdo con el Contrato de Transporte tenga su punto de origen o de destino o una parada convenida en los Estados Unidos.

(1) El límite de responsabilidad por cada pasajero en caso de muerte, heridas u otras lesiones corporales será la cantidad de \$75.000 Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, incluyendo los honorarios de abogado y costas, excepto en los casos de demandas interpuestas en un Estado donde esté previsto que los honorarios de abogado y costas se otorgarán separadamente, en cuyo caso, el límite será de \$58.000 Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, excluidos los honorarios de abogado y costas.

(2) El transportista no se servirá de los medios de defensa establecidos en el artículo 20o. (1) de la Convención,

o de dicha Convención modificada por el Protocolo, en las demandas que se interpongan con motivo de muerte, heridas u otras lesiones corporales que sufra un pasajero.

Ninguna cláusula del presente acuerdo afectará a los derechos y responsabilidades del transportista, en relación con cualquier demanda presentada por, en nombre de, o en relación con cualquier persona que haya causado deliberadamente el daño del que resultó la muerte, heridas u otras lesiones corporales de un pasajero".

2. En el momento de entrega del billete, el transportista proporcionará al pasajero cuyo transporte esté regulado por la Convención o por la Convención modificada por el Protocolo de La Haya y por el contrato especial descrito en el párrafo 1, la siguiente nota que será impresa en tipo de al menos 10 puntos en caracteres modernos y en tinta que contraste con el resto del texto: 1) en cada billete; 2) en una hoja de papel colocada en el sobre del billete o adjuntada al billete, o 3) en el sobre del billete.

"Aviso a los pasajeros internacionales sobre los límites de responsabilidad.

Se informa a los pasajeros que realicen viajes en los que el punto de destino o una o más escalas intermedias se efectúen en país que no sea el de origen de su vuelo, que pueden ser de aplicación a la totalidad de su viaje, o incluso a cualquier parte del mismo comprendida íntegramente dentro de los países de origen o de destino, las disposiciones del Convenio de Varsovia, de 12 de octubre de 1929. Para aquellos pasajeros que viajan hacia, desde o con una parada intermedia prevista en los Estados Unidos de Norteamérica, dicho Convenio y las especiales condiciones del transporte incorporadas a las tarifas aplicables establecen que la responsabilidad de (nombre del transportista) y la de aquellos otros transportistas que han suscrito también esos contratos especiales, está limitada, en la mayoría de los casos de muerte o lesiones personales de los pasajeros, a daños comprobados que no excedan de \$75.000 Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica por pasajero y que esa responsabilidad, hasta el límite mencionado, no estará afectada por la negligencia del transportista.

En el caso de aquellos pasajeros que viajen utilizando los servicios de un transportista que no haya suscrito dicho contrato especial, o en un viaje que no se origine, ni finalice, ni tenga una parada en algún lugar de los Estados Unidos, la

responsabilidad del transportista por la muerte o lesiones de un pasajero está limitada, en la mayoría de los casos, aproximadamente, a \$8.290 ó \$16.580 Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.

Los nombres de los transportistas que han suscrito dichos contratos especiales están a disposición del público en todas las oficinas de billetes de dichos transportistas y podrán ser examinados previa solicitud.

Por lo general, se puede conseguir una protección adicional suscribiendo una póliza de seguros con una Compañía privada del ramo. Este seguro no está afectado por cualquier limitación de responsabilidad del transportista al tenor del Convenio de Varsovia o de dichos contratos especiales de transporte. Para obtener información complementaria le rogamos consulte a la Empresa aérea o a la Compañía de Seguros".

2. a) La expresión "nombre del transportista y algunos otros transportistas" puede ser cambiada por la expresión "algunos transportistas" de la anteriormente citada nota.

3. Este Acuerdo será registrado ante la Oficina de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos para su aprobación,



según la Ley Federal de Aviación de 1959, reformada, Sección 412, así como ante otros gobiernos, si así se solicita. El Acuerdo entrará en vigor desde su aprobación por dicha Oficina según dicha Sección 412.

4. Este Acuerdo podrá ser firmado en cualquier número de ejemplares cuyo conjunto constituirá un Acuerdo. Todo transportista que realice un transporte al cual se aplique la Convención de Varsovia o la Convención de Varsovia modificada por el Protocolo de La Haya puede formar parte del presente Acuerdo firmando un ejemplar del mismo y depositándosele en la Oficina de Aeronáutica Civil.

5. Todo transportista que sea parte del presente Acuerdo puede retirarse del mismo con un preaviso escrito de 12 meses dirigido a la Oficina Aeronáutica Civil y a los otros transportistas partes de este Convenio.

## BIBLIOGRAFIA

- ARELLANO GARCIA, Carlos. Derecho Internacional Privado. 8a. edición. Editorial Porrúa, S. A., México, 1986.
- ARELLANO GARCIA, Carlos. Derecho Internacional Público. Volúmenes I y II. Editorial Porrúa, S. A., México 1983.
- BEJARANO SANCHEZ, Manuel. Obligaciones Civiles. Colección de Textos Jurídicos Universitarios. 3a. edición. Editorial Harla. México. 1984.
- BORJA SORIANO, Manuel. Teoría General de las Obligaciones. 9a. edición. Editorial Porrúa, S. A., México, 1984.
- CERVANTES AHUMADA, Paul. Derecho Mercantil. 4a. edición. Editorial Herrero, S. A., México, 1984.
- CUEVA, Mario de la. Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. Actualizada por Urbano Farías. Tomo III. 4a. edición. Editorial Porrúa, S. A., México, 1984.
- ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA. Encyclopaedia Britannica, Inc., 14a. edición. U. S. A., 1946, Tomos 1, 2 y 17.
- FRANCOZ RIGALT, Antonio. Derecho Aeroespacial. Editorial Porrúa. S. A., México, 1981.
- FRAGA, Gabino. Derecho Administrativo. 3a. edición. Editorial Porrúa, S. A., México, 1985.
- GALINDO GARFIAS, Ignacio. Derecho Civil. 6a. edición. Editorial Porrúa, S. A., México, 1983.
- GARCIA MAYNEZ, Eduardo. Introducción al Estudio del Derecho. 3a. edición. Editorial Porrúa, S. A., México, 1982.
- GOMEZ-ROBLEDO VERDUZCO, Alonso. Temas Selectos de Derecho Internacional. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Serie H: Estudios de Derecho Internacional Público. UNAM. México, 1986.
- GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto. Derecho de las Obligaciones. 5a. edición. Editorial Cajica, S. A., Puebla, México, 1984.

- HOMBURG, R. La limitation de responsabilité du transporteur aérien et la stabilisation du franc français. RJILA, Paris, 1928.
- KELSEY, Hans. Principios de Derecho Internacional Público. Traducción de Hugo Caminos y Ernesto C. Hermida. Librería El Ateneo. Editorial Buenos Aires, 1965.
- KLUWER, A. Liability in International Air Transport; The Warsaw System in Municipal Courts. Editorial Deventer, The Netherlands. 1981.
- LENA PAZ, Juan A. Compendio de Derecho Aeronáutico. 4a. edición. Editorial Plus Ultra. Buenos Aires, Argentina, 1975.
- LOZANO NORIEGA, Francisco. Contratos. 3a. edición. Asociación Nacional del Notariado Mexicano, A. C., México, 1982.
- MANTILLA MOLINA, Roberto L. Derecho Mercantil. 23a. edición. Editorial Porrúa, S. A., México, 1984.
- MAPELLI LOPEZ, Enrique. El Contrato de Transporte Aéreo Internacional. Comentarios al Convenio de Varsovia. Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1968.
- MITOLOGIA. Volumen II. Editorial Abril, S. A., Sao Paulo, 1973.
- MORENO, Daniel. Derecho Constitucional Mexicano. 8a. edición. Editorial Pax-México. Librería Carlos Césarman, S. A., México, 1984.
- OLVERA DE LUNA, Omar. Contratos Mercantiles. Editorial Porrúa, S. A., México, 1982.
- PINO MUÑOZ, Jacinto Héctor. La Legislación Aérea de México y Centroamérica. Instituto de Investigaciones Jurídicas. UNAM. México, 1979.
- PLIENYI Y F., Arturo y CALVO MARROQUIN, Octavio. Derecho Mercantil. 7a. edición. Editorial Banca y Comercio. Escuela Bancaria y Comercial. 1956.
- ROJINA VILLEGAS, Rafael. Compendio de Derecho Civil. Volumen III. Teoría General de las Obligaciones. 11a. edición. Editorial Porrúa, S. A., México, 1982.

ROJINA VILLEGAS, Rafael. Derecho Civil Mexicano. Tomo Quinto. Obligaciones, Volumen II. 4a. edición. Editorial Porrúa, S. A., México, 1981.

ROUSSEAU, Charles. Derecho Internacional Público. Traducción de Fernando Giménez Artiguez. 3a. edición. Ediciones Ariel. Barcelona, 1966.

RUIZ ROMERO, Manuel. Grandes Vuelos en la Aviación Mexicana. Grupo Editorial Aviación, S. A., México, 1986.

SEARA VAZQUEZ, Modesto. Derecho Internacional Público. 10a. edición, Editorial Porrúa, S. A., México, 1984.

SEPULVEDA, César. Derecho Internacional. 14a. edición, Editorial Porrúa, S. A., México, 1984.

SORENSEN, Max. Manual de Derecho Internacional Público. Traducción a cargo de la Dotación Carnegie para la Paz Internacional. Editorial Fondo de Cultura Económica. México, 1985.

SZEKELI, Alberto. Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional Público. Instituto de Investigaciones Jurídicas. UNAM. México, 1981.

TAPIA SALINAS, Luis. Curso de Derecho Aeronáutico. Bosch, Casa Editorial, S. A., Barcelona, 1980.

TENA RAMIREZ, Felipe. Derecho Constitucional Mexicano. 19a. edición, Editorial Porrúa, S. A., México, 1987.

TOBOLEWSKI, Aleksander. Monetary Limitations of Liability in Air Law. Legal, Economic and Socio-Political Aspects. De Dero Publishing. Montreal, 1986.

TUMA, J. The Pictorial Encyclopedia of Transport. Translated by Alena Einhornová. The Harlyn Publishing Group Limited, England. Printed in Czechoslovakia, 1984.

#### DICCIONARIOS, REVISTAS Y APUNTES

ABBAGNANO, Nicola. Diccionario de Filosofía. Traducción de Alfredo N. Galletti. 2a. edición. Editorial Fondo de Cultura Económica. México, 1974.

DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Real Academia Española. 19a. edición. Editorial Espasa-Calpe. Madrid, 1974.

DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. Instituto de Investigaciones Jurídicas. UNAM. 2a. edición. Editorial Porrúa, S. A., México, 1987.

OLESA, M. Francisco. Memoria del Seminario del Derecho Penal. Barcelona, España. 1969.

PINA, Rafael de y PINA VARA, Rafael de. Diccionario de Derecho. 12a. edición. Editorial Porrúa, S. A., México, 1984.

REVUE FRANCAISE DE DROIT AERIEN ET SPATIAL. Número 430. Paris, 1973.

THE NEW ENGLAND JOURNAL OF MEDICINE. Official Publication. Volumen 33, número 1, Revista de suscripción mensual. Saxon Way, United Kingdom. Enero, 1972.

URDANG, Laurence. The Pantham Medical Dictionary. Laurence Urdang Associates. New York, N.Y., U.S.A. 1982.

#### DOCUMENTOS Y LEYES

México, leyes, estatutos, etc. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos Comentada. Instituto de Investigaciones Jurídicas. UNAM. México, 1985.

México, tratados, convenciones, etc. Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México. Volúmenes del I al XIX. Senado de la República. México, 1971.

Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para la República en materia federal.

Código de Comercio.

Ley de Vías Generales de Comunicación.

Ley Federal del Trabajo.

Ley General de Salud.

AIR CARRIER LIABILITY REPORTS. IATA Legal Department. Gante. 1989.

COMUNICADO DE PRENSA. Dirección General de Comunicación Social de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. Viernes 4 de abril de 1986.

CONFERENCIA INTERNACIONAL DE DERECHO AEREO PRIVADO. OACI. DOC.  
9301-LC/149-1. Guadalajara, México, 1961.

MANUAL DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION. OACI. 3a.  
edición. Montreal, 1959.