

29
66



Universidad Nacional Autónoma
de México

Facultad de Derecho

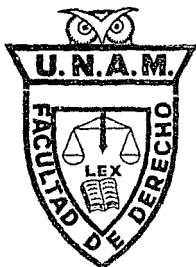
ESTUDIO JURIDICO SOBRE
EL ACCIDENTE AVIATORIO

T E S I S

Que para obtener el título de
LICENCIADO EN DERECHO

presenta

JUAN MANUEL BEJARLE PANO



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

México, D. F.

1989



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.

INDICE GENERAL

INTRODUCCION

TEMA I	<u>CONCEPTO DEL ACCIDENTE AVIATORIO</u>	1
1	INTRODUCCION	1
2	CONCEPTO DEL ACCIDENTE AVIATORIO	1
2.1.	ETIMOLOGIA DEL ACCIDENTE	1
2.2.	CONCEPTO DE ACCIDENTE AVIATORIO EN LA DOCTRINA	2
2.3.	DIFERENCIAS : ACCIDENTES E INCIDENTES	5
2.4.	CONCEPTO DEL ACCIDENTE EN LA LEGISLACION INTERNACIONAL	7
2.5.	CONCEPTO DE ACCIDENTES DE AVIACION EN NUESTRA LEY DE VIAS GENERALES- DE COMUNICACION	12
3	DERECHO COMPARADO	15
3.1.	PROYECTO DE CODIGO AERONAUTICO LATINOAMERICANO	15
3.2.	LEY SOBRE NAVEGACION AEREA ESPAÑOLA	15
3.3.	JURISPRUDENCIA FRANCESA	17
3.4.	JURISPRUDENCIA BELGA	18
3.5.	DERECHO NORTEAMERICANO	19
4	IMPORTANCIA JURIDICA	19
5	CLASIFICACION DE LOS ACCIDENTES AVIATORIOS	23
6	CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE AVIATORIO	26
TEMA II	<u>LA RESPONSABILIDAD EN EL ACCIDENTE AVIATORIO</u>	29
I	CONCEPTO GENERAL DE LA RESPONSABILIDAD	29
1.1.	ANTECEDENTES HISTORICOS	29
1.2.	DEFINICION DE RESPONSABILIDAD CIVIL	35
2	LA RESPONSABILIDAD EN DERECHO AEREO	38
2.1.	INTRODUCCION	38
2.2.	DEFINICION	40
3	CLASES DE RESPONSABILIDAD	
	RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL	41

INDICE GENERAL**X**

3.1. CONCEPTO Y CARACTERES	41
FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL	48
3.1.2 <u>RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR AEREO POR DAÑOS A PERSONAS CORREO- Y CARGA TRANSPORTADOS</u>	53
3.1.3 <u>RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR POR DAÑOS A LA TRIPULACION RESPONSABILIDAD LABORAL</u>	90
3.2. LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL	99
3.2.1 CONCEPTO	101
3.2.2 LOS PRINCIPIOS DE LA RESPONSABILIDAD RELATIVOS A LA PROTECCION DE - LAS PERSONAS Y BIFNES DE LA SUPERFICIE	106
3.2.3 RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA	121
CONCEPTO	121
3.2.3.1 RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LOS ACCIDENTES DE AVIACION	131
3.2.3.2 RESPONSABILIDAD DE LOS ORGANISMOS DE CONTROL DE TRANSITO AEREO ...	139
3.2.3.3 RESPONSABILIDAD POR COLISIONES AEREAS	161
3.3. RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL	171
3.3.1. CONVENIO DE VARSOVIA DE 1929	171
3.3.2. PROTOCOLO QUE MODIFICA AL CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL FIRMADO EN LA- HAYA EL 28 DE SEPTIEMBRE DE 1955	215
3.3.3. EL PROTOCOLO DE GUATEMALA DE 1971	224
3.3.4. EL PROTOCOLO DE MONTREAL DE 1975	232
3.3.5. EL CONVENIO DE MONTREAL DE 1966	235
3.3.6. EL CONVENIO DE GUADALAJARA	240
3.3.7. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE	246
3.3.7.1 CONVENIO DE ROMA DE 1952	247
3.3.7.2 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION	258
3.4. DERECHO COMPARADO	261
TEMA III <u>SERVICIOS DE SEGURIDAD, ASISTENCIA Y SALVAMENTO</u>	272

1.1.	CONCEPTO	272
1.2.	CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE ASISTENCIA Y SALVAMENTO	277
2	ASISTENCIA, DEBER DE PRESTARLA Y CASOS EN QUE CESA LA OBLIGACION.	280
TEMA IV	<u>IAS ESTADISTICAS EN LOS ACCIDENTES AEREOS</u>	291
1.	ESTADISTICAS	291
2.	CLASES DE ESTADISTICAS	293
3.	ALGUNOS DATOS ESTADISTICOS	294
TEMA V	<u>LA INVESTIGACION EX EL ACCIDENTE DE AVIACION</u>	300
1.	GENERALIDADES	300
2.	CUALIDADES DEL INVESTIGADOR	305
TEMA VI	<u>PREVENCION DEL ACCIDENTE AVIATORIO</u>	307
1.	INTRODUCCION	307
2.	DEFINICION	308
3.	ANTECEDENTES	308
4.	NECESIDAD DE LA PREVENCION DE ACCIDENTES	310
5.	OTROS ASPECTOS QUE CONVIENE TENER EN CUENTA EN LA PREVENCION -- DE ACCIDENTES	312
6.	OBJETIVO DE LA PREVENCION DE ACCIDENTES	313
TEMA VII	<u>CASO PRACTICO</u>	315

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

INDICE DE CUADROS

1-A	CLASIFICACION DE LOS ACCIDENTES AVIATORIOS	23
2	LA RESPONSABILIDAD EN LOS ACCIDENTES DE AVIACION	78
2-1	LA RESPONSABILIDAD EN LOS ACCIDENTES DE AVIACION	79
2-2	LA RESPONSABILIDAD EN LOS ACCIDENTES DE AVIACION	80
2-3	LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN DERECHO ROMANO	81
2-4	LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS ACCIDENTES AVIATORIOS	82
2-5	BASES EN LA QUE SE APOYA LA EXISTENCIA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL	83
2-6	CLASES DE TRANSPORTES NO REGULARES CON CARACTER PERMANENTE POR CONVENIO BILATERAL	87
2-7	LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN LOS ACCIDENTES DE AVIACION	98
2-8	RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL	267
2-9	RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL	268
2-10	RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL	269
2-11	RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL	270
2-12	RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL	271
4-1	ACCIDENTES EN LOS SERVICIOS AEREOS REGULARES	295
4-2	NUMERO DE PASAJEROS MUERTOS EN SERVICIOS REGULARES	296
4-3	PASAJEROS MUERTOS POR CADA CIENTO MILLONES DE PASAJEROS/KMS	297
4-4	ACCIDENTES MORTALES	298
4-5	NUMERO DE ACCIDENTES QUE HAN OCASIONADO MUERTES, NUMERO DE PASAJEROS MUERTOS Y SOBREVIVIENTES POR TIPO DE AERONAVE - EN SERVICIOS REGULARES, 1980-1987	299

INTRODUCCION

En la facultad de Derecho, existe la cátedra de Derecho Aéreo, impartida por brillantes juristas, cómo es el Lic. Enrique Loaeza Tovar, pero cabe hacer mención que en nuestro país no contamos con literatura suficiente de la materia y son pocos los tratadistas que se abocan al estudio de la Ciencia Jurídica Aérea, por lo que hay que recurrir en la mayoría de los casos a fuentes doctrinarias internacionales, como son los Españoles, Argentinos, Peruanos, Norteamericanos, etc.

Dentro de la materia del Derecho Aéreo existe un tópicó tan poco profundizado como es el de los Accidentes de Aviación, por lo que me causó gran inquietud buscar sus consecuencias jurídicas y para demostrar mediante éste trabajo, -- que actualmente los Accidentes de Aviación son cada vez más escasos gracias a los avances tecnológicos que hacen más seguro la industria del transporte aéreo; avances que el Derecho no puede dejar a un lado, ni ser indiferente, sino que debe adecuarse a las nuevas realidades sociales, económicas y políticas, -- para lograr su objetivo que es la de tutelar el interés colectivo.

Durante muchos años los Accidentes de Aviación estuvieron relacionados con fallas mecánicas y problemas del estado del tiempo. Sin embargo, con el mejoramiento constante de la tecnología de vuelo y de los aviones, los Accidentes -- debido a éstas causas tendieron a desaparecer surgiendo en cambio fallas debidas a distracciones, falta de concentración, decisiones equivocadas, información valiosa ignorada, etc.; todas ellas relacionadas con la habilidad del Capitán para manejar adecuadamente los recursos humanos y materiales disponibles en la cabina. Estas fallas son el origen del 60% de los Accidentes fatales de Aviación. Debido a la obvia importancia que tiene para la seguridad del vuelo el adecuado aprovechamiento de los recursos de cabina, las compañías de aviación han iniciado programas tendientes a la identificación de los estilos naturales de trabajo de la tripulación y a la sensibilización respecto de lo -- inefectivo que pueden ser dichos estilos, bajo condiciones de presión, amenaza de siniestro y demás situaciones extremas, con el objeto de inducir un cambio de actitud de la tripulación y, eventualmente un cambio de conducta.

La aviación se asienta sobre una base de leyes y reglamentos, tanto nacionales como internacionales que tienen por objeto mantener e intensificar la seguridad, lo cual es especialmente cierto en el caso del transporte aéreo regular, que ha alcanzado niveles de seguridad iguales e incluso mayores a los del transporte público de superficie, siendo el instrumento internacional básico " La Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929 ".

Raramente un accidente es el resultado de una sola causa. Los accidentes son casi siempre una combinación de varias causas diferentes, que si se consideran aisladamente pueden parecer insignificantes, pero que en combinación con otras pueden constituir una secuencia de sucesos aparentemente independientes, que dan como resultado un accidente.

Una realidad que me motivó a emprender éste estudio, es el hecho de demostrar que la industria aérea es la más segura de todas las industrias de la transportación, así como señalar la imperiosa necesidad de buscar uniformidad en materia indemnizatoria por responsabilidades surgidas de Accidentes de Aviación, por lo que intenté buscar las consecuencias que surgen de los accidentes de aviación y que unicamente por las acciones llevadas a los toros internacionales se puede lograr un cierto grado de uniformidad de criterios.

Para lograr tal propósito organicé mi trabajo en siete capítulos y unas consideraciones finales. Estudié en el capítulo primero el concepto del Accidente-Aviatorio, para diferenciarlo del incidente, buscar sus características fundamentales y sus alcances.

Frecuentemente las causas de los accidentes o de los incidentes se llaman Factores Causales, particularmente entre los investigadores de accidentes. El tema de la Responsabilidades incluyendo las Convenciones Internacionales que ha habido en esta materia, las reseñamos en el capítulo segundo.

Los servicios de búsqueda, asistencia y salvamento, actividades necesarias e inmediatas a un accidente de aviación, son desarrolladas en el capítulo tercero. Las estadísticas como elemento fundamental para todos los que intervienen en la navegación y en el transporte aéreo es tratada en el capítulo cuarto.

En el capítulo quinto se expone el tema de la investigación de accidentes con el fin de determinar la causa o causas que ocasionan accidentes aviatorios.

Aunque la técnica aeronáutica ha realizado progresos considerables, aún se presentan casos en el proyecto, la fabricación o el mantenimiento de aeronaves.

Toda mejora de seguridad aeronáutica exige los esfuerzos combinados de todos los sectores de la industria, en particular de la administración, de las tripulaciones de vuelo, de las técnicas, de los fabricantes, de los organismos gubernamentales y de las líneas aéreas, siendo esto materia del capítulo sexto, cuyo título es La Prevención de Accidentes de Aviación mismo que busca evitar que se produzcan accidentes de aviación.

Para concluir esta hipótesis de trabajo presentamos un caso práctico donde exponemos conceptos vertidos y desarrollados en el presente estudio.

Nuestro trabajo de tesis es susceptible de superarse, por lo que en un futuro podría estudiarse de nuevo este tema, aportando datos que actualmente no estuvieron a nuestro alcance o dando otro enfoque al problema de los Accidentes Aviatorios.

Esperamos en el futuro, con más experiencia e información, abordar de nuevo estas materias.

TEMA

I

CONCEPTO
DEL
ACCIDENTE
AVIATORIO

1.- **CONCEPTO DEL ACCIDENTE AVIATORIO.
GENERALIDADES.**

" Entonces, la cercanía del sol derrite rápidamente la olorosa cera que sujetaba sus plumas y privado de las alas que le servían para remar en el espacio no pudo sostenerse más en el aire" -----
(Ovidio.- Pasaje de la Leyenda de Dédalo y de Icaro).

I.- **INTRODUCCION.**

El primer problema a que se enfrenta cualquier investigador es conceputar su objeto de estudio, delimitar su campo de acción, para tratar de desentrañar, las esencias y caracteres peculiares de su objeto con el fin de llegar a la obtención de hipótesis o supuestos que al confrontarse con la realidad de la que forman parte; pretendan emitir leyes que sean vigentes en un momento y espacio determinado.

En este capítulo pretendemos dar una conceptualización de lo que la doctrina, la ley, las convenciones internacionales entienden por accidentes de Aviación; de igual manera analizamos la importancia jurídica que reviste el estudio sistematizado de los accidentes aviatorios.

2.- **CONCEPTO DE ACCIDENTE AVIATORIO.**

2.1. **ETIMOLOGIA DEL ACCIDENTE.**

La palabra Accidente (i) proviene de la voz latina accidens, -

1 CFR. ENCICLOPEDIA SALVAT Tomo 1, Salvat Editores, Barcelona, España 1971, p. 15.

dentis.

Estado que aparece en alguna cosa sin que sea de su esencia.

Suceso fortuito.

Suceso eventual del que resulta un daño.

Esta eventualidad no ha sido fruto de la casualidad; tuvieran que transcurrir innumerables siniestros en los principios de la navegación aérea, los riesgos del aire eran lo que caracterizaban a la incipiente industria del transporte aéreo.

Los riesgos del aire, de acuerdo con la época, fueron ya explicados en el año de 1922 por Ripert, en la Sociedad de Estudios Legislativos. (2)

2.2 CONCEPTO DE ACCIDENTE AVIATORIO EN LA DOCTRINA.

Para el jurista español Tapia Salinas el concepto de accidente (3) tiene varios puntos de vista; el vulgar de la expresión la considera como todo acontecimiento o suceso eventual que impida o altere el normal desarrollo de un transporte aéreo.

2 BAUZA ARAUJO ALVARO: Del Accidente Aviatorio y su Problemática Jurídica. Ensayo publicado en los trabajos de Derecho Aeronáutico del Espacio... Colección de Estudios Jurídicos, volumen III, Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y de Espacio; Stelvio y Matilde Hernández Editores Madrid 1981, p. 97.

3 TAPIA SALINAS LUIS: Regimen Jurídico de los Seguros Aeronáuticos. Colección de Estudios Jurídicos, Volumen I, Instituto Iberoamericano, Ed. -- Intercontinental Gráfica p. 440, Madrid 1978. El maestro Tapia Salinas señala que el concepto de accidente tiene distintos significados, según sea el punto de vista a que se someta. Así como para el técnico será accidente -----

El conocido jurista español distingue, al igual que algunas reglamentaciones nacionales entre el accidente y el incidente de aviación definiendo éste último como "toda y cualquier clase de anomalía en vuelo de un avión que sin causar los resultados constitutivos de un accidente tal y como ha sido definido pone en peligro gravemente la seguridad de la aeronave".

Le Golf (4) define al accidente de aviación como "Los casos - en los cuales la aeronave o el cargamento han sufrido daños, o los pasajeros, miembros de la tripulación o terceros han sido heridos. Se consideran como dañadas las aeronaves que no puedan ser reparadas rápidamente por el simple uso de una pieza de recambio".

Esta definición sigue el sentido de la Convención de Varsovia de 1929 al exigirse por ésta última que el daño sea producido por el accidente. (5)

cualquier fallo humano o de material que impida el vuelo, el despegue o aterrizaje de un avión; para el transportista lo será en cuanto por unas u otras causas no puedan llevarse a cabo el transporte; para el asegurador si lo suceso tiene repercusiones económicas previstas en la póliza; para el jurista, en tanto que sus consecuencias lleven consigo el incumplimiento del contrato con obligaciones de indemnización, para el médico cuando se producen muertes, heridas o lesiones directamente relacionadas con el hecho, y para la ley y los convenios internacionales cuando en el suceso concurren los requisitos y circunstancias exigidas en los respectivos textos.

- 4 LE GOLF MARCEL: Traité Théorique et Pratique de Droit Aérien. n.º. 1,437.
- 5 SZEKELY ALBERTO: Instrumentos de Derecho Internacional Público. tomo III la ed Dirección General de Publicaciones, U.N.A.M. Gran 1961. p. 1273

Tapía Salinas califica esta definición como imprecisa.

Para Rafael Coquoz (6) el término accidente de aviación puede ser tomado en dos sentidos, uno restrictivo que se relaciona con la explotación de la Empresa Aérea, y uno amplio en relación con la víctima, inclinándose por esta segunda siempre que exista una relación de causalidad entre el daño y el vuelo.

Max Litvine (7) al hablar de cómo definir el término "Accidente", dice que se debe descartar toda definición restrictiva o técnica, e interpretar el artículo 17 de la Convención de Varsovia, que hace referencia a la responsabilidad del transportador aéreo en el caso de accidente, en un sentido que no pueda perjudicar a la víctima, no compartiendo tampoco el criterio de Le Golf.

Por accidente de aviación deberá entenderse cualquier aconte

ART 17. El Porteador es responsable del daño ocasionado, en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido en la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque o desembarque.

- 6 COQUOZ RAFAEL: Le Droit Privé International Aérien. Recueil Sirey, - Paris. 1938, p.122
- 7 MAX LITVINE: Droit Aérien p. 204, citado por BALZA ARAUJO ALVARO: Del Accidente Aviatario y su problemática Jurídica. Op.cit. p. 99. Agrega que en Bélgica la jurisprudencia admite que una afección del oído provocada por la modificación de la presión atmosférica, debido al descenso del avión, constituye un perjuicio que puede ser considerado como un accidente de trabajo si el viajero efectúa el des-

cimiento o contingencia originado con motivo de la transportación aérea que produce daños a los pasajeros; a los miembros de la tripulación, a terceros y que produce daños estructurales a la aeronave y que no pueden ser reparados rápidamente por el simple cambio de una pieza de repuesto y que pone en peligro gravemente la seguridad de la aviación.

CONCLUSIONES.

. debe ser que dicha contingencia ocurrida con motivo de la transportación aérea.

. que produzca daños a los pasajeros; a los miembros de la tripulación; a el equipaje y a las mercancías (Responsabilidad Contractual) así como a los terceros en la superficie (Responsabilidad Extra Contractual).

. que produzca daños estructurales a la aeronave y que no puedan ser reparados rápidamente por el simple cambio de una pieza de repuesto.

. la presencia de la gravedad del daño que afecte la seguridad de la aviación.

2.3 DIFERENCIAS ACCIDENTES E INCIDENTES.

plazamiento en cumplimiento de un contrato de empleo o de trabajo, lo cual conduce a destacar que las lesiones sufridas por los pasajeros como consecuencia de defectos en el sistema de presurización deben ser consideradas como un perjuicio o daño, en el sentido de la Convención de Varsovia.

ACCIDENTES.

Cualquier acontecimiento o contingencia originada con motivo de la transportación aérea que -- produce daños a los pasajeros; a los miembros -- de la tripulación, a terceros y que produce daños estructurales a la aeronave y que no pueden ser reparados rápidamente por el simple cambio de una pieza de repuesto; y que pone en peligro gravemente la seguridad de la aviación.

INCIDENTES.

Cualquier acontecimiento o contingencia relacionada con el transporte aéreo y que puede o no -- afectar las operaciones normales y la seguridad de la aviación con repercusiones jurídicas.

Aquí podemos a guisa de ejemplo, mencionar las turbulencias- (8) que son fenómenos meteorológicos que pueden poner en peligro la seguridad del vuelo; pudiendo clasificarse como incidentes aquellos como se desprende de la definición anotada

-
- 8 DAVIS ROBERT P: The pilot. Trad. Antonio Demareo, 3a Edición, --- Javier Vergara, Editor Buenos Aires. 1986, p.104. En la jerga de -- la oficina meteorológica, ligera turbulencia significa pequeñas sacudidas que causan una leve incomodidad.
 Turbulencia Moderada.- Es un condición de vuelo que exige que se --- ajusten los cinturones.
 Turbulencia Grave.- "El avión puede descontrolarse momentáneamente. Los ocupantes son lanzados con violencia contra el cinturón y ----

que puedan o no afectar las operaciones normales y la seguridad de la aviación y que en un momento pueden las turbulencias convertirse en accidente de aviación; causando daños a los pasajeros; tripulación, a la aeronave.

2.4. EL CONCEPTO DEL ACCIDENTE EN LA LEGISLACION INTERNACIONAL.

CONVENIO DE CHICAGO.

El anexo 13 del Convenio de Chicago define al accidente de aviación como "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 durante el cual:

- a) Cualquier persona muere o sufre lesiones graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre la misma, o por conducto directo con ella o con cualquier cosa sujeta a ella;
- b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado".

contra el respaldo del asiento.

Turbulencia Extrema.- Rara vez encontrada, el avión sacudido con violencia hacia todos los lados, prácticamente imposible de controlar, puede causar daños.

El mismo anexo diferencia el accidente del "incidente" de aviación al definir a éste último como "todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser accidente o que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones. (9)

MANUAL SOBRE INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION
PUBLICADO POR LA O.A.C.I. EN 1959. (10)

En este Manual encontramos conceptos más amplios que en el anexo 13 de Chicago, al considerarse:

ACCIDENTE DE AVIACION.- Todo suceso relacionado con la operación de una aeronave que cause muerte o lesiones a alguna persona.

El anterior concepto no se limita al período de vuelo; abarcando daños a terceros que no van en la aeronave pero adolece del defecto técnico de restringirlo a la muerte o lesiones graves a las personas o daños de importancia de la aeronave.

CONVENIO DE VARSOVIA.

Este texto internacional no define directamente lo que entiende por accidente, tan sólo se refiere a la responsabili-

9 Anexo de Chicago. (doc. 7300).

10 TAPIA SALINAS LUIS: Regimen Jurídico de los Seguros Aeronáuticos -- colección de Estudios Jurídicos, Volumen I, Trabajos de Derecho Aeronáutico y de Espacio; Ed. Internacional, Gráfica Madrid 1978, p.443.

dad del transportista por daños. El sentido de anormalidad o suceso imprevisto de aquellos, lo justifica muy indirectamente. (11)

El artículo 17, (12) a los efectos de responsabilidad e indemnización lo define como que "El porteador es responsable del daño ocasionado, en caso de muerte, herida o cualquiera otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido abordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque.

Cuando se trata de daños causados a los equipajes facturados o mercancías, el convenio no se refiere a accidente, sino al -- hecho causante del daño. Esto es así por cuanto tal hecho -- puede producirse, no solamente con motivo de accidente, sino simplemente durante el tiempo en que los equipajes o mercancías se encuentren en poder del porteador, sin necesidad de que sea durante el vuelo, ni siquiera en las operaciones de

11 *Op. cit.* p. 476

12 Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, Documento OACI publicado en la Gaceta de Madrid, núm 233 correspondiente al 21 de Agosto de 1931. p. 1362 y siguientes.

embarque y desembarque. (13)

CONSEJO DE LA O.A.C.I. (14).- Define el accidente como "todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, -- que ocurre dentro de un período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado durante el cual:

a) Cualquier persona muere o sufre lesiones graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre ésta, o por contacto directo con ello o cualquier cosa sujeta a ella.

b) La aeronave sufre daños de importancia.

Como se verá, sigue el mismo espíritu del Anexo 13 de Chicago; para la mayoría de los tratadistas el período de la cobertura contra las consecuencias de cualquier accidente que responsabilice al transportador, empieza cuando el viajero deja los edificios administrativos del aeropuerto para encaminarse a la aeronave y termina cuando el pasajero deja los terrenos del aeropuerto al desembarcar de la aeronave.

-
- 13 SZEKELY ALBERTO: Instrumentos de Derecho Internacional Público, Tomo III 1a ed Dirección General de Publicaciones, UNAM 1981, p. --- Art 18.- El porteador es responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados o de mercancías, cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo.
2.- El Transporte aéreo, con arreglo al sentido del párrafo precedente, comprenden el período durante el cual los equipajes o mercancías

CONVENIO DE ROMA SOBRE DAÑOS A TERCEROS
EN LA SUPERFICIE. (15)

No definen ni regulan en realidad los accidentes aéreos, ---
ahora bien;

a) El Artículo 18 del Convenio de Roma de 1933, fija los lí
mites de responsabilidad del empresario para cada accidente,
por lo que puede considerarse como tal a los fines del Conve
nio:

- 1.- Todo daño causado por la aeronave en vuelo a las perso-
nas...
- 2.- El causado por todo cuerpo que caiga de la aeronave.
- 3.- El realizado por una persona que se encuentre abordo.

Siempre que los daños causados a las personas o los bienes -
que se encuentren en la superficie, y durante el período de-
vuelo de la aeronave, considerándose como tal el comprendido
entre el comienzo de las operaciones de salida hasta el fin-
de las operaciones de llegada (Art. 2 del Convenio). (16)

- cías se hallen bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo
o abordo de una aeronave o en un lugar cualquiera, en caso de ---
aterrizaje fuere de un aeródromo.
- 14 GIL DE MEISTER ALFREDO: Elementos de Derecho Aeronáutico. 3a. edi-
ción, Ed Universidad del Pacífico, Lima 1984, p. 134
 - 15 DE JUGLART MICHEL: La Convention de Rome du 7 Octobre 1952, relative
aux dommages causés par les aéronefs aux tiers a la surface. - -
Les Editions Inter-Nationales, Paris. 1956
 - 16 Opcit. p. 5

b) El Artículo 11 del Convenio de Roma de 1952, (17) se refiere a la responsabilidad por accidente, por lo que igualmente cabe deducir que existirá éste y obligará a indemnizar.

- 1.- En caso de daños provenientes de una aeronave.
- 2.- Cuando los daños provienen de una persona o una cosa -- caída de la misma.

Siempre que se trate, asimismo, de daños causados en la superficie, que sean consecuencia directa del acontecimiento - (podría decir accidente) que lo ha originado y producido en el período de vuelo. Esta convención atiende como tal, variando el concepto del anterior, el tiempo transcurrido ---- "desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta -- que termina el recorrido de aterrizaje (Art. 1). (18)

2.5. EL CONCEPTO DE ACCIDENTE DE AVIACION EN NUESTRA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

En nuestra legislación positiva nacional como en la de muchos países latinoamericanos no encontramos una definición precisa de lo que se entiende por accidente aviatorio.

La mayoría de las legislaciones tratan el tema del accidente aviatorio dentro de las medidas para prevenir accidentes de aviación; en nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación, (19)

17 Cfr. *Ibid.* Opcit p.7

18 Cfr. *ibid.* Opcit p.5

19 Ley de Vías Generales de Comunicación, 15a edición ed Porrúa --- Médico, 1986.

lo encontramos dentro del capítulo XIV cuyo título es "De -- los accidentes y de la búsqueda y salvamento", que se aboca-- más bien a los procedimientos de asistencia, búsqueda, salva-- mento e investigación de los accidentes; pero no hay una con-- ceptuación del accidente aviatorio; considero que existe una "Vacatio Legis", en virtud de que para poder legislar adecua-- damente las consecuencias que se producen después de un ac-- cidente aviatorio; así como para poder determinar el período de responsabilidad de un transportista, como los límites de -- responsabilidad y para adaptar las medidas de ----- seguridad necesarias para la pre ención de accidentes aviato-- rios; es necesario tener un concepto de lo que se comprende-- por accidentes de aviación. Si bien es cierto lo accidental es como ya lo definimos etimológicamente lo eventual; lo --- fortuito del que resulta un daño; en materia aérea; esa even-- tualidad se ha venido ganando a través de la experiencia en-- accidentes de aviación; las medidas de seguridad adoptadas; -- así como también juega un papel de vital importancia los --- avances tecnológicos; pues en los albores de la aviación, el riesgo y el siniestro aéreo mas bien era lo común.

Se ha venido perfeccionando las técnicas de vuelo para lle-- gar hoy en día a afirmar que los accidentes de aviación; fe-- nómeno de paulatina menor producción en relación con el nú-- mero de vuelos, los pasajeros transportados y las distancias

lo encontramos dentro del capítulo XIV cuyo título es "De -- los accidentes y de la búsqueda y salvamento", que se aboca-- más bien a los procedimientos de asistencia, búsqueda, salva-- mento e investigación de los accidentes; pero no hay una con-- ceptuación del accidente aviatorio; considero que existe una "Vacatio Legis", en virtud de que para poder legislar adecua-- damente las consecuencias que se producen después de un ac-- cidente aviatorio; así como para poder determinar el período de responsabilidad de un transportista, como los límites de -- responsabilidad y para adaptar las medidas de ----- seguridad necesarias para la pre ención de accidentes aviato-- rios; es necesario tener un concepto de lo que se comprende-- por accidentes de aviación. Si bien es cierto lo accidental es como ya lo definimos etimológicamente lo eventual; lo --- fortuito del que resulta un daño; en materia aérea; esa even-- tualidad se ha venido ganando a través de la experiencia en-- accidentes de aviación; las medidas de seguridad adoptadas;-- así como también juega un papel de vital importancia los --- avances tecnológicos; pues en los albores de la aviación, el riesgo y el siniestro aéreo mas bien era lo común.

Se ha venido perfeccionando las técnicas de vuelo para lie-- gar hoy en día a afirmar que los accidentes de aviación; fe-- nómemo de paulatina menor producción en relación con el nú-- mero de vuelos, los pasajeros transportados y las distancias

recorridas por las aeronaves; la estadística actual nos demuestra que hoy por hoy, el transporte por aire, es sino el más seguro, uno de los más seguros.

Nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación, (20) le dá -- competencia a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes -- para que coordine y presida las investigaciones por accidentes ocurridos a las aeronaves civiles.

ART.- 358.- Corresponde a la Secretaría de Comunicaciones la investigación de los accidentes sufridos por aeronaves civiles. Concluida la investigación, que se llevará a cabo con audiencia de los interesados, dicha dependencia determinará la causa probable del accidente y en su caso, impondrá las sanciones y deducirá las responsabilidades administrativas que procedan. Si hay lugar a ello -- pondrá los hechos en conocimiento de la autoridad competente.

No son pocos los autores; ni las legislaciones que admiten -- en forma implícita y tal vez inconciente la existencia como causa fundamental que el accidente que haya producido durante el transporte aéreo, tal en el caso como se plantea en la Convención de Varsovia de 1929 que establece que el daño deberá producirse durante el transporte aéreo. (21).

20 Opcit.

21 J. MAPELLI ENRIQUE y PERES RIOJA DOMINGO: Textos Legales de Aplicación en el Tráfico Aéreo, 2a edición, Iberia, Líneas Aéreas -- de España, Altamira Talleres Gráficos, p.35

3.- DERECHO COMPARADO.

3.1 PROYECTO DE CODIGO AERONAUTICO LATINOAMERICANO.

Este proyecto considera accidentes de aviación "todos los sucesos que, con motivo del empleo de la aeronave, causan la muerte o lesiones a personas, ocasionan daños para la propia aeronave o motiven que ésta los produzca, inclusive a los terceros. (22)

LEY SOBRE NAVEGACION AEREA ESPAÑOLA. (23)

En la legislación española no encontramos de manera directa una definición concreta de lo que se entiende por accidente-aviatorio; más bien siguiendo el espíritu de la Convención de Varsovia de 1929, define el daño producido por el accidente; indirectamente nos hace alusión que el accidente debe ser como consecuencia del transporte aéreo; y durante las operaciones de embarque y desembarque por lo que res-

22 BALZA ARALUJO ALVARO: Del Accidente Aviatorio y su Problemática Jurídica, Ensayo publicado en los trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Colección de Estudios Jurídicos. Volumen III. Stelvio y Matilde Hernández, editores Madrid. 1981. p.100

23 Cír. Ley 48/1960, de 21 de Julio sobre Navegación Aérea Española - publicada en el boletín oficial del Estado, núm. 176, de 23 de julio de 1960. p. 147

CAPITULO XIII: De la responsabilidad en caso de accidente a los efectos del presente capítulo, se entenderá por daños en el transporte de viajeros el que sufran éstos abordo de la aeronave y por acción de la misma, o como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque.

El daño acaecido con motivo del empleo de otro medio de transporte para el servicio de los viajeros de la aeronave fuera del aeropuerto, aunque dicho medio sea de la misma Empresa, queda excluido de -

pecta al transporte de pasajeros.

Tratándose de daños a mercancías y equipajes por ser momentos distintos al de las operaciones de embarque y desembarque; los daños a la misma, se circunscriben desde el momento en que se depositan los bienes en las oficinas de la Empresa hasta que por ésta última sean puestos a disposición del destinatario, exceptuando el tiempo durante el cual permanezcan en poder de los Servicios Aduaneros.

De igual manera encontramos en la LEY PENAL Y PROCESAL DE NAVEGACION AEREA ESPAÑOLA (24) en la sección II de la misma cuyo título es el de daños; lo que se entiende para la legislación Española el concepto de daños, dando el artículo 62 la definición de los mismos.

Las mismas disposiciones de este capítulo.

En el transporte de mercancías y equipajes se estimará como daño el que experimenten dichos efectos desde su entrega a la empresa hasta que por ésta sean puestos a disposición del destinatario, excepto el tiempo durante el cual permanezcan en poder de los servicios -- Aduaneros.

Lo dispuesto en este párrafo se atiende sin perjuicio de la responsabilidad que como depositario le corresponde conforme a lo prevenido en el artículo 109 de esta Ley.

Art. 116.- El transportista es responsable del daño causado durante el transporte.

1°. Por muerte, lesiones o cualquier otro daño corporal --- sufrido por el viajero.

2°. Por destrucción, pérdida, avería o retraso de las mercancías y de los equipajes, facturados o de mano.

24 MAPELLI ENRIQUE Y PEREZ RIOJA DOMINGO: Textos Legales de aplicación en el tráfico Aéreo, 2a. ed. Altamira Talleres Gráficos. Asesoría Jurídica, Iberia, Líneas Aéreas de España. (Ley 209/1964), del 24- de diciembre, Penal y Procesal de La Navegación Aérea; boletín ----

Se entiende por daños:

ART. 62: Las averías causadas maliciosamente en una aeronave o en su cargamento, que pongan en peligro la navegación, serán castigados con la pena de prisión menor a prisión mayor.

Si como consecuencia de la avería se producen los efectos señalados en el artículo 13, (25) se aplicarán las penas establecidas en éste.

Si no hubiere peligro para la navegación, se castigará como delito de daños según las penas establecidas en éste.

Si no hubiere peligro para la navegación, se castigará como delito o daños según el Código Penal.

Se entiende por avería, a los efectos de este artículo, todo daño o desperfecto que se ocasione en la aeronave, instrumentos, motores o instalaciones de abordo, o en el cargamento, desde que éste se reciba abordo hasta que se descargue en el punto de destino.

JURISPRUDENCIA FRANCESA.

Para la jurisprudencia francesa, el contrato de transporte -

Oficial del Estado, núm. 311 de 28 de diciembre de 1964, p.p.169-208.

25 Op cit. p. 177.

ART. 13. El que maliciosamente causare la destrucción total o parcial de una aeronave durante la navegación, será castigado con la pena, con la reclusión menor a reclusión mayor, cuando la destrucción no tuviere lugar durante la navegación, podrá imponerse la pena inmediata inferior.

para efectos de accidentes aviatorios, se considera continua do aún después de que el pasajero haya salido del área del tráfico del aeródromo, en cuyo caso estaría sometido a los riesgos del derecho común, reduciéndose por lo tanto, en este caso, los efectos protectores de la Convención de Varsovia. (26)

JURISPRUDENCIA BELGA.

La jurisprudencia Belga asimila el accidente de aviación con el accidente de trabajo si el viajero efectúa el desplazamiento en cumplimiento de un contrato de empleo o de trabajo, lo cual le conduce a destacar que las lesiones sufridas por los pasajeros como consecuencia de defectos en los sistemas de presurización deben ser considerados como un perjuicio o daño, en el sentido de la Convención de Varsovia. (27)

Quedando en este caso el pasajero accidentado; bajo la tutela de la Convención de Varsovia por los daños sufridos o por muerte y por las indemnizaciones contempladas en la Ley laboral del país a la que presta sus servicios.

Por lo tanto se tendrá que demostrar que el viaje efectuado se hizo por motivo de la relación de trabajo.

26 MAX LIIVINE: Droit Aérien, p. 204, Bruselas, 1970, citado por BAUZA -- ARAUJO ALVARO: Del Accidente Aviatorio y su Problemática Jurídica, --- Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, colección de Estudios Jurídicos, Volumen III, Stelvio y Matilde Hernández Editores, Madrid 1981. p. 101.

27 Cfr. *Opcit.* p. 101.

DERECHO NORTEAMERICANO.

En la legislación norteamericana, concretamente en el Code - Federal Regulation, (28) no existe un término para definir - al accidente aviatorio; solamente hace referencia el seguro- de responsabilidad por accidentes de aviación que deben cu- brir los transportistas que surcan el espacio aéreo americano.

4.- IMPORTANCIA JURIDICA.

Cuando me disponía a elegir algún tema jurídico para desarro- llar mi tesis y presentar mi exámen profesional para obtener el grado de Licenciado en Derecho, me vino a la mente el de- los Accidentes Aviatorios tan poco abordado por los juristas y de importantes repercusiones jurídicas.

Aunque hoy por hoy la aviación ha alcanzado un nivel tecnoló- gico de tal magnitud con la incursión de la computación en - los sistemas de navegación, con un perfeccionamiento tal que cada día son menos los siniestros aéreos, siendo en la actua- lidad el medio de transporte más eficaz y seguro.

En materia de responsabilidades, (la contractual y extra con- tractual que más adelante se explicará y desarrollará) que -

28 Code Federal Regulation No. 14. Parts 200 to 1199, U.S. Government --- Printing Office, Washington, 1929. p.21

se originan por el contrato de transporte o por los daños -- a terceros en la superficie, surge de inmediato a la producción del accidente las acciones judiciales y extra judicia-- les relacionadas con la reparación de los daños.

En materia de responsabilidad jurídica surge una excepción a la regla, la cual consiste en que el perjudicado no necesita probar la falta del transportador en relación al accidente - ocurrido entrando al sistema de la responsabilidad objetiva o presunta (29) al lado de la limitación de la responsabilidad del transportista; por los daños ocurridos; en virtud de que si se cayere en la ilimitación de la responsabilidad derecho común, se hubiere visto mermado el desarrollo de la indus-- tría aérea; el jurista Gerard Cas justifica la limitación es tablecida por la Convención de Varsovia de 1929 en cuanto -- permite al usuario obtener una indemnización sin probar la - falta del transportador; aunado a los límites previstos que- benefician en cierto modo al transportista como una compensa- ción por la rigidez del régimen legal de presunción de res-- ponsabilidad. (30)

Producido un accidente aviatorio, entran en juego las insti-

29 Cfr. FRANCOZ RIGALT ANTONIO: Derecho Aeroespacial, la edición Editorial Porrúa, Mexico 1981, p. 30-38.

30 GERARD CAS: Les Sources du Droit des Transports Aériens, p. 17, Paris - 1964, citado por BAUZA ARAUJO ALVARO: Del Accidente Aviatorio y su Problema-tica Jurídica, ensayo publicado en los trabajos de Derecho Aero-- náutico y del Espacio, colección de Estudios Jurídicos, volumen III --- Stelvio y Matilde Hernández, Editores Madrid 1981, p. 97.

tuciones jurídicas relacionadas con la búsqueda; asistencia- y salvamento así como el régimen de los Seguros Aeronáuticos unidos estrechamente a la responsabilidad, de lo que en gran parte dependen, con las facetas y modalidades que para cada- caso se deducen. (31)

Surgido un accidente de aviación la repercusión del mismo no se limita exclusivamente al operador que ha sufrido el daño, sino que el campo de acción trasciende a los demás, involu- crará al fabricante del avión, se emiten nuevas directivas - de vuelo que son obligatorias para todos los miembros de la- comunidad aérea, existen acuerdos de cooperación y coordina- ción entre diversos organismos internacionales, países para- la investigación de los mismos, que permitan elaborar nuevas directrices de seguridad.

En materia de Derecho Civil, la Institución de la Ausencia - entra en juego, siendolo en casi todos los casos en que se - produzcan fallecimientos, el de la sucesión por causa de --- muerte. (32)

En materia de conflicto de leyes en el espacio y de competen- cia de tribunales, también es importante determinar la ley -

31 Cfr. TAPIA SALINAS LUIS: Regimen Jurídico de los Seguros Aeronáuticos, publicado en los trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio; colec- ción de Estudios Jurídicos, Volumen I, Intercontinental, Gráfica Madrid 1978, p. 429.

32 BAUZA ARAUJO ALVARO: Opcit. p.102

o las leyes aplicables en caso de accidentes de aviación, --
así como de los tribunales competentes para conocer de las -
controversias suscitadas por tales acontecimientos.

5.- CLASIFICACION DE LOS ACCIDENTES AVIATORIOS.

Atendiendo a diversos puntos de vista el Accidente de Aviación, se puede clasificar en:

POR EL TERRITORIO.	<ul style="list-style-type: none"> EL DE MATRICULA DE LA AERONAVE. EL DE LA PERSONA ACCIDENTADA. EN TERRITORIO DISTINTO O EL DE OTRA PARTE CONTRATANTE DE LA CONVENCION DE VARSOVIA.
POR LA ZONA EN QUE SE SUCEDE-EL ACCIDENTE AVIATORIO.	<ul style="list-style-type: none"> ZONAS TERRESTRES. ZONAS ACUATICAS.
POR LOS DAÑOS QUE-PRODUCE.	<ul style="list-style-type: none"> SEGUN RESULTE O NO PERDIDA DE VIDAS HUMANAS. ACCIDENTES QUE PRODUZCAN LA PERDIDA TOTAL O SOLO PER- JUICIOS PARCIALES EN LA AERONAVE.
POR LOS ACTOS QUE LOS PRODUCEN.	<ul style="list-style-type: none"> DEBIDO A DEFECTOS DE MATERIAL DE VUELO (1) FALLAS DE LA INFRAESTRUCTURA (2) POR ERRORES DEL PILOTAJE (3) OCASIONADOS POR LA ACCION DE CIRCUNSTANCIAS EXTERIORES (4) (INFLUENCIA DE FENOMENOS ATMOSFERICOS, COLISIONES OCASIO- NADAS POR OTRO AVION). ACCIDENTES PRODUCIDOS POR EFECTOS DE ACTOS ILICITOS CONTRA EL AVION, PASAJEROS O TRIPULANTES. (CASO DE EXPLOSIVOS -- ABORDO DE LAS AERONAVES, O ATAQUES CONTRA LOS PASAJEROS O- TRIPULANTES; IMPACTOS DE PROYECTILES).

CLASIFICACION DE LOS ACCIDENTES AVIATORIOS.

POR EL TRANSPORTE QUE REALICEN.

- TRANSPORTE REGULAR.
- TRANSPORTE NO REGULAR.
- TRANSPORTE NACIONAL.
- TRANSPORTE INTERNACIONAL.
- TRANSPORTE AEREO CIVIL.
- TRANSPORTE MILITAR.
- TRANSPORTE AEREO.

FUENTE: BAUZA ARAUJO ALVARO: *Del Accidente Aviatorio y sus Problemática Jurídica*; publicado en los trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio; colección de Estudios Jurídicos Volumen III, Stolvio y Saviolo Hernández, Editores Madrid 1981. p. 102.

- 1.- Los siniestros debido a defectos del material de vuelo van disminuyendo paulatinamente; como consecuencia del creciente perfeccionamiento de los equipos utilizados.
- 2.- Los accidentes relacionados con la infraestructura están también en disminución, como consecuencia del mejoramiento de los sistemas de control y protección, la mayor extensión de las pistas de aterrizaje, el avance técnico radioeléctrico utilizado para el apoyo al vuelo y el aterrizaje en condiciones de escasa o nula visibilidad, los mejores sistemas de balizamiento.
En este punto debemos detenernos a efecto de dar una definición de lo que se entiende por infraestructura es la actividad aeronáutica que en forma jurídica y administrativamente organizada como servicio público, constituye, administra y opera los aeródromos, aeropuertos, instalaciones, servicios de protección al vuelo y servicios conexos de tierra con la finalidad de permitir, facilitar y asegurar las operaciones aeronáuticas en tierra, mar y espacio aéreo. (33)

33 VERA MARTINEZ JULIO: *El Seguro de Infraestructura Aeronáutica*, Ensayo presentado ante las XV Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial en Montevideo en Octubre de 1985, organizadas por el Instituto Uruguayo de Derecho Aeronáutico del Espacio y de la Aviación. ----- Talleres Gráficos de Capital, Montevideo, Uruguay 1985. p. 167.

- 3.- Así mismo juegan un papel muy importante en las estadísticas, los accidentes debidos a las fallas de pilotaje.

La naturaleza humana es y será imperfecta. Los errores de los pilotos juegan un papel importante dentro de los riesgos de la aviación.

Las condiciones psíquicas y fisiológicas de éstos, los errores de operación, la fatiga, tensiones, etc. influyen constantemente, provocando accidentes aviatorios.

Es de vital trascendencia que las jornadas de trabajo y las de descanso de los tripulantes sean espaciadas a efecto de que estén en condiciones óptimas para desempeñar sus labores.

El perfeccionamiento y utilización cada vez mayor de los equipos simuladores de vuelo, la utilización en las aeronaves de equipos radioeléctricos cada vez más completos, el mayor ajuste de los métodos adoptados para evitar la fatiga de las tripulaciones, las afectaciones de sistema de radio-ayuda, contribuyen a la disminución de los accidentes debidos a este motivo.

- 4.- Los accidentes ocasionados por factores externos, prescindiendo del caso de ataques a la integridad de los aviones, deben también disminuir, pues los casos de colisión -- con otras aeronaves y la acción de los factores atmosféricos van disminuyendo por el perfeccionamiento de los sistemas de ayuda y control, sistemas de radar y de conducción a ciegas.

En este aspecto los Estados Unidos han estado desarrollando un mecanismo que pretenden implantar a partir de 1990 para evitar colisiones en el sistema de los TCAS II - (Traffic Control Alert System), que deberán ser utilizados por los transportistas, pero que en el momento actual ha sido motivo de innumerables controversias entre los transportistas como de los propietarios de aeronaves pequeñas por el alto costo que implica su instalación.

Respecto de actos ilícitos; esto es materia de las convenciones de Tokio de 1963, - de la Haya de 1976 y de Montreal de 1971.

6.- CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE AVIATORIO.

El accidente de aviación tiene consecuencias respecto de la responsabilidad por los daños producidos, así como en relación a la documentación de la aeronave y a la situación del personal técnico aeronáutico. (34)

Para el maestro Bauzá Araujo, la responsabilidad en el transporte aéreo respecto de las personas y cosas tiene carácter contractual, surgido del contrato de transporte, en virtud del cual, a cambio del precio de pasaje, el transportista se compromete a llevar al pasajero sano y salvo hasta el punto de destino, produciendo el accidente de aviación el incumplimiento de la obligación, generando el derecho de iniciar las acciones judiciales tendientes a reparar los perjuicios causados; dicha concepción no es totalmente acertada; pues para Bauzá Araujo, así como para la mayoría de los jurisconsultos del Derecho Aéreo; es el contrato el fundamento base de la acción de los perjudicados para hacer funcionar el órgano jurisdiccional mas como lo menciona acertadamente el jurista español Luis Tapia Salinas; (35) son las convenciones internacionales en el transporte aéreo internacional donde verda-

-
- 34 BAUZA ARAUJO ALVARO: Del accidente Aviatorio y su Problemática Jurídica; Ensayo publicado en los trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Colección de Estudios Jurídicos, Volumen III, Stelvio y Matilde Hernández, editores Madrid 1981. p. 104
- 35 Cfr. TAPIA SALINAS LUIS: La Duración del Transporte Aéreo a efectos de la Responsabilidad, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Colección de Estudios Jurídicos, volumen I. Intercontinental Gráfica, S.A. Madrid 1978. p. 150

deramente se deriva la responsabilidad del transportista; -- pues cualquier estipulación entre el transportista y el usuario que contravengan a las disposiciones de la Convención de Varsovia se tendrán por nulas. (36)

En segundo lugar; manifiesta el maestro Tapia Salinas; que -- la expresión contractual no comprende en un sentido estricto aquella derivada del simple hecho del transporte aún sin contrato, que sin embargo es aceptada por las legislaciones; -- por lo tanto justifica el mencionado jurista español que el empleo del término de responsabilidad contractual es válida en cuanto represente una oposición a la responsabilidad extracontractual.

En este sentido también podríamos hablar de causas eximinatorias de responsabilidad siendo ésta una figura típica del -- Derecho Aéreo, pues aunque el operador no hubiese obrado -- con mala fe o no tuviese culpa en el accidente; el derecho a la indemnización es automática, independientemente si el operador tuvo o no culpa en el accidente producido, (37) -----

36 Documentos OACI números 7632, 8917 y 9146, p. 123. El Art. 23 de la Convención de Varsovia dispone que "Toda cláusula que tienda a exonerar de su responsabilidad al porteador o señalar un límite inferior al que se fija en el presente convenio, será nula y de ningún efecto; pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que permanecerá sometido a las disposiciones del presente convenio. Los protocolos de La Haya, Guatemala y Montreal que modifican el convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional; añaden al Art. 23 de la Convención de Varsovia que el transportista podrá exceptuarse de la responsabilidad con respecto a las mercancías transportadas por la pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio oculto y propio de los mismos.

37 Cfr. TAPIA SALINAS LUIS. Op.cit. p. 151.

quedando a cargo del transportista demostrar que él; sus empleados o sus dependientes tomarán todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlos.

(38)

TEMA

2

LA RESPONSABILIDAD
EN EL
ACCIDENTE
AVIATORIO

TEMA II

1.- LA RESPONSABILIDAD EN EL ACCIDENTE AVIATORIO.

CONCEPTO GENERAL DE LA RESPONSABILIDAD.

1.1 ANTECEDENTES HISTORICOS.

La responsabilidad tradicional en Derecho común de los --- países que forman parte del sistema de familias jurídicas descendientes del Derecho Romano-Germánico, es la responsabilidad civil romana; que ha sido fruto de inspiración para otras ramas del derecho, por la natural evolución y especialización del Derecho; dada la movilidad social y los avances tecnológicos que necesariamente repercuten en las Instituciones Jurídicas que deben ajustarse a las necesidades sociales.

La responsabilidad civil romana surge del incumplimiento de las obligaciones.

Las consecuencias de la inexecución de las obligaciones -- variaban según el objeto; si consistía en una cantidad de dinero, o cualquier otra cosa la genere, el deudor quedaba obligado, cualquiera que sea el acontecimiento que le haya impedido pagar lo que debía suponiendo, en efecto, que las monedas o las cosas que destinaba al pago hayan perecido, -- debía procurarse otras, pues todas las cosas de la misma especie pueden servir al pago de la deuda. Siempre era -- así en las obligaciones que resultan del Mutuum o del ----

Contrato Litteris, y en aquellas que nacen exdelicto o cuasi-exdelicto. (1)

Pero, cuando la obligación tiene por objeto un cuerpo cierto o un hecho, la solución es más delicada. Si la cosa debida ha precisado o si la realización del hecho se ha hecho imposible, debe el acreedor soportar el perjuicio o, al contrario, está obligado el deudor a indemnizarle? Para responder a esta pregunta, es necesario investigar cuál es la causa de la inejecución de la obligación.

La doctora en derecho e ilustre jurista Sara Bialostosky (2) señala que tenemos que acudir a la casuística romana para -- solucionar los problemas que al respecto se presentan debido a que no se cuenta con una teoría general sobre el incumplimiento de obligaciones; por lo cual se debe distinguir tres situaciones:

- a) Que haya imposibilidad de cumplir.
- b) Que haya posibilidad de cumplir.
- c) Que sólo haya atraso en el cumplimiento.

Para los efectos de nuestro estudio, solo repararemos en la imposibilidad de cumplir las obligaciones.

1 Cfr. BIALOSTOSKY SARA: Panorama de Derecho Romano, 1a edición; Textos -- Universitarios UNAM, México 1982, p. 199-207.

2 Cfr. BIALOSTOSKY SARA: Op.cit. p. 137-149.

IMPOSIBILIDAD EN EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES.

En el caso de que el incumplimiento sea imposible, debe verse si la imposibilidad es imputable al deudor o surge por -- causas extrañas a él.

Si surge por causas o circunstancias ajenas a su voluntad, -- el deudor que no cumplía podía cobijarse bajo la fórmula de Celso; a lo imposible no está obligado nadie (D. 50, 17, --- 185). (3)

Esta excepción no la podía hacer valer el deudor si al con-- tratar sabía que la prestación era imposible y por tanto que da obligado al pago de daños y perjuicios. Las circunstan-- cias ajenas a su voluntad pueden ser el caso fortuito y la -- fuerza mayor.

a) CASO FORTUITO. (CASOS FORTUITOS).

La maestra Bialostosky lo define como todo suceso -- no imputable al deudor que asigna el incumplimiento de la obligación CD. 50, 17, 23) (3)

El caso fortuito para el maestro Dioclesiano Oropeza es un acontecimiento al que la voluntad del deudor queda completamente extraña, uno puede serle -- imputado. (4).

3 Cfr. ibidem p. 139.

4 OROPEZA AGUIRRE DIOCLESIANO Derecho Romano II. S.F. Universidad Nacional Autónoma de México. E.N.E.P. Aragón, México 1985. p. 18

b) FUERZA MAYOR.

Consiste en los acontecimientos imprevisibles, fatales o inevitables, es decir, que escapa de las manos del deudor el evitarles a los cuales se origina el incumplimiento de la obligación (D. 44, 7, 1, 4).

(5)

La vis mayor o fuerza mayor, el hombre es impotente para resistirlo, como los incendios, las inundaciones, los ataques a mano armada.

La imposibilidad de cumplimiento puede ser imputable al deudor por dolo, culpa o custodia.

c) DOLO.

- Es una conducta positiva o negativa, consciente --- antijurídica, con el afán de dañar, que provoca incumplimiento de la obligación. (6)

- Si la obligación no se cumple conforme a lo pactado o no puede cumplirse, se denomina DOLUS MALUS.

- No se Presume.

- El acreedor que alegue que una obligación devino -- imposible de cumplimiento por dolo del deudor, debe probarla (D. 22. 3. 18. 1) (7).

5 Cfr. BIALOSTOSKY SARA. Opcit. p. 138.

6 Cfr. BIALOSTOSKY SARA. Opcit. p. 138.

7 Ibidem, p. 138.

- El deudor siempre responde de su dolo.
- La cláusula en virtud de la cual las partes se eximen de su dolo, es nula. (8)

d) CULPA.

La culpa consiste en un hecho o en una omisión imputable al deudor, pero sin que haya habido por su parte intención de perjudicar al acreedor. No es culpable más que de imprudencia, de negligencia o de torpeza, el profesor Dioclesiano Oropeza señala que no puede ser cometida más que por una persona razonable; pero no por un loco, un infans o un impuber, próximos infantiae (9), para la doctora Bialostosky la culpa es la falta de diligencia al no prever las consecuencias posibles que la conducta positiva o negativa pueda tener (10), para la maestra o doctora Bialostosky (11), "Señala que dentro de la culpa contractual en base a la casuística romana, se pueden señalar 3 clases de culpa.

CULPA LATA O GRAVE.-

Es la falta total de prudencia, la inobservancia más elemental de cautela que todos debemos tener y entender. (D. 50. 16. 213. 2).

8 Ibidem, p. 138

9 Cfr. OROPEZA AGUIRRE DIOCLESIANO. Op.cit. p. 181.

10 Cfr. BIALOSTOSKY SARA. Op.cit. p. 138

11 Cfr. Ibidem, p. 138.

CULPA LEVIS.-

Es la falta de la diligencia que todo hombre común y corriente debe tener y entender respecto a sus pernencias; los romanos se referían a este comportamiento como el que debe tener todo locrus paterfamilias, el derecho moderno lo denomina CULPA EN ABSTRACTO.

CULPA LEVISIMA.- (Aplicado por los comentaristas a la materia contractual).

Consiste en la diligencia especialísima privativa -- que ciertos hombres deben poner en su conducta, debido a su inteligencia, a su conocimiento especial respecto a la manera que obliga.

e) CUSTODIA.

La doctora Bialostosky con respecto a la custodia señala que debemos entenderla en relación con el incumplimiento de las obligaciones como la responsabilidad objetiva que tienen ciertos sujetos pasivos de las - obligaciones, de entregar o restituir las cosas después de haberlas usado o conservado cierto tiempo.

(12)

Implica un grado mayor de responsabilidad, pero sin culpa. La prestación de custodia no se presume, pue

12 Cfr. Ibidem. p. 139.

den las partes convenirla o derivarse de una disposición legal. (13)

La obligación de custodia la encontramos por ejemplo en los patrones de barco (indutae), en los posaderos (caupones). (14)

1.2 DEFINICION.- RESPONSABILIDAD CIVIL

De acuerdo con los principios emanados del Derecho Romano y posteriormente del código de Napoleón de 1804. en los cuales han bebido sus fuentes la mayor parte sino la totalidad de las legislaciones de los países de habla hispana, todo aquel que ocasiona un daño a otro debe indemnizar o reparar dicho daño causado por su dolo, culpa o negligencia.

El distinguido maestro y jurista mexicano Manuel Bejarano Sanchez, define la Responsabilidad Civil como, "La necesidad de reparar los daños y perjuicios causados a otro, por un hecho ilícito o por la creación de un riesgo", para dicho autor la responsabilidad civil es pues, el nombre que se dá a la obligación de indemnizar por los daños y perjuicios. (15)

Para dicho autor la responsabilidad civil es pues, el nombre que se dá a la obligación de indemnizar por los daños

13 Cfr. OROPEZA AGUIRRE DIOCLESIANO, opcit. p.18-20.

14 BIALOSTOSKY SARA. Opcit. p. 139.

15 BEJARANO SANCHEZ MANUEL: Obligaciones Civiles, 3a. edición, Ed. Harla - México, 1984, p. 262.

causados por un hecho ilícito o por un riesgo creado, -----
 su contenido es la indemnización, indemnizar es dejar sin da-
 ño. (16)

Hay dos formas de indemnizar, que son a saber:

a) LA REPARACION POR NATURALEZA: Que tiende a borrar los --
 efectos del acto dañoso, restableciendo las cosas a la situa-
 ción que tenían antes de el daño, colocando de nuevo a la víc-
 tima en el pleno disfrute de los derechos o intereses que le-
 fueran lesionados.

b) LA REPARACION DE EQUIVALENTE: Es aquella que consiste en
 hacer que ingrese en el patrimonio de la víctima un valor ---
 igual a aquel de que ha sido privada, no se trata de borrar -
 el perjuicio sino de compensarlo.

El artículo 1915 del C.C. las señala con previsión: "La repa-
 ración del daño debe consistir, a elección del ofendido, en -
 el restablecimiento de la situación anterior, cuando ello sea
 posible, o el pago de daños y perjuicios. (17)

CLASES DE INDEMNIZACION.

Hay dos tipos de indemnización; atendiendo el daño que debe -
 reparar; así por lo tanto el profesor Manuel Bejarano -----

16 Cfr. Ibídem p. 263

17 Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la Re-
 pública en Materia Federal; 53a. ed, Miguel Angel Porrúa, Editor México 1989.

Sánchez (18) define a la indemnización compensatoria como:

INDEMNIZACION COMPENSATORIA:

Es aquella que compensa la depreciación o pérdida definitiva de los bienes o derechos de víctimas; es un sucedáneo o sustituto de aquellos que se han deteriorado o desaparecido.

INDEMNIZACION MORATORIA:

Cuando el daño proviene de un retardo o mora en cumplimiento de una obligación, se repara por esa mora y la indemnización correspondiente recibe el nombre de Moratoria.

La cuantía de la indemnización moratoria será igual a las pérdidas o los perjuicios que hubiese sufrido el acreedor por el cumplimiento retardado.

El Artículo 1319 del Código uruguayo, establece: "Todo hecho ilícito del hombre que causa a otro un daño, impone a aquel por cuyo dolo, culpa o negligencia ha sucedido la obligación de repararlo. Cuando el hecho ilícito se ha cumplido con dolo, esto es con intención de dañar constituye un delito; --- cuando falta esa intención de dañar, el hecho ilícito constituye un cuasidelito. En uno y en otro caso, el hecho ilícito puede ser negativo o positivo, según que el deber infringido consita en hacer o no hacer".

18 BEJARANO SANCHEZ MANUEL: Opcit. p. 264.

2.- LA RESPONSABILIDAD EN DERECHO AEREO.

2.1 INTRODUCCION.

Como hemos visto el origen de la responsabilidad la encontramos en el incumplimiento de las obligaciones en el Derecho Romano; posteriormente fue evolucionando a través de los diversos jurisconsultos romanos, de la obra compiladora de Justiniano; de los Estudios realizados por los Glosadores y Postglosadores comentaristas fundamentalmente de la obra jurisprudencial romana; posteriormente la escuela alemana del Derecho hasta la codificación civil hecha por Napoleón en 1804, cuya inspiración sirvió de nombre para llamar así al código "Código Napoleón", inspirador para las codificaciones iberoamericanas. (19)

Pero la sociedad y el mundo fueron evolucionando, nuevos descubrimientos, se dieron en la faz de la tierra a partir del principal descubrimiento la del Continente Americano; sucesos importantes como la revolución industrial tuvieron cambios en las estructuras socio-políticas y por consecuencia el Derecho. El hombre en su afán de conquistar y dominar a la naturaleza emprendió la conquista del aire no sólo con globos, sino con

19 Cfr. BAUZA ARAUJO ALVARO: La Responsabilidad de los Controladores de Torre en las Operaciones Aéreas, publicado en los trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, colección de Estudios Jurídicos, Volumen III Stelvio y Matilde Hernandez, Editoriales. p. 30.

20 GILDEMEISTER ALFREDO: Elementos de Derecho Aeronáutico, 3a. edición Universidad del Pacífico, Lima 1984. p. 136.

máquinas pesadas que en lugar de flotas necesitaban aferrarse al medio por el que se desplazaban o impulsarse en el mismo, - "se hizo evidente que el riesgo y sus consecuencias inevitables, el siniestro con el daño en algunos casos, serían las - circunstancias que acompañarían a los usufructuarios directos de este invento así como a terceros que, apegados a su natural medio terrestre veían que por necesidad se les imponía un peligro. (20)

El tema de la responsabilidad en la aeronáutica empieza entonces a comentarse y discutirse, constituyéndose en un serio - problema que apasiona no sólo al jurista, sino al aeronauta, - al ciudadano común y a las naciones en general. (21)

Lemoine (22) señala que el sentimiento de temas provocado por los riesgos que ofrecía este medio de transporte, conducía al establecimiento de reglamentaciones tendientes a aumentar la seguridad del vuelo.

En el Congreso de Varsovia de 1910, se inicia el estudio de la responsabilidad del transportador aéreo. Sigue el Congreso - de Franckfort de 1913 y posteriormente, la conferencia internacional de Derecho Privado Aéreo, realizado en el año de 1926

21 Cfr. *ibidem* p. 130.

22 LEMAIN MAURICE: *Traité de Droit Aérien*, 1947, p.3 citado por Bauza Araujo Alvaro *Caracteres generales del Derecho Aéreo*, publicado en los trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, colección de Estudios Jurídicos, -- volumen III, Stelvio y Matilde Hernández editores, Madrid 1981. p. 30

en París, que tuvo como finalidad considerar un ante proyecto de convención sobre este tema. (23)

La navegación aérea, como toda actividad humana, está integrada por una sucesión de actos cuyos efectos normales son precisamente la realización del fin propuesto. Sin embargo, en muchas ocasiones estos mismos actos, e incluso la intervención de ciertos hechos, causa una serie de consecuencias que determinan una auténtica perturbación o unos resultados dañosos para personas interesadas y ajenas a la propia navegación aérea. (24)

Ya en el año de 1922 en la Sociedad de Estudios Legislativos los riesgos del aire eran explicados por el jurista francés Ripert. (25)

2.2. DEFINICION.

Leon Paz (26) ha definido 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 decir la navegación aérea.

23 GILDEMEISTER ALFREDO. *Opcit.* p. 130.

24 TAPIA SALINAS LUIS: *El Problema General de la Responsabilidad en Derecho Aéreo*, Ensayo publicado en los trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, colección de Estudios Jurídicos, volumen I, Intercontinental Gráfica Madrid 1978, p. 146.

25 MAURICE LEMOINE: *Reflexions sur les Regimes de Responsabilité Limitée en Droit Aérien*, en *Revue de Droit Aérien*, p. 3, año 1952.

26 PAZ LEON: *Compendio de Derecho Aeronáutico*, p. 157, Buenos Aires, 1959, citado por Gildemeister Alfredo *Elementos de Derecho Aeronáutico*, 3a. edición, Universidad del Pacífico, Lima Perú 1984, p. 130.

Esta responsabilidad ha sido dividida por los tratadistas del Derecho Aéreo Internacional en responsabilidad contractual y extracontractual, según se derive del contrato de transporte de pasajeros; carga; mercancías y equipajes o por daños causados por las aeronaves o terceros en la superficie; en general podemos decir que los usuales responsables son los propietarios de las aeronaves; o las empresas transportadoras, su comandante que como representante de la Empresa la obliga por los daños causados por los accidentes de aviación y el autor del daño.

3.- CLASES DE RESPONSABILIDAD.

RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL.

3.1 CONCEPTO Y CARACTERES.

Consideraciones Generales:

El auge de la producción en todos los campos y la necesidad de mover las materias primas o los bienes producidos de un lugar a otro y, como consecuencia el desarrollo del transporte aéreo hacen que el contrato de transporte aéreo se coloque como uno de los contratos demás uso en el comercio actual y su práctica sea motivo de la creación de Empresas poderosas.

El transporte aéreo tiene carácter local e internacional, es decir, se practica bajo el imperio de leyes nacionales y de disposiciones aceptadas internacionalmente.

Por lo que se refiere el transporte aéreo internacional, la necesidad de cooperación en esta materia, surgió como consecuencia del desarrollo técnico de la aviación después de la primera Guerra Mundial.

En la conferencia de paz de París, se celebró una convención multilateral de navegación aérea, la importancia histórica de ello fue la de reconocer la soberanía nacional en el espacio aéreo del territorio del Estado. (27)

a) CONCEPTO Y TERMINOLOGIA.

En los primeros estudios del transporte aéreo, ha sido preocupación internacional y por los especialistas del Derecho Aéreo Internacional Público el establecer las condiciones del transporte y los límites de la responsabilidad respecto de las personas; el equipaje y las cosas transportadas, con el fin de no trabar el desarrollo de la aviación.

La primera consecuencia jurídica aeronáutica internacional fue la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia en 1929, denominado comúnmente como Convención de Varsovia (28) que en el artículo 17 que habla de la responsabilidad del transportador señala que el "porteador es responsable --

27 Cfr. FRANCOZ RIGALT ANTONIO: Derecho Aeroespacial, la edición. ed. -- Porrúa, Mexico 1981, p. 42.

28 Documentos Jurídicos OACI, p. 107

del daño ocasionado en caso de muerte, herida o cualquier -- otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando - el accidente que ha causado el daño se haya producido abordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque.

No son pocos los autores que admiten en forma implícita y -- tal vez inconsciente la existencia del contrato dentro de la responsabilidad contractual como hecho *sinae qua non*, de --- existencia de la misma.

La responsabilidad contractual para el jurista español Tapia Salinas (29) es aquella que se deriva del incumplimiento o - cumplimiento anormal del contrato de transporte aéreo; y que genéricamente nos señala hemos de entenderla como aquella -- que se deriva del ejercicio del transporte aéreo en relación con el contrato que liga al transportista con sus empleados- por un lado, y con los usuarios por el otro lado.

Existe pues según la opinión del jurista español dos tipos - de clases de responsabilidades dentro del contrato de transporte.

- 1) Lo surgida del contrato de trabajo; que es aquella deri

29 TAPIA SALINAS LUIS: Ensayo de Sistematización de la Responsabilidad en el Transporte Aéreo Internacional; colección de Estudios Jurídicos, --- volumen I, Intercontinental Gráfica Madrid 1978, p. 150.

vada de las lesiones y daños sufridos por el personal y tripulación de la aeronave en caso de accidentes. La responsabilidad del transportista caería más dentro del ámbito de la responsabilidad laboral; y no de la Convención de Varsovia, regulándose por las estipulaciones y convenios especiales que se establezcan con los sindicatos por conceptos de indemnización por muerte, heridas sufridas por el personal técnico aeronáutico.

2) La otra responsabilidad que habla el maestro Tapia Salinas es la derivada del contrato de transporte.

La responsabilidad contractual según exponen Foglia y Mercado es la que nace de inejecución o defectuoso cumplimiento de un contrato. Si el contrato se cumple o se cumple en forma defectuosa por una de las partes interesadas, la otra tiene derecho al resarcimiento del daño producido por aquellos. (30)

Para el catedrático Peruano Alfredo Gildemeister (31), la responsabilidad contractual es aquella que se origina o nace del contrato de transporte. Dicho contrato obliga al porteador a conducir al pasajero o a la mercancía a destino, sin sufrir daños y en el tiempo y condiciones indicadas. Supone el uso-

30 FOGLIA RICARDO A. Y MERCADO ANGEL P.: Derecho Aeronáutico, Buenos Aires, 1986, p. 146 y 147, citado por MAPELLI ENRIQUE, Responsabilidad del Transportador en casos de retraso, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, colección de Estudios Jurídicos, Volumen II, Intercontinental Gráfica Madrid 1978, p. 210.

31 GILDEMEISTER ALFREDO: Elementos de Derecho Aeronáutico, 3a. edición 1984 Universidad del Pacífico, Lima, Agosto 1984, p. 131.

voluntario de la aeronave y del conocimiento de los riesgos que se corren, propios del medio de transporte.

Como podemos observar, la mayoría de los autores presuponen la existencia del contrato de transporte aéreo como elemento necesario para fincar responsabilidad.

En este aspecto comparto las ideas del maestro y jurisconsulto español Luis Tapia Salinas, (32) en el sentido que el término de responsabilidad contractual no es del todo acertado; pues tratándose de transporte aéreo internacional su fundamento lo encontramos en las Convenciones Internacionales y no de las cláusulas del contrato que hayan podido celebrarse con el usuario y que pretendiesen derogar lo estipulado en la Convención de Varsovia, se tendrían por no puestas y afectos de nulidad absoluta. (33)

Es más, la falta del mismo contrato afectaría al transportista pues si el transportista admite al viajero o al pasajero sin que se haya expedido el billete de pasaje que sería el contrato de transporte celebrado entre ambas partes para los

32 Cfr. TAPIA SALINAS LUIS: *Opcit.* p. 151.

33 Convención de Varsovia de 1929, documento OACI, documento 7632, 5932 y 9148, p. 122

ART. 23.- "Toda cláusula que tienda a exonerar de su responsabilidad al porteador o señalar un límite inferior, al que se fija en el presente convenio, será nula y de ningún efecto; pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato que permanecerá sometida a las disposiciones del presente convenio.

efectos que estamos estudiando; el transportista no tendrá derecho a prevalecerse de las disposiciones del convenio de Varsovia que excluyen o limitan su responsabilidad. (34)

El billete de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte, por lo que la ausencia, irregularidad y pérdida del billete no afectará la existencia ni la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas de las convenciones internacionales; así lo dispone y establecen los protocolos de la Haya de 1955 y de Montreal de 1975, (35) que modifican al convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

Por otra parte, la expresión contractual no comprendería, -- aplicada en un sentido restringido aquella responsabilidad -- que se deriva del simple hecho del transporte, aún sin contrato y que sin embargo tiene lugar y es aceptado por las --

34 SZEKELY ALBERTO: Instrumentos fundamentales de Derecho Internacional - Público, 1a edición, Dirección General de Publicaciones, UNAM México-1981. p. 1268.

ART. 3.- De la convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional.

ART. 3 - FRAC. II.- "La ausencia, la irregularidad o la pérdida del billete no afecta ni la existencia ni la validez del contrato de transporte, ni por ello dejará de estar sujeto a las reglas de la presente convención. Sin embargo, si el transportador acepta al viajero sin que le haya sido expedido un billete de transporte, no tendrá derecho de acogerse a las disposiciones de esta convención, que excluyen o limitan su responsabilidad.

35 Documentos Jurídicos. OACI, No.s 7632 y 9146, p. 110.

legislaciones. (36)

Por lo que como concluye el maestro Tapia Salinas, sólo se -- puede admitir esta denominación en cuanto represente una opo-- ción a la responsabilidad extracontractual y por cuanto --- abarca la generalidad no la totalidad de las cosas derivadas-- del transporte aéreo. (37)

Hasta aquí hemos estado diciendo que para muchos autores la - responsabilidad contractual debe tener su origen en la cele-- bración del contrato de transporte aéreo; ¿pero que debemos - entender por contrato de transporte aéreo?. Esta interrogan-- te nos la resuelve el maestro doctrinario español Luis Tapia-- Salinas que define el contrato de transporte aéreo como ---- "aquel mediante el cual, una persona denominada transportista conviene con otra que llamaremos usuarios, en el traslado de-- un lugar a otro en una aeronave y por vía aérea, de una deter-- minada persona o cosa con arreglo a las condiciones estipula-- das entre ambas partes" (38)

Para la Dra. Freidenberg el contrato de transporte aéreo es - un contrato por el cual una de las partes se obliga a trasla-- do aéreo de personas y otra a pagar un precio. (38 bis)

36 Cfr. TAPIA SALINAS LUIS. Op.cit. p. 151

37 Ibidem, p. 151

38 TAPIA SALINAS LUIS: La Regulación Jurídica del Transporte Aéreo, minis-- terio del aire, intercontinental gráfica, Madrid 1948, p. 96.

38 Bis. FREIDENBERG ELIZABETH MIREYA: Hacia una Estructuración de las Con-- diciones Generales de Transporte (personas), XII jornadas Iberoamerica-- nas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial, --- Comercial Malvar, Madrid 1983, p.87

El Convenio de Varsovia, no se refiere expresamente al contrato de transporte aéreo, pero determina que es al decir "Todo-transporte en el cual, según las estipulaciones de las partes, el punto de partida y el de destino..." (39), claro está que se refiere al transporte aéreo internacional pero el concepto básico también es aplicable. Indica además que concierne a - personas, equipajes y mercancías.

FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL.

Según Lemoine (40) la responsabilidad puede tener su fundamen- to o bien en la existencia de culpa, existencia que se presu- me, o bien simplemente en la voluntad del legislador tan pronto se dé la inexecución y con independencia de que el trans- portista haya no incurrido en falta.

39 Convención y protocolo adicional para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional.
Firma: Varsovia, 12 de octubre de 1929. Entrado en vigor, 13 de febr- ro de 1933.

ART. 1, FRAC. II.- Se denomina Transporte Internacional en tér- minos de la presente convención, todo transporte, de acuerdo -- con lo estipulado por las partes, cuyos puntos de partida y des- tino, bien sea que haya o no interrupción de transporte o tras- bordo, estén situados en el territorio de dos altas partes con- tratantes o en el territorio, de una sola alta parte contratante, si se prevé una escala en un territorio de una sola alta -- parte contratante, si se prevé una escala en un territorio sometido a la soberanía, al dominio, al mandato o a la autoridad de otra potencia, aún cuando ésta no sea contratante. El transpor- te sin tal escala entre los territorios sometidos a la soberanía, al dominio, al mandato o a la autoridad de la misma alta -- parte contratante, no se considera como internacional. para los efectos de la presente convención.

40 LEMOINE: Droit Aérien, núm 559, citado en Tapia Salinas Luis; --- Ensayo de Sistematización de la responsabilidad en el Transporte - Aéreo Internacional, colección de estudios Jurídicos, volumen I. - Intercontinental Gráfica, Madrid 1978. p. 151.

El fundamento de la responsabilidad para el Dr. Tapia Salinas (41) es la relación jurídica que liga al transportista con el usuario.

Ahora bien esta relación se establece la mayoría de las veces, por medio de un contrato de transporte, pero hay casos en los que, aún no existiendo este contrato, tiene lugar la relación jurídica entre los elementos que intervienen en el transporte aéreo, que se transforma o dá origen a la responsabilidad en caso de no realización del transporte.

Tal sucede muy especialmente en aquellas legislaciones que regulan el mero hecho del transporte sin referirse de manera -- concreta al contrato en si mismo. (42)

BASES EN LA QUE SE APOYA LA EXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

El Dr. Tapia Salinas (43) ofrece las siguientes bases como dice en un de sus más importantes ensayos publicados, "Ensayo de Sistematización de la Responsabilidad en el Transporte Aéreo - Internacional, p. 151 que a saber son las siguientes:

a) INCUMPLIMIENTO TOTAL EL CONTRATO.- Se refiere al caso en el que el transporte no se realice. Este incumplimiento puede ser:

41 TAPIA SALINAS LUIS. Op.cit. p.151

42 Cfr. Ibidem. p. 151.

43 TAPIA SALINAS LUIS. Op.cit. p. 151.

1.- Por falta de iniciación, cuando el transporte ni siguera ha tenido comienzo.

2.- Por falta de conclusión, cuando, una vez iniciado, no -
llega a terminarse, cualquiera que sea la causa.

Tanto en uno como en otro caso los motivos por los que no --
tiene lugar el cumplimiento del contrato de transporte, pue-
den ser debido a:

A) MOTIVOS SUBJETIVOS, referidos a:

- a) Voluntad del transportista.
- b) Voluntad del usuario.

B) MOTIVOS OBJETIVOS.- Fuerza mayor en la que para evitar-
mas subdivisiones podemos incluir el caso fortuito.

El Artículo 211, del C.C. dispone que "nadie está
obligado al caso fortuito, sino cuando ha dado --
causa o ha contribuido a él, cuando ha aceptado -
expresamente esa responsabilidad o cuando la ley-
se le impone". (44)

El caso fortuito o la fuerza mayor, ¿son éstos términos sinó
nimos o tienen una connotación diferente?

Los términos caso fortuito y fuerza mayor, tienen un signifi-
cado equivalente para nuestro legislador, (artículos 812, --
1847 del C.C.), (45).

44 Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la-
República en Materia Federal; 53a. ed., Miguel Angel Porrúa, editor, -
México, 1984.

45 Cfr. Ibidem.

quien los utiliza indistintamente y, aunque algunos autores encuentran sutiles y variadas diferencias (entre ellos que el caso fortuito es un acontecimiento natural y la fuerza mayor, un hecho de hombre) (46). El C.C. les atribuye el mismo sentido e idénticas consecuencias.

Creemos que ambos términos aluden a diversas características de un mismo hecho: el de "Caso Fortuito", destaca el atributo ajeno y no provocado del suceso, el de "Fuerza Mayor", su carácter irresistible.

VICIOS DE LA AERONAVE.- Son aquellos que le impiden la iniciación o la conclusión del vuelo en que tiene lugar el transporte.

VICIOS DEL OBJETO.- Referidos al transporte de cosas, en su doble concepto de mercancías y de equipaje, teniéndose en cuenta que estos vicios han de ser surgidos o apreciados después de la aceptación de los objetos por parte del transportista, ya que si lo fueren con anterioridad, tendría éste derecho a la exclusión de la cosa.

MUERTE DEL PASAJERO O DESTRUCCION TOTAL DE LAS COSAS TRANSPORTADAS.- Casos éstos en los que, aún dándose todas las condiciones necesarias y convenientes para la realización del

46 Cfr. BEJARANO SANCHEZ MANUEL: Obligaciones Cíviles, 3a. edición, ed. --- Harla, México, 1984. p. 300.

Transporte, no llega éste a efectuarse por la concurrencia - de los citados hechos o actos.

INCUMPLIMIENTO PARCIAL.- En este caso el contrato y transporte se lleva a efecto, pero podemos decir que de una manera anormal, puesto que, o bien no se realiza de conformidad con las condiciones pactadas o bien se efectúa, pero no con la debida integridad respecto a los sujetos u objetos transportados. Así, pues, el incumplimiento puede ser:

RESPECTO AL SUJETO.- Cuando se trata de transporte de personas y éstas llegan al punto de destino, pero habiendo padecido en su integridad física (caso de heridos, lesiones, etc). Aquí se trata, lógicamente, de un caso de incumplimiento parcial, puesto que, como es natural, en el contrato se prevé - el transporte del pasajero en toda su integridad.

RESPECTO AL OBJETO.- Son aquellos casos en que el transporte de equipajes y mercancías se lleva a efecto, pero las cosas transportadas sufren pérdidas parciales, daños, destrucciones o deterioros, implicando por los mismos motivos anteriormente expuestos un incumplimiento del contrato.

Respecto a la actividad, deducida de su triple aspecto de:

LUGAR.- En aquellos casos en los que la salida o la llegada en el transporte aéreo tiene lugar en puntos diferentes a -- los previstos en el contrato o título de transporte, -----

existiendo por ello perjuicio para los usuarios.

TIEMPO.- Especialmente tipificado en el retraso, en el horario previsto, y cuya causa de incumplimiento será mas adelante tratada con la extensión e importancia debidas.

FORMA.- Que se refiere aquellos casos en los que, por realizarse el transporte sin la existencia del título correspondiente, resulta algún perjuicio para el usuario o incluso -- para el transportista.

3.1.2 RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR AEREO POR DAÑOS A - PERSONAS, CORREO Y CARGA TRANSPORTADOS.

Los acuerdos internacionales como el Convenio de Varsovia de 1929, el protocolo de la Haya, que introduce modificaciones al Convenio de Varsovia, como ya lo hemos indicado y el Convenio de Guadalajara, (47) tratan de diversos aspectos de la responsabilidad en lo que se refiere a personas, correo y -- carga. Estas modificaciones han pretendido ser correlativas a la mayor extensión de la responsabilidad, por el incremento de la capacidad de vuelo así como de transporte de las -- modernas aeronaves, las alzas en los costos, la pérdida del valor de la moneda sin considerar nuevas visualizaciones de una casuística cada vez más enriquecida por el acaecer aeronáutico. (48)

47 Documentos Jurídicos OACI, Nos. 7632, 8932, 9148. p. 107.

48 Cfr. GILDEMEISTER ALFREDO. Opcit. p. 133

Es así como los rápidos cambios dentro de la tecnología aeronáutica se vieron reflejados en el transporte aéreo internacional, que era de imperiosa necesidad modificar la Convención de Varsovia, especialmente en lo que toca a la limitación de la responsabilidad de los transportadores.

Se imponía la celebración de nuevas convenciones internacionales que modificarán el Régimen de Varsovia de 1929, fue entonces que el protocolo de Guatemala, celebrado el 8 de marzo de 1971, que si bien no está en vigencia por no haberse completado las ratificaciones necesarias, no deja de ser interesante desde el punto de vista jurídico. En la misma situación se encuentra la Conferencia de Montreal y los cuatro protocolos adoptados en la misma. (49)

TRANSPORTE DE PERSONAS.- El Convenio de Varsovia (50), en el artículo 17, señala como responsable el transportador en los casos de muerte, herida o cualquier tipo de lesión corporal sufrida por los viajeros, cuando el accidente causante del daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque.

49 TOBOLENSKY ALEKSANDER: Monetary Limitations of Liability in Air-Law, --- Legal, Economic and Socio-political aspects de Daro Publishing Montreal 1986. p.28-36.

50 SZEKELY ALBERTO: Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional --- Público; Convención y protocolo para la unificación de ciertas reglas --- relativas al transporte aéreo internacional, firma: Varsovia, 12 de --- octubre de 1929, Entrada en vigor: 13 de febrero de 1933; la edición --- Dirección General de Publicaciones, UNAM, México 1981 p. 1267.

El protocolo de Guatemala, modifica el artículo 17 del Convenio, al decir que:

1) El transportista será responsable del daño causado en casos de muerte o lesión corporal del pasajero por la sola razón de que el hecho que las haya causado, se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, sin embargo el transportista no será responsable si la muerte o lesión se debe exclusivamente al estado de salud del pasajero.

2) El transportista será responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje por la sola razón de que el hecho que haya causado la destrucción, pérdida o avería se produjo a bordo de la aeronave, durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, o durante cualquier período en que el equipaje se halle bajo custodia del transportista. Sin embargo el transportista no será responsable si el daño se debe exclusivamente a la naturaleza o vicio propio del equipaje.

3) A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio el término "equipaje" significa tanto el equipaje facturado como los objetos que lleve el pasajero. (51)

51. 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 modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, documentos jurídicos OACI, No. 8932. p. 117.

El artículo transcrito amplía el margen de responsabilidad -- del porteador, ya que el Convenio de Varsovia, lo exime de -- responsabilidad si prueba que él y sus comisionados tomaron -- las medidas necesarias para evitar el daño o fue imposible to -- marlas. La razón se debe a la aplicación de la responsabili -- dad objetiva por la que opta el protocolo de Guatemala, que -- rige en todos los casos, salvo en los que la lesión o muerte -- se ocasione por la salud del viajero o por la culpa o contri -- bución probada de la persona que ha sufrido el daño y por el -- que pide ella o sus allegados una indemnización. Sólo en un -- caso así, el porteador quedaría libre total o parcialmente de -- responsabilidad en el grado en que tal culpa haya contribuido -- al daño o lo hubiere causado. (52)

En el protocolo de Guatemala se estableció el instituto deno -- minado de la complementación nacional de indemnización, para -- el caso de muerte o lesiones a los pasajeros, permitiéndose a -- los Estados establecer y aplicar en sus territorios un siste -- ma para complementar las indemnizaciones debidas por la apli -- cación del Convenio, siempre que ello no implique imponer al --

52 Cf. FRANCOZ RIGALT ANTONIO: Derecho Aeroespacial, 1ª edición; ed. --- Porrúa Mexico 1981, p. 67.
El protocolo que modifica el Convenio revisado para la unificación de -- ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en -- Guatemala, el 8 de marzo de 1971 y el cual no está en vigor, por no ha -- ber sido ratificado por ningún estado hasta la fecha, cambio el princ -- ipio de presunta responsabilidad al de riesgo creado o responsabilidad -- objetiva y estableció como excepciones la culpa concurrente y el estado -- de salud del pasajero, aumentando los límites de responsabilidad a --- \$1'000,000.00 USD.

transportista o a sus dependientes responsabilidad alguna adicional o la ya establecida y no gravite sobre el primero, carga económica o administrativa alguna, a parte de la de recaudar en dicho estado la contribución de los pasajeros, si se solicita. (53)

TRANSPORTE DE EQUIPAJES O CARGA.

En el artículo 18 del Convenio, se hace responsable al porteador por el daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados o de mercadería, cuando el hecho que haya causado el daño se produzca durante el transporte aéreo.

En el segundo párrafo del mencionado artículo, se considera que el transporte aéreo se inicia desde el momento en que las mercaderías o equipajes pasan a poder del transportador, así las deposite éste en la aeronave, aeropuerto o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo. No se incluye en dicho artículo, ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeropuerto, no obstante, cuando algunos de estos transportes hayan sido realizados en ejecución de un contrato de transporte aéreo para fines de

53 PERUCCHI HECTOR A.: Información sobre los últimos acontecimientos legales en materia de Derecho Aeronáutico, presentado en las Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del espacio, Santiago de Chile 1972, citado por Bauza Araujo Alvaro, Del accidente aviatorio y su problemática jurídica, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio; colección de Estudios Jurídicos, Volumen III, Stelvio y Matilde Hernández editores. p. 106.

carga, entrega o transbordo, se presumirá todo daño existente a no ser que se demuestre lo contrario, como un hecho acaecido durante el transporte aéreo. (54)

De aquí se desprende, que la persona que quiera reclamar a un porteador deberá probar la destrucción, avería o pérdida de su equipaje o mercancía, así como que el daño haya ocurrido mientras las cosas se hallaban en poder del mismo. Pero sucede en muchos casos, es difícil para el reclamante hacer la demostración que pruebe que el daño ocurrió cuando el equipaje estaba en poder del transportador, dado que éste para la comodidad de los usuarios contrata empresas de omnibus, camiones para la entrega de los objetos. En estos casos según la opinión del maestro y doctrinario, Alfredo Gildemeister, se impone la necesidad de hacer uso de la presunción juristantum, estimándose que el daño se ocasiono durante el transporte aéreo. (55)

El protocolo de Guatemala (56) suprime los párrafos 142 del -

54 Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929, documentos jurídicos. OACI. p. 117

55 GILDEMEISTER ALFREDO: Elementos de Derecho Aeronáutico, 3a. edición Universidad del Pacífico, Lima 1984, p. 136.

56 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, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de Septiembre de 1955 "Protocolo de Guatemala de 1971", Documentos Jurídicos. OACI. No. 8922. p. 117.

artículo 18° del Convenio, sustituyéndolos por los siguientes:

1) El transportista será responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de mercancías, cuando el hecho que haya causado el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

2) El transporte aéreo, en el sentido del párrafo precedente, comprenderá el período durante el cual las mercancías se encuentran en poder del transportista en un aeródromo, abordado de una aeronave, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo, en cualquier lugar.

Notamos que el protocolo de Guatemala, no hace referencia al párrafo 3° del artículo 18° del Convenio, por lo que se produce la duda de si continúa o no en vigor el citado párrafo.

TRANSPORTE GRATUITO.

Lena Paz, (57) lo define como "El que se realiza por un acto de mera cortesía o benevolencia, sin implicar beneficios materiales para el transportista y sin poner a cargo del transportado contraprestación alguna".

El transporte aéreo comercial tiene como característica el -
lugar que obtiene el transportista en virtud de ser el mismo

57 LENA PAZ: Compendio de Derecho Aeronáutico, p. 157, Buenos Aires 1959-
citado por GILDEMEISTER ALFREDO, Elementos de Derecho Aeronáutico, 3a.
edición, Universidad del Pacífico, Lima 1984, p. 136.

su ocupación ordinaria y que la mayoría de los transportados están constituidos bajo la forma de Sociedad Anónima, pertenecientes al Derecho Mercantil. (58)

El transporte gratuito ha sido definido por Schuldrech (58 - Bis), como aquel que se efectúa en un acto de mera cortesía, sin implicar beneficios materiales para el transportador y - sin poner a cargo del transportado contraprestación alguna.

El doctrinario español el Dr. Enrique Mapelli, señala que -- "el transporte aéreo de carácter comercial ha de concebirse como una actitud desarrollada por un transportista con ánimo de lucro". (59)

Este tiene carácter oneroso y con independencia de otros fines de orden social, político y económico, la actividad comercial se lleva a cabo, el transporte se realiza para, mediante esta actividad, obtener el porteador y legítimo y patrimonial beneficio. Este beneficio se obtiene, lógicamente, mediante la percepción del precio que el usuario del transporte debe abonar el derecho a la utilización del medio aéreo comercial. (60).

58 Código de Comercio y Leyes complementarias 4a. edición. Ed. Porrúa, --- México. 1987.

58 BIS SCHULDREICH TALLEDA HECTOR: Derecho de la Navegación Aérea, Buenos-Aires 1963 p. 722 citado por MAPELLI ENRIQUE, Transportes Aéreos Gratuitos, y con reducción de precios, trabajos de Derecho Aeronáutico y del espacio, volumen II, Intercontinental, Gráfica Madrid 1978, p. 321.

59 MAPELLI ENRIQUE: Transportes Aéreos Gratuitos y con reducción de precio trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Colección de Estudios -- Jurídicos, Volumen II, Intercontinental Gráfica, Madrid 1978. p. 135.

60 Ibidem. p. 315.

Aunque el transporte aéreo sea prestado por el Estado, e independientemente de que sea un servicio público; el precio - como contraprestación; debe ser uno de los elementos integrantes del contrato de transporte aéreo; ya que resulta casi imposible que sea subsidiado este medio de transporte.

Algunos autores como Tapia Salinas (61) no se refieren expresamente al precio de transporte como uno de los elementos integrantes de este contrato, pero sí se refieren a "las condiciones estipuladas", entre las que, en efecto, debe encontrarse el precio, para este autor el contrato de transporte aéreo es aquel mediante el cual una persona denominada transportista, conviene con otra, que llamaremos usuario, en el traslado de un lugar a otro en una aeronave y por vía aérea de una persona o cosa con arreglo a las condiciones estipuladas entre ambas partes. (62)

La jurisprudencia francesa estima que el transporte no es gratuito sino oneroso o interesado, cuando hay remuneración por pequeña que sea, aunque no cobra los gastos del transportador o si representa algún beneficio para éste, digamos -- propaganda. (63)

61 Cfr. TAPIA SALINAS JUIS: La regulación Jurídica del Transporte Aéreo, - colección de Estudios Jurídicos, Volumen I, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Intercontinental Gráfica. p. 96.

62 Ibidem. p. 116.

63 GILDEMEISTER ALFREDO: Elementos de Derecho Aeronáutico, 3a. edición, -- Universidad del Pacífico, Lima 1984. p. 136.

EMPLEADOS DE COMPAÑIAS AEREAS.

Las compañías aéreas, tradicionalmente y siguiendo la norma que ya había sido implantada por las empresas de transporte marítimo y terrestre, conceden a su personal determinadas ventajas en orden a la utilización, más o menos amplia, de sus propios servicios. Estas facilidades se extienden a veces, a las personas que, formando parte de la familia del trabajador, viven a sus expensas. Las concesiones han sido siempre muy limitadas, en relación con las concedidas en los otros medios de transporte, ya que la aviación ha nacido como medio restringido, entre de las primeras aeronaves que fueron puestas en servicio. No obstante, con el tiempo, la rigurosa limitación de estas regalías ha ido haciéndose más flexible.

Las normas que regulan los beneficios de viajes a favor de los trabajadores de las Compañías aéreas tiene carácter laboral, ya que se trata de una condición derivada del contrato de trabajo.

En este aspecto; el beneficio utilizado por los empleados, considero no podría caer dentro de las esferas del transporte aéreo gratuito ya que, la persona o empleado que por esta razón utiliza una aeronave, evidentemente prevista de un billete de pasaje representativo de un contrato de transporte, tiene como fundamento de la prestación del transportista; la

contraprestación de otro contrato subyacente, el de trabajo que según la opinión del Dr. Tapia; "incide en la condición - del precio del contrato de transporte de cuyas condiciones - fundamentales es el precio". (64)

El problema que se plantea; es si los transportes aéreos gratuitos o con reducción de precios se encuentran amparados y protegidos por las limitaciones de responsabilidad previstas en los convenios internacionales.

Esta duda nos la resuelve la Convención de Varsovia que en su artículo 1º, fracción I, cuyo texto me permito transcribir literalmente.

ARTICULO 1º.- El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o mercancías efectuado contra remuneración en aeronave. Se aplica igualmente a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una empresa de transportes aéreos. (65)

De lo que se desprende de la lectura del artículo 1º, fracción I del Convenio de Varsovia nos permite concluir que la falta de la contraprestación por parte del pasajero relativo a la percepción tarifaria no exime de responsabilidad al transportista en caso de accidentes acaecidos de los límites

64 TAPIA SALINAS LUIS: Transportes Aéreos Gratuitos y con Reducción de Precio, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, volumen II. Intercontinental, Gráfica Madrid 1978. p. 322.

65 Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia, el 12 de octubre de 1929. Documentos Jurídicos. OACI. 7632. p. 107.

de responsabilidad por daños a pasajeros, equipaje y carga, - el que deberá indemnizar al pasajero dañado; o a los descendientes o quienes tengan legalmente derechos sobre el que ha perecido no importando si fué gratuito o si hubo alguna remuneración.

Según Perucchi (66) "El transportista que es parte esencial del contrato debe cumplir el servicio convenido. Precisamente por ello posee el derecho de cobrar el precio del transporte. En el caso de que este servicio no se cumpla en la forma estipulada, debe reparar las consecuencias del mismo".

El Dr. español Enrique Mapelli, señala que como "consecuencia del contrato de transporte aéreo, al transportista le incumbe la obligación de vigilancia, dicha obligación de protección no puede verse alterada por la circunstancia de que el transporte haya sido gratuito o con precio bonificado". - (67)

Se trata, dice Bonet Correa (68), de una obligación específica que tiene todo transportista y que en el tráfico aéreo -- también le alcanza al viajero, que le protegerá de todos los

-
- 66 PERUCCHI HECTOR ARNALDO: Ensayo sobre Tarifas en el Transporte Aéreo, - publicado en la Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico, Córdoba - (Argentina), primer semestre 1962, p. 17.
- 67 MAPELLI ENRIQUE: Transportes Aéreos Gratuitos y con Reducción de Precio, Colección de Estudios Jurídicos, volumen II; trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, ed. Intercontinental Gráfica; Madrid 1978. p.332
- 68 BONET CORREA JOSE: La Responsabilidad en el Derecho Aéreo; ensayo publicado en los trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio; Intercontinental Gráfica Madrid 1963. p. 5.

riesgos que se presenten durante el mismo".

El contenido de esta obligación de protección supone la realización de la traslación de la persona desde la base de partida a la de llegada por el empresario o transportista de una manera normal sin que le cause daño; si se produce algún accidente, estamos ante una de las fuertes o causas de responsabilidad inherentes a la explotación de la empresa de transporte aéreo; que en este caso dentro del inciso que tratamos sería contractual.

En nuestra Ley positiva nacional encontramos concretamente en la ley de Vías Generales de Comunicación que tratándose de transportes aéreos gratuitos o aquellos con reducción de precio; deberán pagar en efectivo la cantidad correspondiente al seguro de transporte aéreo; señalando que la falta de pago de esta cantidad, se considerará imputable al transportista. (69)

69 Decreto de reformas a la Ley de Vías Generales de Comunicación publicado en el Diario Oficial de la Federación el Lunes 21 de Enero de 1985.- p. 23,

ART. 177. PARRAFO 11, 12413.

Los viajeros que hagan uso de pases para transportarse gratuitamente a los que estén exentos del pago del transporte, pagarán en efectivo la cantidad correspondiente para que puedan disfrutar de los beneficios del seguro o del fondo de garantía. La falta de pago de esta cantidad, se considerará imputable al transportista cuando se trate de viajes internacionales, se aplicará la protección únicamente por lo que corresponda al recorrido en territorio nacional pero si se viaja por transporte de matrícula nacional, el viajero estará amparado hasta el lugar de su destino.

Los transportistas que incumplan la obligación de proteger a los viajeros, independientemente de las sanciones a que se hubieran acreedores por esta omisión, deberán pagar las -----

Nuestra Ley nacional motiva que exista un conflicto de leyes ya que como se infiere de la lectura del artículo 127, párrafo 12 del Decreto de reformas a la Ley de Vías Generales de Comunicación que establece tratándose de transportes aéreos internacionales, se aplicará la protección unicamente por lo que corresponde al recorrido en territorio nacional e igualmente señala que si se trata de matrícula nacional el viajero estará amparado hasta el lugar de su destino.

Siendo que para la Convención de Varsovia (70) el término -- transporte internacional comprende todo transporte, de acuerdo con lo estipulado por las partes, cuyos puntos de partida y de destino, bien sea que haya interrupción de transporte o trasbordo, estén situados en el territorio de dos altas partes contratantes o en el territorio de una sola alta parte contratante. Si se prevé una escala en un territorio sometido a la soberanía, al dominio, al mandato o a la autoridad de otra potencia, aun cuando ésta no sea contratante.

Señalando asimismo que el Convenio de Varsovia aplicara a todo transporte internacional de personas, equipaje y mercancías; como vemos si para Varsovia, transporte internacional-

indemnizaciones correspondientes en los términos establecidos en este precepto. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes -- vigilará que los responsables garanticen con bienes de su propiedad el cumplimiento de estas disposiciones.

70 SZEKELY ALBERTO: Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional -- Público, tomo III 1ª edición; Dirección General de Publicaciones, UNAM-México 1981, Convención y Protocolo adicional para la unificación de -- ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. p. 1267.

es aquel que tiene sus puntos de partida y de destino en dos altas partes contratantes para los efectos de la Convención-aplicara la misma en este sentido; y para nuestra Ley que es establece que independientemente de que se trate de transporte aéreo internacional si el accidente ocurre dentro del territorio nacional; será protegido bajo el amparo de la Ley Mexicana.

Creo que la solución aplicable será en el sentido de que si una persona realiza un vuelo internacional cuyo punto de destino se encuentre fuera del territorio nacional aunque el accidente haya ocurrido dentro del espacio geo-político nacional, serán aplicables las disposiciones internacionales.

RELACIONES ENTRE COMPAÑÍAS AEREAS.

Una de las notas más características de la evolución contemporánea es materia de transporte aéreo es la intensificación del proceso de colaboración entre los transportistas que, al mismo tiempo que se acentúa, dá lugar a la proliferación de nuevos modos y sistemas de cooperación, que muestran que las empresas aguzan el ingenio en busca de métodos adecuados e instrumentos aptos para avanzar en un camino beneficioso.

La política aerocomercial de los distintos países debe adaptarse a este movimiento progresivo, como también debe de hacerlo los hombres de derecho, para instaurar instituciones aptas para enmarcarlo jurídicamente.

Desde este punto de vista, mucho se ha trabajado en los últimos tiempos pero queda un largo trecho por recorrer. (71)

Consecuencia de esta corriente cooperativa (72), ha sido el nacimiento de un intercambio de facilidades entre las compañías aéreas en orden a los viajes de sus empleados, no sólo por razón de su trabajo (viajes comunmente llamados de servicio) sino incluso respecto de otros de carácter particular -- extendidos, en ciertos casos, a sus familiares.

Estas facilidades no tienen carácter imperativo, es decir, -- las compañías, salvo pactos especiales entre ellas, están recíprocamente autorizadas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (I.A.T.A.), para conceder bonificaciones -- en relación a las tarifas oficialmente aprobadas o condonar -- la percepción del total importe de los mismos, pero sin que -- esta mera posibilidad implique la obligación de atender las -- peticiones que les sean solicitadas aun tratándose de los -- puestos contemplados en las referidas autorizaciones.

La IATA en su resolución No. 788 faculta acuerdos para conceder transportes gratuitos o tarifas reducidas a favor de empleados o directivos de compañías de transporte aéreo o miembros de su familia inmediata, especificando las condiciones --

71 MAPELLI ENRIQUE. *Opcit.* p. 324.

72 Cfr. VIDELA ESCALADA FEDERICO: *Derecho Aeronáutico*, tomo III, Buenos Aires 1973. p. 732, citado por Mapelli Enrique. *Opcit.* p. 324.

que han de concurrir para que determinadas personas (médicos, abogados, contadores) puedan ser considerados dentro de estas prescripciones. Entre ellas a vía de ejemplo podemos citar:

- a) Cualquier persona herida en un accidente acaecido en el caso de las operaciones aeronáuticas.
- b) Cualquier médico o enfermero y otra persona que preste asistencia.
- c) Cualquier miembro de la familia próxima o el tutor o responsable legal de dichos heridos.
- d) Cualquier persona con la que esté en negociación una compañía aérea a efectos de su contratación.
- e) Cualquier persona que preste testimonio en asunto legal en que esté interesada la compañía aérea.

Los ejemplos anteriormente mencionados, son suficientemente explícitos y llevan al convencimiento de que la autorización se concede considerando razones de humanidad, en casos directamente implicados en la actividad del transportista, u otros motivos de los que se deduce un directo interés de la compañía aérea en que el desplazamiento pueda llevarse a cabo. (73)

73 Passenger Services Conference Resolutions Manual, 7th, edition. Effective 1 April 1987, Resolution Number 786.

Existen además acuerdos bilaterales establecidos por las compañías aéreas en favor de sus empleados. En ellas, acogiéndose a la permisión de la Resolución 788 de IATA, se establecen derechos recíprocos en orden a la concesión de billetes gratuitos o con descuentos para empleados o familiares.

Estos contratos bilaterales suelen establecer condiciones referentes a la concesión, es decir, respecto a si es gratuita o sólo con descuento y, en este caso, proporción del mismo - en relación con la tarifa normal del viaje: si estos billetes especiales contienen derecho o reserva previa de plaza o su uso queda supeditado a que, en el momento de iniciarse el vuelo, hubiera espacio disponible en la aeronave (billete - sujeto a espacio); razones o motivos del viaje (profesionales, de vacaciones, otros motivos particulares), trayectos o líneas para los que es aplicable la concesión; temporada durante la que es válida la misma, ya que pueden establecerse límites en cuanto a determinados períodos en los que el tráfico experimenta congestión; compañía aérea facultada para emitir el billete, ya que la compañía transportista puede reservarse esta formalidad o, por el contrario, aceptar los billetes expedidos por la empresa en que presta sus servicios el empleado favorecido, siempre que se ajusten a las condiciones del Convenio.

TRANSPORTE REGULAR Y NO REGULAR.
CONCEPTO.-

Enrique Mapelli (74), al hacer la distinción entre vuelos regulares o no regulares, se remite a la Ley 48/1960 del 21 de julio, sobre navegación Aérea la cual considera tráfico ---- aéreo regular el prestado para el transporte comercial de pasajeros, correo o carga y con arreglo a tarifas, itinerarios y horarios fijos de conocimiento general. Será tráfico aé--reo eventual o no regular cualquier otro de carácter comer--cial.

De la anterior definición expuesta por el Dr. Enrique Mapelli podemos observar que habla indistintamente entre transporte-regular, tráfico regular y vuelo regular que hacen referen--cia a la Navegación Aérea, circulación aérea y transporte --aéreo; los conceptos Navegación Aérea y Tráfico serían con--ceptos analogos al igual que vuelo y navegación, pero son todos conceptos que aunque usados con frecuencia como sinóni--mos, ofrecen aspectos diferentes muy acusados.

NAVEGACION AEREA: Puede concebirse como la actividad técni--ca que hace posible el transporte aéreo.

74 Ley 48/1960, sobre navegación Aérea Española publicada en la Revista de Instituciones Europeas. Volumen 3 Madrid, citado por Mapelli Enrique, - consideraciones sobre el acuerdo de París regulador de los derechos co--merciales de servicios aéreos no regulares Europeo.. Trabajos de Dere--cho Aeronáutico y del Espacio, Colección de Estudios Jurídicos, Volumen II, Intercontinental Gráfica, Madrid 1978. p. 454.

Para Roldán (75), es el arte y la ciencia de trasladarse por el aire de un lugar a otro de la tierra, siguiendo el camino más corto o el más conveniente o seguro.

La práctica añade, convirtió la navegación aérea en arte, y las técnicas actuales le han dado la categoría de ciencia.

La finalidad de la navegación aérea es el conocimiento de la posición de una aeronave con respecto a la superficie de la tierra, la ruta a seguir para llegar al punto propuesto y el tiempo que se tardará en llegar. (76)

Por consiguiente, la navegación aérea no consiste simplemente en despegar de un aeródromo y aterrizar en otro, consertando en todo momento la orientación, sino que exige un cuidadoso estudio de la ruta desde todos los aspectos que puedan afectar el vuelo.

CIRCULACION AEREA.

Para el jurista español, la circulación aérea, tiene un marcado carácter político y está el concepto directamente relacionado con los derechos que las normas internacionales ha estructurado entre los Estados. (77)

75 Ponencia sustentada en el Simposio sobre Problemas de Derecho Internacional Marítimo en Canarias, celebrado del 20 al 23 de enero de 1977 en la Universidad Internacional de Canarias, PEREZ GALDOS, citado por Mapelli Enrique-Navegación Aérea, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Colección de Estudios Jurídicos Volumen 11, Intercontinental Gráfica, Madrid 1978. - p. 404.

76 Ibidem p. 404

Para Videla Escalada, circulación aérea significa la traslación de las aeronaves de un punto a otro de la superficie de la tierra a través del espacio aéreo. (78)

El convenio de Aviación Civil del 7 de diciembre de 1944, en la Sección sexta de su apéndice I, establece que, cada uno de los Estados miembros, se compromete a tomar medidas para garantizar que todas las aeronaves que vuelen sobre un territorio o maniobren dentro de él, y todas las aeronaves que lleven el distintivo de su nacionalidad, donde quiere que se encuentre, observarán las reglas y reglamentos que rijan sobre vuelos y maniobras de aeronaves. Cada uno de los Estados miembros se compromete a perseguir a los infractores de los reglamentos en vigor. (79)

TRANSPORTE AEREO.

El transporte aéreo ha sido definido por Tapia Salinas, como una serie o sucesión de actos que tienden al traslado de una

77 MAPELLI ENRIQUE: Navegación Aérea, Colección de Estudios Jurídicos, volu-
men II, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Intercontinental-
Grafica, S.A. Madrid 1978.

78 VIDELA ESCALADA FEDERICO: Derecho Aeronáutico, Tomo II. Victor P. Zavallfa-
Editor. Buenos Aires 1976. p. 319. Dice Videla que: "desde el punto de
vista estrictamente gramatical la expresión circulación aérea es objetable,
por dar la idea de vuelos efectuados en círculos, vale decir, si-
guiendo una curva cerrada, la circunferencia, noción que en nada se ajus-
ta a la realidad, pero que ha adquirido un sentido distinto a lo largo
de la historia de la aviación y por ello es conveniente utilizarla, ya
que su empleo es practicamente universal".

79 SZEKELY ALBERTO: Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional Pú-
blico, Tomo III 1a. Ed. Dirección General de Publicaciones. UNAM. Mexico
1981. p. 1207-1209.

persona o cosa por vía aérea y utilizando una aeronave. (80)

Para el jurista español Enrique Mapelli, el transporte aéreo se trata de una actividad, de un acto integrado por la voluntad del hombre incorporado al hecho físico del sostenimiento y propulsión en el aire de cuerpos más pesados que el mismo, dicha actividad no es un acto unitario, sino complejo, ya -- que el transporte aéreo para que pueda ser objeto de explotación comercial requiere una serie de actos continuos, cuya perfecta y adecuada sucesión da como consecuencia práctica el transporte aéreo, actos que son de diversa índole técnica, - práctica, administrativa, jurídica y política. (81)

Otros elementos fundamentales son la concepción de la actividad como traslación que se hace de un lugar a otro de personas o cosas, que el transporte ha de llevarse a cabo por la vía del aire y que la realización del mismo se apega por medio de una aeronave, no siendo, pues, transporte aéreo el transporte de noticias ni de efigies según es habitual por --- medio de las actuales comunicaciones. (82)

80 TAPIA SALINAS LUIS: *La Regulación Jurídica del Transporte Aéreo*, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Intercontinental Gráfica, --- Madrid 1953. p. 28.

81 MAPELLI ENRIQUE. *Opcit* p. 406.

82 TAPIA SALINAS. *Opcit*. p. 28. El propio Tapia Salinas estima que el examen etimológico de la vez hace inapropiada, ya que transporte proviene de "Trans", y "Porte" es decir "Llevar o "Llevar através", aumentado -- con el calificativo "Aéreo" en su significado de "Lo que es o pertenece al aire", ello nos daría el concepto de "Llevar através del aire", que no indica ni poco ni mucho el verdadero y práctico significado de la expresión transporte aéreo.

Teniendo cuenta lo que se ha expuesto sobre navegación aérea, circulación aérea y transporte aéreo, podríamos sentar el principio de que la navegación aérea se refiere primordialmente a los aspectos técnicos, tanto de infraestructura como de vuelo, que hacen posible esta actividad, la circulación aérea, a las circunstancias políticas, a las concesiones que, recíprocamente, se hacen los Estados para que la utilización del espacio aéreo devenga como posible y, por último el transporte aéreo en un concepto mercantil que encierra el pensamiento de la traslación desde un lugar geográfico a otro, de personas o cosas, como una actividad más de las muchas que el hombre lleva a cabo con fines primordialmente comerciales. (83)

TRANSPORTE AEREO NO REGULAR.

El transporte aéreo no regular, como su nombre lo indica, es aquel transporte comercial que no se encuentra sujeto a tarifas, itinerarios y horarios fijos de conocimiento general.

Por lo tanto lo que hace diferente al transporte regular del no regular es la circunstancia de que las tarifas, itinerarios y horarios son fijados y aprobados por el organismo del Estado competente para tal fin, y que se hacen uso del conocimiento general.

En los Estados Unidos, encontramos que existe una liberación en el mercado aéreo, en la que el Estado ha dejado a la libre competencia la regulación del mismo, dejando a las líneas aéreas la facultad de fijar las tarifas que consideren adecuadas para enfrentar a las demás, pero eso no quiere decir, que no existe una regulación al respecto, pues se necesitan autorizaciones previas para operar e iniciar rutas por parte de la DOT. (84) (Department of Transportation).

Dice Videla Escalada que de las calificaciones correspondientes al transporte, ninguna ha originado mayores dificultades ni motivado más dudas y controversias que la del transporte regular y no regular. (85)

Añade el propio autor que la explotación de toda actividad aerocomercial requiere, para su ejercicio, la concesión o autorización estatal, de manera que no puede decirse que el transporte no regular sea totalmente libre y únicamente cabe hacer una diferencia de grado. (86)

CONTRATO DE FLETAMENTO.

El contrato de fletamento, más comúnmente llamado "Charters", "Es aquel por el cual una parte se obliga a realizar un viaje

84 Cfr. BRENNER A. MELVIN, LEET JAMES O SCHOTT ELIHU: Airline Deregulation-
Etno Foundation for Transportation, Inc. Westport Connecticut 1985. p. 33-47.

85 Cfr. Videla Escalada. *Opcit.* p. 455

86 *Ibidem.*

y la otra parte contrata la capacidad comercial, total o -- parcial del avión para un grupo de personas a los efectos -- de que los trasladen de un lugar a otro, obligándose a pagar por ello un precio. (87)

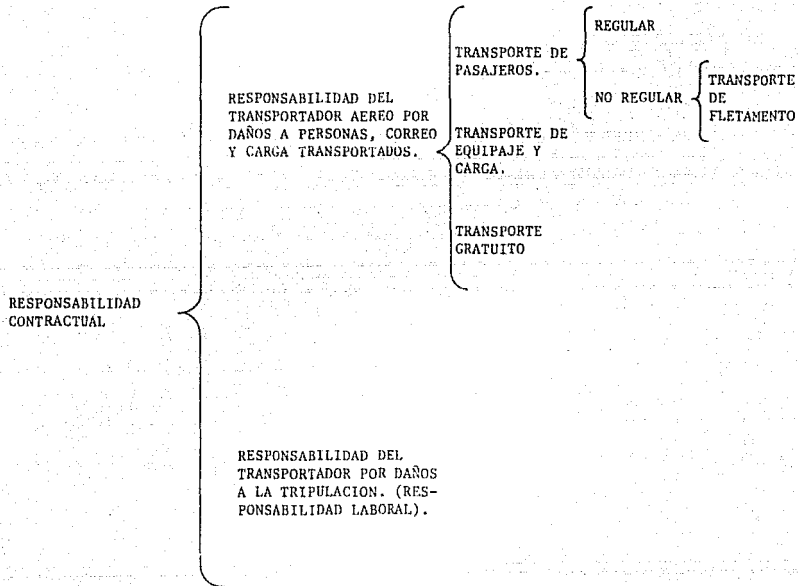
A estos contratos cuando son de naturaleza internacional, in dudablemente se le aplican las convenciones sobre limitación de la Responsabilidad.

En el protocolo de Guatemala, se establece la posibilidad de expedir un documento de transporte colectivo en lugar de con tratos individuales. (88)

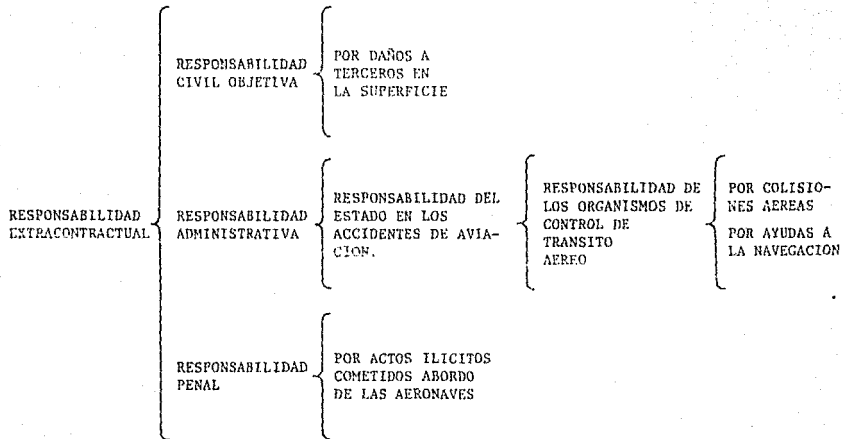
87 FREINDEBERG ELIZABETH MIREYA: Hacia una Estructuración de las Condiciones Generales del Transporte de Personas, XIII Jornadas Iberoamericanas de -- Derecho Aeronáutico del Espacio y de la Aviación Comercial, del 6 al 9 de Junio, Comercial Malvar. S.L. Madrid 1983. p. 85.

88 Protocolo de Guatemala de 1971 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en la Haya el 28 de septiembre de 1955, Documentos Jurídicos. OpCit. - 893, Capítulo II, Titular de Transporte, Sección I, Billetes de Pasaje, en el Transporte de pasajeros se expedirá un documento de transporte individual o colectivo.

LA RESPONSABILIDAD EN LOS ACCIDENTES DE AVIACION.



LA RESPONSABILIDAD EN LOS ACCIDENTES DE AVIACION.

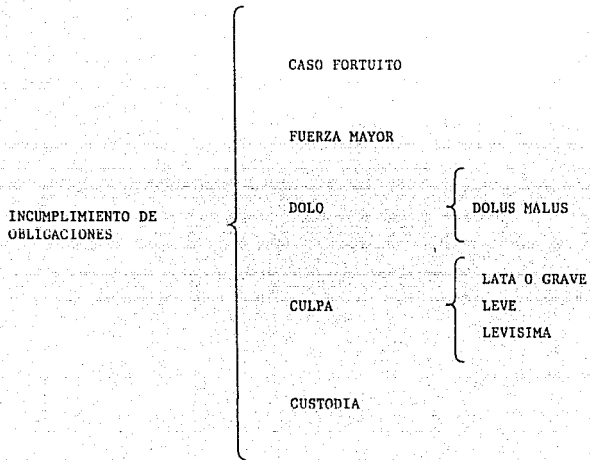


ESTE DOCUMENTO
 ES DE LA PROPIEDAD
 DEL COMANDO EN JEFE
 FUERZAS ARMADAS
 PERU

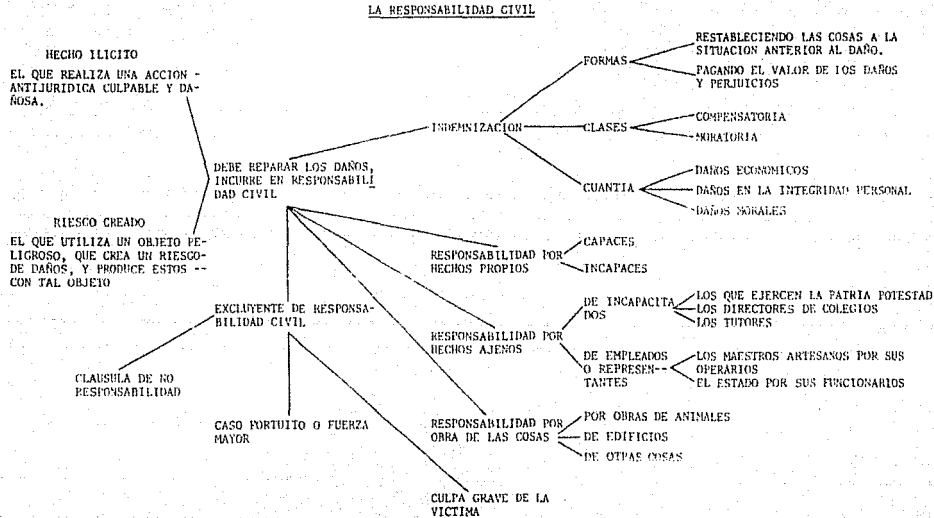
LA RESPONSABILIDAD EN LOS ACCIDENTES DE AVIACION.

RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.	CONTRACTUAL.	<ul style="list-style-type: none"> - CONVENCION DE VARSOVIA, 1929. - EL PROTOCOLO DE LA HAYA, 1955. - EL PROTOCOLO DE GUATEMALA, 1971. - EL CONVENIO DE GUADALAJARA, 1961. - EL PROTOCOLO DE MONTREAL, 1975.
	AL MARGEN DEL CONVENIO DE VARSOVIA.	<ul style="list-style-type: none"> - EL CONVENIO DE MONTREAL, 1966.
	EXTRA CONTRACTUAL.	<ul style="list-style-type: none"> - LA CONVENCION DE ROMA, 1933. - PROTOCOLO DE BRUSELAS, 1938. - LA CONVENCION DE ROMA, 1952 - EL PROTOCOLO DE MONTREAL, 1978.

LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN DERECHO ROMANO.

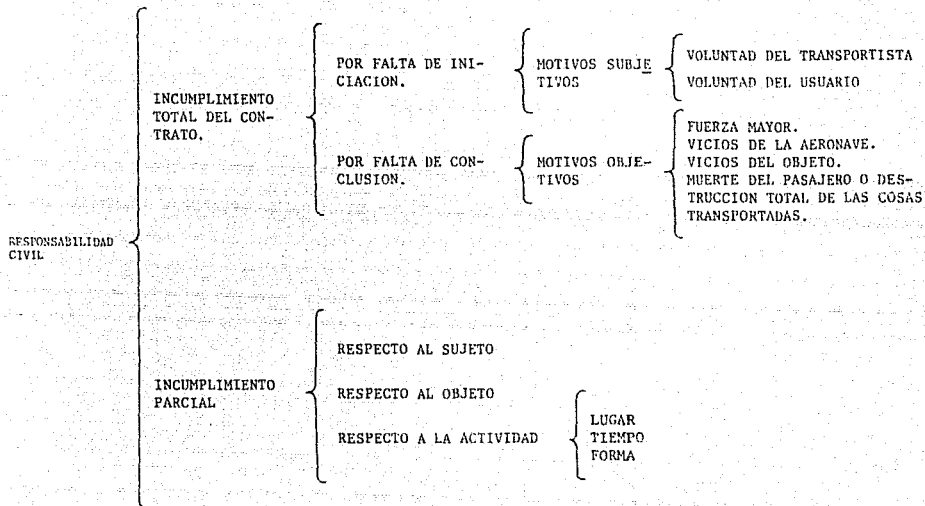


LA RESPONSABILIDAD EN LOS ACCIDENTES AVIATORIOS.



FUENTE: BEJARANO SANCHEZ MANUEL: Obligaciones Civiles, 3a. Ed. Harla Mexico, 1984. p. 261

BASES EN LA QUE SE APOYA LA EXISTENCIA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL
(CONTRACTUAL)



CLASES DE TRANSPORTES NO REGULARES.

M. JUGLART (89), el ilustre profesor de la Universidad de --- Burdeos y de París, al ocuparse de este asunto establece una clasificación a base de denominar.

TRANSPORTES REGIONALES.- Aquellos de objetivos reducidos y - especiales, más bien de carácter local, que quizá podrían denominarse Taxis Aéreos.

TRANSPORTES PERIODICOS.- Aquellos que se encuentran previs-- to a base de intercambio de época o de periodicidad ya pre-- vista, que coincide con las grandes épocas del turismo y del transporte de determinadas mercancías.

DE GRAN TRANSPORTE.- Montados a base de servicios para todas partes y en cualquier época muy parecidos a los típicos ---- "Tramping" de la navegación marítima.

Tapia Salinas nos aporta la siguiente clasificación de los -- Transportes Aéreos no Regulares. (90)

1.- REALIZADOS POR COMPAÑÍAS REGULARES.

1.1. Con carácter permanente, por permitírsele así la legis-

89 Cfr. JUGLART, MICHEL: Traité Elementaire de droit aérien, Paris 1952 cita do por Tapia Salinas Luis Consideraciones Políticas y Jurídicas respecto al Transporte Aéreo No Regular, Colección de Estudios Jurídicos, Volumen 1, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Intercontinental Gráfica, Madrid 1978, p. 326.

90 TAPIA SALINAS LUIS. Op.cit. p. 326

lación respectiva o los Convenios bilaterales.

1.2. En rutas especiales o por motivos circunstanciales, -- con objeto de atender una excesiva demanda, como son los --- clásicos ejemplos de Sabena con ocasión de la Exposición de Bruselas, de Air France y alguna otra compañía con motivo -- del centenario de Lourdes.

1.3. Para completar el exceso de demanda, tomarla en circun- tancial en las líneas o servicios regulares, ésta última sos- tiene el maestro Tapia.

Salinas podría considerarse como un simple aumento de frecuen- cia aún circunstancial de un servicios regular.

2.- EFECTUADO POR EMPRESAS EXCLUSIVAMENTE DE TRAFICO NO REGU- LAR.

2.1. Taxis Aéreos, constituidos por auténticos servicios de- emergencia, más bien de cortos recorridos y número muy limi- tado de personas. Para estos servicios debieron concederse - las máximas facilidades por las legislaciones nacionales y -- por los Convenios Internacionales.

2.2. Servicios a petición, dedicados preferentemente a excu- siones, de partes, investigación, y en los cuales el grupo -- viajero solicita de la empresa aérea la prestación de este -- servicio.

2.3. Servicios ofrecidos ocasionalmente, cuando con motivo -

de acontecimientos especiales se prevé una afluencia de viajeros que normalmente no puede ser cubierta por las líneas regulares, o bien en los casos que no existan.

2.4. Servicios denominados "Charter", en los que existe un auténtico fletamento aéreo, en el cual el fletador contrata la total capacidad de la aeronave y el transportista realiza el servicio por cuenta de aquél.

2.5. El conocido con el nombre de "Normal Scheduled Services", típico inglés y en el cuál se efectúa una concesión -- por tiempo limitado sobre rutas no incluidas en Convenios. Estos servicios, según la reglamentación de Gran Bretaña, -- son considerados como casi regulares, en tanto que el resto de Europa los reputa como no regulares.

2.6. Los "Inclusive Tours", o "A For Fait", nueva modalidad autorizada por la I.A.T.A. y que ha contribuido al mayor --- desarrollo del transporte no regular, ya que representa para el usuario la gran ventaja de incluirse en el total del precio, los transportes y los gastos de estancia en los lugares visitados.

CLASES DE TRANSPORTES NO REGULARES CON CARACTER PERMANENTE POR CONVENIO BILATERAL.

CLASES DE TRANSPORTES NO REGULARES

REALIZADOS POR
COMPAÑIAS
REGULARES

EN RUTAS ESPECIALES POR
MOTIVOS CIRCUNSTANCIALES

PARA COMPLETAR EL EXCESO DE
DEMANDA

EFECTUADOS POR
EMPRESAS EXCLU
SIVAMENTE DE -
TRAFICO NO RE-
GULAR.

TAXIS AEREOS
SERVICIOS A PETICION
SERVICIOS OFRECIDOS OCASIO-
NALMENTE
CHARTER O DE FLETAMENTO
NORMAL SCHEDULED SERVICES
"TOURS" o "A FORFAIT"

FUENTE: TAPIA SALINAS LUIS: Consideraciones Políticas y Jurídicas respecto al Transporte Aéreo No Regular, Colección de Estudios Jurídicos, Volumen 1, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, ed. Intercontinental Gráfica, Madrid 1978. p. 326-327.

En nuestra legislación positiva nacional, el transporte aéreo regular y no regular están sujetos a la obtención de concesión o permiso en su caso y estará sujetos a las responsabilidades nacionales e internacionales por daños o pasajeros, carga, equipaje y mercancías por accidentes de aviación. (91)

El ART. 334 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, le dá facultades a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para fijar la duración de las concesiones y de los permisos de los transportes aéreos regulares y no regulares. (92)

Conforme a las siguientes bases:

1.- Las concesiones para servicio público de transporte aéreo regular, se otorgarán por un período 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 --

91 Ley de Vías Generales de Comunicación, 18a. edición, Ed. Porrúa México, 1986, Capítulo X del Transporte Aéreo Nacional.

ART. 329.- 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 ART. 331 de esta Ley y demás disposiciones aplicables.

ART. 330.- 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.

ART. 331.- 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 y Transportes, 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 al artículo 12 de esta Ley.
- d) Los demás requisitos que fije esta Ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables.

para el desarrollo y mejoramiento del servicio y los demás -- elementos de operación 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 a las inversiones iniciales hechos 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 períodos adicionales de diez 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.

De igual manera el transporte aéreo internacional regular o -- no regular, la prestación de estos servicios de o hacia el -- territorio mexicano se requiere de concesión o permiso por --

ART. 332 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 aeronáutico autorizado.
- d) Itinerarios, tarifas y horarios aprobados por la Secretaría de Comunicaciones.
- e) Los seguros que exige esta Ley.
- f) Los elementos requeridos por la concesión o permiso.

parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (93)

3.1.3 RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR POR DAÑOS A LA TRIPULACION.

RESPONSABILIDAD LABORAL.

La responsabilidad del transportador por daños a la tripulación en accidentes de aviación se regirá por las reglamentaciones especiales; en este caso a las normas del derecho del trabajo, a los contratos colectivos celebrados con los Sindicatos o en su defecto por los principios generales del Derecho Social.

Siendo el espacio aéreo el medio donde se desarrolla el transporte aéreo y como consecuencia y siendo la transportación por aire de personas, cosas o mercancías, equipajes y carga la actividad fundamental de la industria aérea; es por tanto el aire y las condiciones meteorológicas y fenómenos que en ella convergen, un riesgo de trabajo para (miembros de la tripulación) el personal técnico aeronáutico.

Nuestra Ley Federal del Trabajo define en el ART. 473 lo que se considera como riesgo de trabajo entendiéndose como tal,-

93 Ibidem. Capítulo XI Del Transporte Aéreo Internacional.

ART 337.- Fracciones III y IV, establecen lo siguiente:

Fracción III. el Servicio extranjero de transporte internacional regular, de acuerdo con permiso que, otorgado por la Secretaría de Comunicaciones, contenga obligaciones iguales a los impuestos a empresas mexicanas para prestar servicio público de transporte aéreo regular.

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

los accidentes y enfermedades a que están expuestos los trabajadores en ejercicio o con motivo del trabajo, (94), nuestra Ley del Seguro Social en su ART. 48 da un concepto análogo de los riesgos de trabajo (95).

Los elementos son los siguientes:

1.- TRABAJADORES.- Prestadores de servicios, en los términos de la Ley Federal del Trabajo. (96)

2.- COMPRENDE LO MISMO ACCIDENTES QUE ENFERMEDADES.- Siempre que se acredite alguna de las circunstancias que se señalan.

2.1.- EXPOSICION DE LOS TRABAJADORES.- El simple desgaste de energía a que están expuestos los trabajadores por la prestación de servicios, el uso de la técnica aeronáutica cada día más sofisticada reduce en gran porcentaje los riesgos aeronáuticos, el medio ambiente, alteran la salud, disminuyen las posibilidades funcionales de los órganos del ser humano, en el caso concreto, los miembros del personal técnico aeronáutico deben someterse periódicamente a exámenes, a efecto -

94 (Nueva Ley Federal del Trabajo). CAVAZOS FLORES BALTAZAR: Nueva Ley Federal del Trabajo, Tematizada y Sistematizada, 19 edición Editorial Trillas, México 1986. p. 311

95 RAMIREZ FONSECA FRANCISCO: Ley del Seguro Social, (comentado), 4a. edición Editorial Poc. México 1985.

96 CAVAZOS FLORES BALTAZAR. Op.cit. ART. 60 Trabajador es la persona física que presta a otra, física o moral, un trabajo personal subordinado para los efectos de esta disposición, se entiende por trabajo, toda actividad humana, intelectual o material, independientemente del grado de preparación técnica requerida por cada profesión u oficio.

de acreditar que se encuentran aptos para desempeñar sus funciones con el fin de garantizar la seguridad de las operaciones aeronáuticas. (97)

2.2 EN EJERCICIO O CON MOTIVO DEL TRABAJO.

Para el maestro Alberto Briceño Ruíz (98) esta frase superatodas las teorías del riesgo y la necesidad de encontrar relación entre causa y efecto, siguiendo a este autor, opina - que por aplicación práctica, así como por el objeto de protección debía ser irrelevante determinar si el riesgo fue en ejercicio del trabajo o encontrar alguna motivación próxima o remota. (99)

A mayor abundamiento, el accidente "Es toda lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior, o la muerte producida repentinamente en ejercicio o con motivo del trabajo. (ART 474 de la Ley Federal del Trabajo) (100), quedan incluidos en la definición anterior los accidentes que se produzcan al trasladarse el trabajador directamente de su domicilio al lugar del trabajo y de éste a aquel.

No importando para los efectos del accidente aviatorio que -

97 Ley de Vías Generales de Comunicación, 18a edición. Ed. Porrúa, Mexico-1988.

98 Cfr. BRISEÑO RUIZ ALBERTO: Derecho Mexicano de los Seguros Sociales, la edición 1987. Ed. Harla p. 123

99 Ibidem

100 CAVAZOS FLORES BALTAZAR. Opcit.

este ocurra como lo señala la Convención de Varsovia durante las operaciones de embarque, a bordo de la aeronave, con motivo de la transportación aérea, o en las operaciones de desembarque. (101)

Ya que la misma regula los daños a pasajeros, su equipaje, o la carga y a las mercancías transportadas, no así por los daños a los miembros del personal técnico aeronáutico que serán amparadas por la Ley Nacional de la matrícula de la aeronave.

El maestro ALBERTO BRICEÑO RUIZ, opina que "el verdadero avance acabará con las distinciones de riesgos de trabajos y los que sean ajenos para contemplar únicamente al sujeto; en virtud de que desde el punto de vista orgánico funcional poco cuenta para la lesión el motivo que la haya originado; la parte afectada del organismo sufrirá igual demérito si se trata de un riesgo de trabajo o es ajeno al servicio.

Por lo que toca al asegurado, la necesidad de sus ingresos será la misma independientemente del origen de la lesión; el sujeto queda privado de su trabajo temporal o definitivamente y sus gastos serán mayores, a pesar de que el Instituto cubra su atención médica" (102)

101 Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929. Documentos Jurídicos OACI. No. 7632

102 BRICEÑO RUIZ ALBERTO. Opcit. p. 124

ENFERMEDAD DE TRABAJO.

Es todo estado patológico derivado de la acción continuada - de una causa que tenga su origen o motivo en el trabajo o en el medio en que el trabajador se vea obligado a prestar sus servicios (ART. 475 de la Ley Federal del Trabajo). (103)

El ámbito de protección sigue ampliándose, ya que el origen o motivo debe entenderse en sus términos más generales, para comprender el medio ambiente que también puede ser causa para calificar como riesgo de trabajo el accidente o la enfermedad. El medio puede referirse al inmediato como estar en contacto con sustancias químicas, inhalar polvos, etc.

Por regla general, opina el Dr. Alvaro Bauzá Araújo que la legislación aeronáutica no incursiona en la consideración del régimen laboral del personal aeronáutico. (104)

DERECHO COMPARADO.

CODIGO AERONAUTICO ARGENTINO.

El artículo 87 del Código Aeronáutico, Argentino expresa que - "la regulación de las relaciones laborales del personal aereo-

103 CAVAZOS FLORES BALTAZAR. *Op.cit.* p. 311.

104 BAUZA ARAUJO ALVARO: Derecho laboral en las Líneas Aéreas", Trabajo presentado en la XVI conferencia Interamericana y X Conferencia de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, efectuadas en Miami en Abril de 1980, Colección de Derecho Aeronáutico y del Espacio - Volumen III; Trabajos Stelvio y Matilde Hernández editores, Madrid 1981, p.260.

náutico será regido por las leyes de la Materia" (105).

LEY DE NAVEGACION AEREA DE ESPAÑA DEL AÑO DE 1960. (106)

Una situación parecida ofrece la Ley de Navegación Aérea de España, cuyo artículo 63 establece que los contratos de trabajo del personal aeronavegante se regirán por las reglamentaciones especiales, convenios sindicales o en su defecto -- por las normas comunes del Derecho Laboral Español.

CODIGO AERONAUTICO DE LA REPUBLICA ORIENTAL DE URUGUAY.

En la legislación Uruguaya, la aplicación de las normas del Derecho Laboral se llega, no ya por mención expresa o remisión a los mismos, sino por aplicación de integración en materia de Derecho Aeronáutico. (107)

De acuerdo con el artículo 3° de su Código Aeronáutico establece que si alguna cuestión no estuviera prevista por el -- Código y demás normas aeronáuticas aplicables, se acudiría a los principios generales del derecho y a los fundamentos de las leyes análogas o a los principios generales del derecho común, teniendo en cuenta las circunstancias del caso. (108)

- 105 BLAS SIMONE OSVALDO: Tipificación del Contrato de Trabajo del Personal Aeronavegante, Documento presentado en las Sextas Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio efectuadas en Santiago de Chile en 1972, p. 95-106.
- 106 PEREZ RIOJA DOMINGO Y MAPELLI ENRIQUE: Textos Legales de Aplicación en el Tráfico Aéreo, Altamira, Talleres Gráficas. p. 115.
- 107 BAUZA ARAUJO ALVARO. Op.cit.
- 108 BAUZA ARAUJO ALVARO: Código Aeronáutico de la Republica Oriental del Uruguay. Concordado y anotado, Montevideo 1975, p. 22-23.

El jurista Español Alvaro Bauzá Araújo, opina que las normas del Derecho laboral son muy diferentes a través de las distintas naciones ofreciendo los convenios laborales de éstas soluciones distintas, atentando contra la necesaria uniformidad del derecho aplicable a la aviación; ya que si se admite la existencia de normas distintas ante políticas aéreas y -- sistemas sociales diferentes, no se puede dejar de reconocer la conveniencia de lograr, en esta etapa del desarrollo de -- la industria del transporte aéreo, un convenio o estatuto in ternacional tipo en materia laboral, al cual podrá llegarse -- mediante la intervención principal de los dos organismos vin culados con esta materia, la organización de la Aviación Ci- vil Internacional y la Organización Internacional del Traba- jo (109).

Siguiendo a este autor, nos sugiere que el Estatuto Laboral- Internacional se deberán contemplar entre otros los siguien- tes aspectos:

- 1) Régimen o Jornadas máximas de trabajo.
- 2) Sistemas de descanso.
- 3) Régimen de pensiones, retiro o jubilación anticipada.
- 4) Sistemas de seguros preferenciales.

- 5) Normas sobre sanciones de carácter laboral.
- 6) Diverfos sistemas de apoyo o ayudas a nivel familiar (salarios en función del número de hijos, salario vacacional asistencia médica para el trabajador y su familia).
- 7) Normas sobre premio especial de retiro.
- 8) Normas para evitar el doble pago de impuestos de ciertos funcionarios aeronáuticos, que los abonan en el país de su nacionalidad y además donde prestan funciones, simultáneamente.
- 9) Derechos o viáticos y compensaciones extraordinarias.
- 10) Validez de los títulos habilitantes.

La aplicación de un Estatuto laboral Internacional lo considero poco factible en virtud de que cada país cuenta con sistemas políticos diferente al igual que tradiciones y cultura propia que hace pensar que no tendría el éxito que manifiesta el Dr. Bauzá Araújo, dejando en mi opinión a cada país que legisle en cuestiones de tipo laboral por accidentes ocurridos a los miembros del personal técnico aeronáutico.

En la práctica, los transportadores suelen contratar seguros privados para asegurar a su personal técnico aeronáutico por los riesgos propios del aire, excluyendose por lo tanto los límites de responsabilidad fijados por los Convenios Internacionales por accidentes de aviación, ya que los mismos aplican exclusivamente por los daños ocurridos a los pasajeros, a su equipaje, a las mercancías y carga transportadas.

LA RESPONSABILIDAD EN EL ACCIDENTE DE AVIACION.

RESPONSABILIDAD OBJETIVA

LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA O TEORIA DEL RIESGO-CREADO ES UNA FUENTE DE LAS OBLIGACIONES POR VIRTUD DE LA CUAL AQUEL QUE HACE USO DE COSAS PELIGROSAS DEBE REPARAR LOS DAÑOS QUE CAUSE, AUN CUANDO HAYA OBRADO LICITAMENTE. ARTICULO 1913 - DEL CODIGO CIVIL: LA FUENTE DE OBLIGACIONES ES-EL USO LICITO DE COSAS PELIGROSAS QUE POR EL HECHO DE CAUSAR UN DAÑO OBLIGAN AL QUE SE SIRVA DE ELLAS A REPARARLO.

NO SE ESTA OBLIGADO A RESPONDER DEL DAÑO CUANDO-SE DEMUESTRE QUE SE PRODUJO POR CULPA O NEGLIGENCIA INEXCUSABLE DE LA VICTIMA.

LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA SON: EL USO DE COSAS PELIGROSAS; LA EXISTENCIA DE UN DAÑO DE CARACTER PATRIMONIAL; LA RELACION DE CAUSA A EFECTO ENTRE EL HECHO Y EL DAÑO.

EL EL CASO DEL RIESGO CREADO, EL DAÑO NO PROVIENE DE UN ACTO ILICITO POR DOLO O CULPA SINO POR LA UTILIZACION DE UNA COSA PELIGROSA EN SI QUE ES LA QUE CREA EL RIESGO.

3.2 RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL.

INTRODUCCION.

Al inicio de la actividad aviatoria, al lado de los invaluable beneficios que iba a traer aparejados a la humanidad, un nuevo riesgo se había creado para los habitantes de la superficie terrestre, el proveniente del cielo. (110)

Como lo mencioné anteriormente, los riesgos del aire fueron explicados en el año de 1922 por Ripert, en la Sociedad de -- Estudios Legislativos. (111)

Motivo de múltiples y numerosos estudios por juristas de el -- orbe, la realidad actualmente es que el riesgo eventualmente creado y los perjuicios causados por el desarrollo de la aviación respecto de las personas y sus bienes en la superficie, -- hoy día son cada día más escasos y no son de la gravedad prevista en los primeros tiempos de la actividad aviatoria.

El Dr. Bauzá Araújo señala que gracias al perfeccionamiento -- técnico de las aeronaves y de los medios de infraestructura, -- incluyendo el desarrollo de los elementos radio eléctricos, -- el minucioso estudio de las mejoras normas y métodos aconseja -- bles para la actividad del vuelo, la adopción de reglamenta--

110 Cfr. BAUZA ARAUJO ALVARO: Derecho de los terceros de la superficie en relación con las aeronaves convencionales a reacción, supersónicas e ingenios espaciales, Tesis presentada en el Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico y Espacial, efectuado en la ciudad de Sao Paulo, Brasil, en el mes de abril de 1983 bajo los auspicios de la fundación Santos Dumont Colección de estudios Jurídicos, Volumen III, Editorial Scelvio y Matilde de Hernández, Madrid 1981. p. 34

111 "Bulletin de la Société d'Etudes Legislatives, año 1921, p. 261.

ciones adecuadas y otros factores de menos importancia, han influido para que el porcentaje de Seguridad en la aviación sea cada vez mayor y disminuya el número de accidentes, perjudiciales no sólo para los usuarios de las aeronaves sino también para los habitantes de la superficie, preocupados desde el surgimiento de la aeroestación por la creación de esta nueva fuente de riesgos. (112)

No obstante, el peligro existe, los daños se producen y ha correspondido al jurista, en ésta como en otras oportunidades no menos importantes, la responsabilidad de crear un sistema normativo protector de dichos terceros amenazados como consecuencia de este avance de la técnica.

Ya no se trata de los posibles daños que preocupaban en el siglo pasado y muchos juristas, provenientes de los globos libres, cautivos, o de los dirigibles. El riesgo se ha intensificado como lo señala el maestro Bauzá Araújo por el surgimiento y desarrollo de la aviación, y en especial manera, con la aplicación de nuevas formas de propulsión. (113)

Mas bien yo diría que el riesgo no proviene del desarrollo de la aviación ya que como hemos sostenido anteriormente los avan

112 Cfr. BAUZA ARAUJO ALVARO. Op.cit. p. 34

113 Ibidem. p. 35

ces hechos lógicos, y la aplicación de los sistemas de computación en la Industria Aérea, hacen cada día más seguro el transporte aéreo, lo que puede incrementar el riesgo aeronáutico, en nuestros días es el constantemente aumento en el tráfico aéreo, es decir los accidentes de aviación por colisiones aéreas, pero que ha venido superandose con los planes de vuelo previamente estructurados a través de los sofisticados sistemas de cómputo.

Se justifica, por lo tanto, la preocupación de los hombres de derecho por reglamentar este aspecto antes de que se introduzcan modalidades perjudiciales o erróneas, difíciles luego de corregir. Los juristas tienen aquí la posibilidad de efectuar una obra beneficiosa en grado sumo. (114)

3.2.1 CONCEPTO.

La responsabilidad extracontractual se manifiesta en el caso de daños a terceros en la superficie.

Alfredo Gildemeister utiliza el término cuasidelictual para referirse a este tipo de responsabilidad, porque supone la obligación de parte del damnificado, de probar la culpa del transportador, pero como esto implica una gestión muy difícil se hace necesario atenerse a los principios de la responsabi-

lidad objetiva. (115)

Los daños a terceros en la superficie se producen usualmente por caída de la aeronave, objetos desprendidos de la misma, por choque al decolar o al aterrizar.

Este tipo de responsabilidad aparece al limitar la aeronavegación los derechos de terceros imponiéndoles un riesgo y -- haciéndoles por consiguiente, acreedores o compensaciones en caso de siniestros.

Como lo indicamos anteriormente, el documento base de la acción, para demandar al transportista por daños a los pasajeros, su equipaje, o la carga y a las mercancías, es la relación contractual que previamente se celebró entre el usuario del transporte aéreo y el porteador o transportista.

Sin embargo, por los daños a terceros en la superficie no -- existe relación contractual alguna.

Una persona que está en su casa-habitación o transita por la calle o por el campo, puede ser muerta y cualquier bien inmueble o mueble puede ser destruido por la caída de una aeronave, sin que exista defensa legal alguna contra el causante -- de tales daños, el riesgo propio de la aviación pareciere --

115 GILDEMEISTER ALFREDO: Elementos de Derecho Aeronáutico, 3a. Edición -- Universidad del Pacífico, Departamento de Ciencias Políticas y Sociales, Lima 1984, p. 131

afectar a los terceros en la superficie ajenos a la relación contractual entre el transportista y el usuario.

Para resolver tales casos, existe el Convenio sobre daños -- causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras. (116), el primitivo texto firmado en Roma en 1933, fue elaborado después de diversos y profundos estudios, en los -- que intervino de una manera directa el extinguido C.I.T.E.J. A. (Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos). (117)

Este texto, que no fue enteramente del grado de la mayoría -- de los países, fue modificado en parte por el llamado protocolo adicional de Bruselas, 1939, donde se intentó variar lo más esencial, pero que merced a la guerra resultó muerta. (118)

El convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, de Roma, del 7 de octubre de 1952 depositado en la OACI, en vigor desde el 4 de febrero de 1958 y del que México no forma parte, pues lo rechazó por múltiples causas y propuso su revisión en la OACI desde 1965, que establece que la persona que sufra daños en la superficie tiene-

116 JUGLART MICHEL DE: La Convention de Rome du 7 Octobre 1952, relative aux dommages causés par les aéronefs aux tiers et la surface, Préface de H. Mazzaud. Ouvrage publié dans le concours du Centre National de la Recherche Scientifique. Les Editions Inter-Nationales, Paris 1956.

117 FRANCOZ RIGALT ANTONIO: Derecho Aeroespacial, 1a. edición, Editorial -- Ibero, México 1981. p. 47
 Primero fue la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), fundado en 1919, en París, quien con la ayuda del Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA) trabajó incansablemente en la elaboración del texto internacional firmado en Roma de 1933.

derecho a reparación en las condiciones fijadas en el Convenio con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma. (119)

El Comité Jurídico de la OACI, através de sus reuniones de Taormina (enero de 1950), Montreal (Julio de 1950), y México (enero de 1951), se ocupó de la modificación de aquellos textos, trabajos que culminan con la reunión de una conferencia diplomática en Roma en 1952, donde se firmó el texto de un nuevo Convenio sobre daños a terceros en la superficie. (120) He aquí los principios fundamentales de la regulación jurídica de la responsabilidad por daños a terceros, según el nuevo texto de Roma.

a) Responsabilidad Objetiva Absoluta.- Fundada en el hecho de haberse producido un daño, a terceros en la superficie, - con la demostración de que este daño procede precisamente de la aeronave, todo ello con independencia, por tanto, de la existencia o no de dolo o culpa del explotador de la aeronave.

En este concepto la excepción de la responsabilidad no tiene lugar más que en el caso comprobado de falta de la víctima.

118 TAPIA SALINAS LUIS: Principales Problemas Jurídicos de la Aviación Civil, trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Colección de Estudios Jurídicos, Volumen I, Intercontinental Gráfica Madrid 1978. p. 269

119 Cfr. FRANCOZ BIGALF ANTONIO. *Opcit.* p. 69.

120 TAPIA SALINAS LUIS: *Opcit.* p. 208

121 JUGLART DE MICHEL: La Convention de Rome du 7 de Octobre 1952, *Opcit.* p.12

b) Responsabilidad Limitada.- Como lógica contrapartida del anterior principio, y a base de una serie de cantidades establecidas con arreglo al peso de la aeronave que haya provocado los daños y con distribución concreta en lo que se refiere a las sumas destinadas a indemnización por lesiones y por daños en las cosas. (122)

c) Obligación de Garantías.- Bien en forma de seguro o depósito en la caja pública de un Estado contratante en el cual -- está matriculada la aeronave, (123) poco tiempo ha transcurrido todavía desde la firma del Convenio para que podamos deducir si tal texto goza o no de la estimación por parte de los Estados.

El período de discusión ha sido sumamente agitado, y tendencias difícilmente conciliables se han manifestado a lo largo de las reuniones. Sería de desear el poder contar con este Convenio con toda su eficacia y aplicación concreta para poder regular y sobre todo, unificar los criterios legislativos y jurisprudencial en materia tan importante y de aspecto internacional como en el problema de los daños a terceros en la superficie producidos por aeronave. (124)

122 Ibidem, P. 15

123 Ibidem, p. 24

124 TAPIA SALINAS LUIS. Opcit. p. 209

CONCLUSION

La Responsabilidad Extracontractual, por lo tanto, se distingue porque:

- a) Basta el perjuicio al margen de la culpa para que exista la obligación de indemnizar.
- b) Deberá probarse por lo tanto la extensión y existencia del daño.

Podríamos agregar, además que en mi particular punto de vista, teóricamente esta responsabilidad es ilimitada o sea que es por la totalidad del daño y valor indemnizable, sin comprender exoneración o discriminación de responsabilidad, ni siquiera en los casos de fuerza mayor contrario a lo que dispone el Convenio de Roma de 1952, Pero la realidad nos obliga a ser pragmáticos, imponiéndonos, como lo mencionamos en líneas pasadas, la aplicación del principio de limitación de responsabilidad.

3.2.2. LOS PRINCIPIOS DE RESPONSABILIDAD RELATIVOS A LA PROTECCION DE LAS PERSONAS Y BIENES DE LA SUPERFICIE.

La aviación ha creado un nuevo riesgo y frente a las especiales características de éste se han estudiado diversos sistemas de responsabilidad, tratándose de buscar un régimen adecuado para la mejor protección de los derechos del superfi--ciario.

Los riesgos particulares de la navegación aérea, la necesidad de no perturbar el libre desenvolvimiento de esta actividad - con sistemas protectores demasiados, severos y, a la vez, la exigencia imperiosa de defender adecuadamente las personas y bienes de la superficie, han motivado la adopción de sistemas jurídicos nacionales, tanto en materia interna como internacional.

Las bases jurídicas de la responsabilidad por los daños ocasionados a los terceros de la superficie, fueron discutidos - por los juristas desde los comienzos de la aeronáutica habiendo sido motivo de especial preocupación de parte del Comité Jurídico Internacional de la Aviación, fundado en París en -- 1910, en su 3a. Reunión efectuada en Francfort Sur-Le-main en 1913. (125)

Posteriormente al estudio de la posibilidad de la adopción -- del sistema de la responsabilidad fundado en la cupla y analizando los diversos regímenes aplicables, se dijo que aquél no resultaba suficiente para la protección adecuada de los intereses que se deseaba defender, alegándose que sería injusto de-

125 BAUZA ARAUJO ALVARO: Los Derechos de los Terceros de la Superficie en -- Relación con la Navegación y su protección frente a los riesgos creados por dicha actividad, Los derechos del Propietario del suelo y su protección. Distinción entre ambos problemas, colección de Estudios Jurídicos, Volumen III, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Stevío y Matilde Hernández, editores Madrid 1981. p. 38

jar sin indemnización al perjudicado en aquellos casos en que no fuera posible demostrar debidamente la culpa del aviador, o tratándose de caso fortuito o fuerza mayor, siendo evidente la dificultad de probar, por el tercero, la culpa debida o hechos producidos en el aire, muy lejos de su contralor.

El sistema clásico de responsabilidad fundado en la prueba de la culpa resultó pues insuficiente, por la imposibilidad producida muy a menudo, de probar el elemento subjetivo. (126)

Se consideró, además poco equitativo, que las consecuencias derivadas del caso fortuito o fuerza mayor recayeron sobre la víctima. (127)

Ante la insuficiencia de la posición subjetiva, se estudió -- la posibilidad de aplicar la construcción jurídica basada en la responsabilidad objetiva, dentro de cuya tendencia encontramos dos clases que muchos autores confunden en una sola, -- pero que a nuestro juicio, deben diferenciarse:

A) El sistema de la presunción de culpa y B) El de la Doctrina del Riesgo.

A) EL SISTEMA DE LA PRESUNCION DE CULPA. -- La Doctrina de la presunción de culpa sustrae al perjudicado de la carga de la-

126 Cfr. Ibidem. p. 38

127 TOBOLENSKI ALEKSANDER: Monetary Limitations of Liability in Air Law, --- De Daro Publishing Montreal 1986, p. 37

prueba.

Se presume la culpa del autor, el cual debe reparar los daños producidos salvo que pueda descartar su responsabilidad, demostrando que no ha existido culpa de su parte, o que ésta se debe a un tercero, o un caso fortuito, o a fuerza mayor.(128)

B) LA DOCTRINA DEL RIESGO CREADO.- Habiendo resultado también injusta esta posición, dada la circunstancia de que numerosas oportunidades, por producirse real o aparentemente - las causas de exoneración principalmente la fuerza mayor, -- quedaban sin reparación daños producidos a los terceros de - la superficie, tomó gran impulso en el campo del Derecho --- Aeronáutico, la doctrina de la responsabilidad objetiva basada en el riesgo, originada por la aviación, se consideraba - lógico que quienes se benefician con esa actividad, creando dichos riesgos, se hicieron cargo de perjuicios que la misma podría originar.

En esta forma, se dispensaba al perjudicado de la tarea, generalmente muy difícil, de probar la responsabilidad del --- aviador por culpa o dolo, evitándose también el descarte de - la misma por caso fortuito o fuerza mayor, en perjuicio del - damnificado terrestre.

128 BAUZA ARAUJO ALVARO, Op.cit. p. 39

En el sistema basado en el riesgo, no es necesario probar la culpa del aviador. Tampoco puede el autor del daño alegar la mayoría de las excusas antes invocadas. Por lo general, sólo la falta de la víctima puede oponerse como eximente o atenuante de responsabilidad aún cuando, como veremos en el sistema de las Convenciones de Roma se admiten otros. (129)

Se consideró que si bien este sistema podría dar lugar a algunas injusticias, resulta siempre más equitativo que las consecuencias del acto recaigan sobre quien lo cometió y no sobre la víctima, debiendo además tenerse en cuenta que no existe reciprocidad de situaciones entre la aeronave, ha cubierto de todo riesgo proveniente de la superficie, y el habitante del suelo, a parte de que la creación de un riesgo excepcional lleva de la mano a la adopción de un sistema protector de la misma índole. Finalmente se dijo también en favor de este sistema, que resulta una contrapartida y resguardo frente al derecho conferido por la libertad de sobrevuelo, consagrado en las legislaciones modernas. (130)

A situaciones especiales, soluciones especiales. Si el operador ha generado el riesgo deba responder por las consecuen

129 JUGLART NICHEL DE. Op.cit.

130 Cfr. MALBRAN ANDEL E.: Lineamientos Generales de la Responsabilidad Civil Aviatoria. Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico de la Universidad Nacional de Córdoba (Argentina) No. 7, Córdoba, Argentina 1956 p. 356.

cias perjudiciales, tal como sucede en materia de accidentes de trabajo y en otros hechos de la actividad humana. Es justo que este régimen tenga su compensación en una limitación de responsabilidad, buscándose así conciliar los intereses - en juego. (131)

Para el maestro español Bauzá Araújo, esta limitación debe fijarse en una cifra que no sea tan elevada al extremo de -- trabar la aeronavegación ni tan bajo que resulte simbólica o simplemente insuficiente, teniendo además que ser acompañada de un régimen adecuado de garantías que asegure el efectivo pago de perjuicios.

No comparto las ideas sostenidas por el jurisconsulto español en cuanto a la limitación de la responsabilidad, en virtud de que los terceros ajenos a la relación contractual entre - el transporte y el usuario, no pueden ser afectados por la - limitación de la responsabilidad en pos de la sobrevivencia de la industria aérea, esta teoría funcionaba en los albores de la misma, pero hoy en día en que grandes consorcios de Empresas dominan el mercado aéreo, vemos que muchas empresas se fusionan entre sí que otros se consolidan económicamente,

131 Cfr. BAUZA ARAUJO ALVARO. Op cit. p. 40

frente a las industrias aéreas de mercados subdesarrollados - que realmente necesitan de apoyo financiero, y como hemos venido sosteniendo, el avance tecnológico en la aviación aunado a las innovaciones que han venido experimentando las aeronaves, ya a principios de siglo XXI, hacen que la industria aérea -- sea hoy por hoy, sino el más seguro de los medios de transportación, uno de los más eficaces, junto a estas ideas no se puede perjudicar a los terceros por riesgos que no son propios - de su actividad cotidiana y que si bien los riesgos del aire con la aparición de la aviación, se ha convertido en un riesgo más para la humanidad, no es propio, y la limitación de -- responsabilidad sería imponerles, si ya por sí han sufrido un menoscabo tanto en lo material como se han visto en la penosa realidad de haber perdido a un ser querido, o inclusive han - perdido la vida o sufrido daños o lesiones, la responsabili-- dad del transportista sostengo en mi particular punto de vis-- tad, debe ser por la totalidad de los daños.

La doctrina de la responsabilidad objetiva, aplicada ya en -- otros ámbitos del derecho, fué bien acogida en la actividad - aeronáutica, estando de acuerdo con el carácter autónomo de - la disciplina jurídica que la rige.

Aquí la responsabilidad se hace efectiva, desde el preciso - momento en que existe una relación de casualidad entre el ac-- to y el perjuicio. El fundamento que hace responsable a quien

saca un provecho por la actividad, no surge con tanta nitidez tratándose de no comerciales, científicos, técnicos, así como tampoco de la actividad espacial, a la cual se intenta llevar los principios de la responsabilidad objetiva fundada en el riesgo.

El fundamento de responsabilidad de tales actividades no comerciales o lucrativas sería siguiendo el artículo 1913 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y de aplicación federal en toda la República. (132)

El uso de aparatos o instrumentos peligrosos en sí mismos, independientemente que hubiera o no existido conducta ilícita quedando una exención de responsabilidad que consiste el que según nuestra legislación positiva nacional, el autor del daño podrá excepcionarse si demuestra que el daño se produjo por culpa o negligencia inexorable de la víctima.

Tapia Salinas (133), señala que la Teoría del riesgo objetivo tiene su fundamento en numerosas razones de equidad y de orden práctico.

132 Código Civil para el Distrito Federal en materia Común y para toda la República en Materia Federal; 53 ed. Miguel Angel Porrúa Editor, México. 1986.

ART. 1913.- Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismas, por la velocidad que desarrollen por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que se demuestre que ese daño se produjo por negligencia inexcusable de la víctima.

Amerigo (134), establece como principales, además del riesgo mismo; la compensación que han de tener los terceros en la superficie por permitir el vuelo sobre sus propiedades privadas y la dificultad de la víctima de probar la existencia de culpa o dolo por parte del aeronauta.

LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN LA LEGISLACION POSITIVA NACIONAL.

El fundamento de la responsabilidad objetiva en nuestro derecho positivo, lo encontramos en el artículo 1913 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal, que a la letra dice:

ART. 1913.- Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias peligrosas, por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, esta obligada a responder del daño que cause, aún que no obre ilícitamente, a no ser -- que se demuestre que este daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima. (135)

Nuestro más alto tribunal de justicia al interpretar el texto del artículo 1913, ha sostenido diversas jurisprudencias que entre las más importantes me permito señalar a continuación.

-
- 133 TAPIA SALINAS LUIS Ensayo de Sistematización de la Responsabilidad en el Transporte Aéreo Internacional, Colección de Estudios Jurídicos, Volumen I, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Intercontinental Gráfica, Madrid 1978. p. 149.
- 134 AMERIGO: Los daños a terceros en la Navegación Aérea Española, Revista del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sección de Derecho Aéreo, publicación No. 6. p. 33.
- 135 Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal. 53a. ed; Miguel Angel Porrúa Editor Mexico 1984.

La Tesis Jurisprudencial No. 262 sustentada por la Tercera - Sala de la Suprema Corte de Justicia señala:

**RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA POR EL USO DE MECANISMOS PELI-
GROSOS.**

"El Artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal, consagra la Teoría del Riesgo Objetivo, impone - la obligación de reparar el daño a la persona que use el mecanismo o aparato peligroso, por este sólo hecho, aun cuando no obre ilícitamente, y sólo releva de responsabilidad cuando prueba que hubo culpa o negligencia de la víctima.

QUINTA EPOCA:

Tomo LXXVI, p. 6559, The Mexican Light and Power Company.

Tomo LXXVII, p. 4646, Barrón Manuel y Carg.

Tomo LXXVII, Pag 5228, The Mexican Light and Power Company.

RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS PERSONAS MORALES.

Las personas morales, aunque materialmente no pueden intervenir en el manejo de mecanismos peligrosos, responden, no obstante por el sólo hecho de utilizarlos, creando el riesgo -- consiguiente para los terceros. De otro modo, se arrojaría la responsabilidad que el uso de tales mecanismos implica un simple dependiente que, en ejecución de su trabajo, cumple - las instrucciones recibidas al poner en actividad las máquinas cuyo rendimiento, en cuanto a beneficios o lucro es en favor de la persona moral que las utiliza. Por tanto, la -- compañía de Tranvías de Mexico, persona moral que utiliza mecanismos peligrosos, como son sus propios tranvías, es responsable como causante del daño que se origina por el uso de tales mecanismos, sin que pueda aceptarse la tesis de que su responsabilidad sólo deriva en los casos del artículo 1924 - del Código Civil del D.F., de su carácter de patrón, y no de causante del daño, pues tal tesis es contraria al espíritu y a la letra del artículo 1913 del mismo ordenamiento, así como a las bases que sustentan la teoría del riesgo creado. - Por otra parte, independientemente del texto contenido en el artículo 1913, conforme al artículo 1924, se presume que los patrones y los dueños de establecimientos mercantiles incurren, bien sea en una culpa "in vigilando" o en una culpa por mala elección denominada "in eligendo" cuando sus empleados u operarios causan daños en ejecución de los trabajos que -- les encomienda, es decir, se parte de la base de que el pa--

tron, o bien ha hecho una mala elección al contratar a un trabajador imprudente o torpe, o bien, no mantiene la vigilancia o disciplina necesarias en la ejecución de sus trabajos, motivo por los cuales debe responder por tales culpas. En consecuencia, comprobado el hecho ilícito imputable a un motorista en la colisión del tranvía con otro vehículo, se infiere también la culpabilidad de la compañía de Tranvías, en los términos del artículo 1924 del Código Civil invocado, y debe estimarse fundada la aplicación que la autoridad responsable haya hecho del artículo 1916 del mismo ordenamiento para condenar a la Empresa al pago de una reparación por daño moral.

QUINTA EPOCA:

Tomo LXXXVII, p. 275, Compañía de Tranvías de México, S.A.

RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA.

Para que sea legalmente exigible la obligación de responder del daño causado por el empleo de los mecanismos peligrosos, a que se refiere el artículo 1913 del Código Civil del D.F., es necesario que se demuestre el nexo casual que en la responsabilidad objetiva se forma automáticamente, entre el autor del hecho y la lesión, requisito que es elemento constitutivo del acción y que, por tanto, debe ser justificado por el reclamante, de manera que aunque se admita que la utilización de un automóvil, es la actividad de un objeto peligroso por la velocidad que desarrolla y por las imperfecciones del tránsito, sin embargo, eso solo se demuestra que la compañía propietaria del mismo, sea responsable por el atropellamiento causado con dicho vehículo, si este no era guiado por un empleado de la misma compañía, sino por una persona que lo hizo sin autorización alguna.

QUINTA EPOCA:

Tomo LXXVII, P. 2134, García Maclovía y Coags.

RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA.

Del hecho que se excluya de responsabilidad el caso en que el daño se cause por culpa o negligencia inexcusable de la víctima, no se sigue que el artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal no establezca la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, pues de la sola lectura de dicho precepto se -

advierde que la responsabilidad del autor del daño exclusivamente se hace depender del uso de mecanismos, instrumentos, aparatos, o sustancias peligrosas, por sí mismos o por la ve-locidad que desarrollen, sin tomar en cuenta si existe o no culpa.

QUINTA EPOCA:

Tomo XCV, P. 1621, Compañía de Tranvías de México, S.A.

Tomo XCVI, P. 2740, Compañía de Tranvías de México, S.A.

Tomo XCVII, P. 258, Compañía de Tranvías de México, S.A.

RESPONSABILIDAD OBJETIVA.

Cuando una de las partes contratantes incurre en una responsabilidad extracontractual que es además objetiva, por haber empleado instrumentos peligrosos por sí mismos, es claro que el fundamento de esa responsabilidad no puede ser un contrato sino la ley. El artículo 1913 del Código Civil dispone que quien haga uso de instrumentos peligrosos por sí mismos, esta obligado a responder del daño, se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima. En estos casos tampoco es necesario recurrir a la ilicitud del acto, al dolo o la culpa grave para establecer que la persona que causa el daño como tales instrumentos debe repararlo independientemente de que este vinculado o no con la víctima en forma contractual. El acto dañoso no queda ya comprendido dentro de los límites del contrato, en cualquier conversión relativa al mismo no deroga las disposiciones que la rigen.

SEXTA EPOCA, CUARTA PARTE:

Volumen LIX, p. 223, A.D. 1443/61, Autobuses de Occidente, S. A. de C.V.

Volumen LIX, P. 223, A.D. 144 /61, Autobuses de Occidente, S. A. de C.V.

Volumen LIX, P. 223, A.D. 1447/61, Autobuses de Occidente, S. A. de C.V. 5 Votos.

Volumen LIX, P. 223, A.D. 1449/61, Autobuses de Occidente, S. A. de C.V. 5 Votos.

Volumen LIX, P. 223, A.D. 1451/61, Autobuses de Occidente, S. A. de C.V. 5 Votos.

ARTICULO 58 DEL REGLAMENTO DE OPERACIONES DE AERONAVES CIVILES.

Las operaciones de despegue, aterrizaje o acuatizaje y de -- arrastre son de la exclusiva responsabilidad de los propietarios de las aeronaves.

REGLAMENTO DE AERODROMOS

ARTICULO 63.- REGLAMENTO DE AERODROMOS.

ARTICULO 351 (LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION).

RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS.

Quando por la operación de una aeronave o por objetos des--prendidos de la misma se causen daños a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie, nacera la responsabilidad con sólo establecer la existencia del daño y su origen. Esta responsabilidad recaera sobre quien tenga ya sea la propiedad, ya la posesión de la aeronave. Para los efectos de este artículo se entiende por operación de una aeronave todo movimiento de la misma en tierra o durante el vuelo, realizado bajo medios motores.

TESIS 261

RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA DE LAS PERSONAS MORALES.

El artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal, al imponer la responsabilidad del daño o la persona que hace -- uso de los mecanismos peligrosos que enumera indudablemente, no se refiere tan sólo a la persona física que los maneja, sino que comprende también a la persona moral que los pone -- Servicio Público.

Tomo LXXVIII, p. 562, Compañía de Tranvías Mexicanos, S.A.

Tomo LXXXI, p. 3781, Pérez Maldonado Jesús.

Tomo LXXXVIII, p. 619, Compañía Jabonera del Norte, S.A.

La suprema Corte de Justicia ha sostenido en diversas ejecutorias que las personas morales aún cuando no puedan intervenir en el manejo de mecanismos peligrosos responden por el -- sólo hecho de utilizarlos.

SEXTA EPOCA, CUARTA PARTE:

Volumen LVI, p. 118, A.D. 1718/60 Servicios de Transportes-Eléctricos del Distrito Federal. 5 Votos.

RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS PERSONAS MORALES

El artículo 1910 del Código Civil del D.F., (136) previene -- que el que obrando ilícitamente o en contra de las buenas costumbres, cause daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima, y el artículo 1918 del mismo código dispone que las personas morales son -- responsables de los daños y perjuicios que causen sus representantes legales en el ejercicio de sus funciones. Ahora --- bien, no puede conceptuarse como civilmente responsable a una compañía en los términos de los preceptos transitorios, por -- el acto ejecutado por un agente de ventas de la misma, si dicho acto fue realizado por este en lo personal, y no como empleado o apoderado de dicha compañía.

QUINTA EPOCA:

Tomo LXXVII, P. 4351, Ramo Bartolo.

RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS PERSONAS MORALES.

La Tesis relativa a que del riesgo creado por el simple uso de una cosa, debe responder el dueño de la misma, por la sola condición de serlo, esta supeditado cuando el dueño es una persona moral, lo establecido por el artículo 1918, (137) del Código Civil del D.F., en el sentido de que las personas morales son responsables por los daños y perjuicios que causen sus representantes legales en el ejercicio de sus funciones. Por -- tanto, si durante el juicio de responsabilidad civil seguido -- en contra de una compañía, se demostró sin prueba en contrario que el actor del accidente ni era empleado de dicha compañía -- ni obro en funciones encomendadas por la misma, en tales circunstancias, al dictar sentencia absoluta la autoridad responsable, no puede incurrir en violación del artículo 1913 del -- Código citado.

136 Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal: 53a. ed; Miguel Angel Porrúa, editor Mexico, - 1984.

ART. 1910.- El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres, causen daño a otro está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

137 Código Civil. Opcti.

ART. 1918.- Las personas morales son responsables de los daños y perjuicios que causen sus representantes legales en el ejercicio de sus funciones.

QUINTA EPOCA:

Tomo LXXXV, P. 97, Ramos Viuda de Valenzuela, Angela y Coags.

El Art. 352 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece que la indemnización por los daños a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie no excedera del límite máximo correspondiente a cada tipo de aeronave de acuerdo con la siguiente tabla:

AERONAVES HASTA DE 5,000 KGS. DE PESO BRUTO	\$	60,000.00 MN
" 20,000 KGS	"	150,000.00 MN
" 40,000 KGS	"	300,000.00 MN
" MAS DE 40,000.KGS.	"	600,000.00 MN

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

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

Los propietarios o poseedores de aeronaves garantizarán el pago de la indemnización a su cargo, mediante contrato de seguro con institución debidamente autorizada o depósito en la Nacional Financiera, S.A., por el importe de la responsabilidad máxima respectiva. En el caso de propietarios o poseedores de dos o más aeronaves, el seguro o depósito se constituirá por el doble, cualquiera que sea el número de las aeronaves que operen.

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

La Secretaría de Comunicaciones determinará en que casos de-- ben cumplir esta obligación los propietarios extranjeros de - aeronaves de servicio privado.

Las garantías se mantendrán vivas por el plazo de vigencia de la concesión, permiso o matrícula.

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

RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA.

CONCEPTO.

Es aquella que se caracteriza por las infracciones a las nor- mas específicamente aeronáuticas., principalmente a lo que se refiere a la reglamentación de vuelo, los que por falta de in- tención o ausencia de resultados dañosos no constituyen autén- ticos delitos. (138)

138 TAPIA SALINAS LUIS: Ensayo de Sistematización de la Responsabilidad en el Transporte Aéreo Internacional, Colección de estudios Jurídicos, Vo- lumen I, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio Intercontinental Gráfica, Madrid 1978.

Es nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación talves trascieran como - consecuencia, suspensión o pérdida de títulos, suspensión de empresas, - incautaciones de instalaciones, material, etc. que se realizan a conse- cuencia de un procedimiento per Initai, o como resultado de un expedien- te o información escrita.

Mucho tiempo ha tenido que transcurrir para que decayeran los principios, The king can not do wrong, y le propre de la ---- souveraineté est de s'imposer d'tous sans compensation, que campeaban en la esfera del Derecho Público, impidiendo la posibilidad de declaración de una responsabilidad patrimonial - del soberano por los daños resultantes de la actuación de sus agentes, (139).

Ambos principios rectores, en el ámbito anglosajón el primero, y francés el segundo, se mantuvieron inmóviles pese a los cam bios de inspiración política que informaban el antiguo régi- men, con su fundamentación teocrática primero y liberal des- pués. Un breve repaso por la evolución histórica que ha con- ducido al reconocimiento generalizado en la actualidad de la responsabilidad de las esferas de poder ejecutivo en su actua ción frente a los administradores, es imprescindible.

Los fines del Estado señalan los propósitos generales o metas por alcanzar que se incorporan a los textos constitucionales- y desarrolla la legislación administrativa.

El poder del estado, unitario y coactivo, desenvuelve su acti

139 GALLEGO APARICIO JAVIER: La Responsabilidad de la Administración Pública en relación con la Navegación Aérea, XII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial, celebradas del 6 al 9 de Junio de 1982, en Madrid, editada por Comercial Malvar, S. L. p. 195

vidad por medio de las funciones del mismo.

La competencia, atribuciones o cometidos, constituyen la forma de ejercicio de las funciones. Las funciones del Estado comprenden a la función legislativa que tiene como acto básico la Ley; a la función administrativa el acto administrativo, y a la función jurisdiccional, la impartición de justicia.

El maestro y decano de la facultad de Derecho Don Andrés Serra Rojas, define a la función administrativa como la actividad que normalmente corresponde al poder Ejecutivo, se realiza bajo el orden jurídico y limita sus efectos a los actos jurídicos concretos o particulares y a los actos materiales, que tienen por finalidad la prestación de un servicio público o la realización de las demás actividades que le corresponden en sus relaciones con otros entes públicos, o con los particulares, regulados por el interés general y un régimen de policía o control. (140)

La importante actividad que corresponde a la función adminis

140 SEPRA ROJAS ANDRES: Derecho administrativo, Sexta Edición, Editorial - Porrúa, S.A., Mexico 1974, P. 146.

El maestro Serra Rojas señala que al definir el derecho administrativo se prescinda de definir simultáneamente la función administrativa; --- pues se trata de conceptos distintos, que deben analizarse separadamente y cuyo tratamiento conjunto sólo tiende a complicar las cosas, en -- virtud de las discrepancias que existen acerca de lo que ha de entenderse por función administrativa. MIGUEL S. MARTENHOFF, Tratado de Derecho Administrativo, 71, p. 133, ed. 1965.

trativa es encausada por el derecho administrativo que forma el conjunto de normas que rigen a la administración pública, - a los servicios públicos y demás actividades relacionadas con dicha función. (141)

Evolución desde la irresponsabilidad a la situación actual.

Los sistemas anglosajones iniciaron el proceso con el reconocimiento potencial de una obligación de responder para los -- funcionarios, anteniéndose plenamente vigente la afirmación - de que el Rey no puede hacer ilícito alguno, quedando por tan to, al margen de todo proceso de reclamación la corona, la -- vía, imprescindible en los supuestos de los daños cuya indemnización fuera justa, no podría ser otra que la reclamación - al funcionario causante del perjuicio sufrido por los adminis trados. En los supuestos de daños anónimos, en los que era po sible localizar al autor material de la lesión, el cauce --- consistió en acudir a una fórmula precaria consistente en que la Administración designará libremente la persona del funcio nario que habría de asumir en el proceso el papel de demanda do, respaldándole económicamente para hacer frente a la even tual condena. (142)

141 Ibidem.

142 Cfr. GARCIA DE ENTERRIA EDUARDO: curso de Derecho Administrativo, II -- Ed. Civitas, S.A., Madrid 1977, p' 307.

Rechazado el sistema por la Cámara de los Lores, se hizo necesaria una reforma legislativa, que se plasmó en la Crown Proceedings Act de 1947, que permitió exigir a la Corona la misma responsabilidad que si se tratara de una persona privada, no sólo por los actos cometidos por los funcionarios, sino -- también por el incumplimiento de las relaciones jurídicas -- con el personal a su servicio y de las deducidas de las relaciones entre las cosas.

Sistema análogo presenta el proceso evolutivo en el Derecho Norteamericano, en el que la irresponsabilidad de la Administración tan sólo se rompió en supuestos singulares mediante la aprobación de leyes privadas por el congreso. Para atender a las peticiones, que cada vez eran más frecuentes, el -- Congreso creó un órgano asesor especializado, que más tarde se transformó en un verdadero tribunal competente para decidir en cuestiones de reclamaciones indemnizatorias de pequeña cuantía; por esta vía se llegó, finalmente, a la aprobación en 1946 de la Federal Tort Claims Act, en la que se reconoce la responsabilidad del Estado como una responsabilidad por hecho de otro, que entra en juego únicamente en los casos en que es localizable una actuación culposa, apreciada según las reglas comunes, en el funcionario o funcionarios -- autores del daño. (143)

En el derecho alemán, el principio de la responsabilidad ---
arranca realmente del artículo 75 del Allgemeines Landrecht -
prusiano de 1874, a cuyo tenor el Estado ha de indemnizar a
quien obtenga particulares en interés a la comunidad. De -
aquí pasó el principio al Código Civil alemán, en cuyo ----
artículo 839 se configuró como una responsabilidad indirecta
consecuente a los actos ilícitos de los funcionarios. La --
constitución de Weimar recogió de nuevo el principio trasla-
dándolo, más tarde, a una esfera de generalización mediante-
la consideración de que los actos ilícitos causantes del da-
ño a ser calificados como expropiaciones, en un proceso im--
pulsado por la doctrina y acogido por la jurisprudencia, y -
que establece de nuevo el criterio del artículo 75 arriba ci-
tado a su actual vigencia, en la que se amparan incluso las-
situaciones de riesgo creadas por la Administración Pública,
con lo que se cubre en su totalidad el panorama de las poten-
ciales responsabilidades. (144)

En el derecho francés, señala Leguina que el principio impe-
rante de la irresponsabilidad, aceptado incluso por la revol-
ución burguesa, no podía durar largo tiempo, fundamenal--
mente por la contradicción del principio de irresponsabili--
dad con los postulados que daban solidez y coherencia al nue-
vo régimen liberal y, en particular, con el de sujeción ----

incondicionada de los poderes públicos al Derecho, que conduce a la incorporación del principio o puesto de la responsabilidad civil del Estado y otros entes públicos por los daños causados a los administrados, ya sea como consecuencia de los actos de gestión, en los que inicialmente se reconoció como, en un ámbito más generalizado, mediante el sometimiento indiscriminado del Estado al Derecho, que habría de desembocar en la plena aceptación de la responsabilidad civil de los poderes públicos, cualquiera que fuese la forma privada o pública en que se manifestase su actividad lesiva.

(145)

La fundamentación de la responsabilidad, consagrada por la jurisprudencia del Conseil d'Etat, se establece a partir de la llamada falta de servicio, expresión que acoge, de hecho, la noción del funcionamiento de los servicios públicos al diferenciarse de las faltas personales del funcionario, autor-material del hecho dañoso y que pueden dar lugar a su propia responsabilidad personal.

La consecuencia no es otra sino que en toda actividad jurídica o material emanada de los poderes públicos y constitutiva

145 LEGUINA VILLA JESUS: La Responsabilidad Civil de la Administración Pública. Ed. Tecnos, Madrid 1983 p. 152 y sigs.

de la llamada gestión pública de la Administración puede producirse el hecho dañoso que guarde relación con la gestión -- del servicio y en consecuencia, tiende a trasladarse, en la -- jurisprudencia francesa, el acento sobre el concepto de falta hacia el hecho de la relación a que estamos apartando.

En el momento actual la jurisprudencia francesa se orienta a imputar a la Administración las consecuencias del daño antijurídico producido en la esfera jurídica de un Administrador, y siempre que haya un nexo de causalidad entre daño y servicio, en virtud del riesgo creado mediante el funcionamiento del -- servicio, más teniendo en cuenta que el riesgo resarcible --- abarcará solamente el funcionamiento defectuoso o anormal del servicio, por lo que quedan excluidos del concepto de daño -- antijurídico, los casos de funcionamiento normal o de fuerza mayor, en los que las consecuencias del riesgo deben permanecer a cargo del perjudicado, dado que el hecho dañoso no ha -- sido injusto.

No obstante, la jurisprudencia se ha mostrado inclinada a --- aceptar la responsabilidad de la Administración en supuestos de funcionamiento normal de los servicios mediante la aplicación del criterio del riesgo excepcional.

En el Derecho Español, el Código Civil, en su artículo 1902, -- consagra el deber que incumbe a toda persona de reparar los -- daños causados por su acción u omisión, interviniendo culpa o

negligencia. En el artículo 1903 se declara que la obligación del artículo anterior es exigible, asimismo, por los actos u omisiones propios de aquellas personas de quienes se debe responder y, en su párrafo 5° se dispone que el Estado es responsable en este concepto cuando obra por mediación de un agente especial, pero no cuando el daño hubiese sido causado por el funcionario a quien propiamente corresponda la gestión practicada, en cuyo caso será aplicable lo dispuesto en el artículo anterior. (146)

Para el Doctor y jurista español Javier Aparicio Gallego, -- (147) la responsabilidad de la Administración con relación a la navegación aérea se plantea con los siguientes alcances:

1° Debe plantearse con rango constitucional el derecho subjetivo a la indemnización.

2° La indemnización es consecuente para poder ser base del derecho subjetivo, constitucionalmente consagrado, de toda lesión que se sufra en toda clase de bienes y derechos deducidos del funcionamiento de los servicios públicos.

3° El derecho subjetivo se establece a favor de los particulares, con exclusión por tanto, de los entes públicos y de --

146 APARICIO GALLEGO JAVIER: La Responsabilidad de la Administración Pública en Relación con la Navegación Aérea, Opcit. p. 201.

147 GALLEGO APARICIO JAVIER: Opcit, p. 204.

Las personas a su servicio, con ocasión del cumplimiento de sus actividades públicas.

4° La responsabilidad es directa sin que sea necesaria la localización del funcionario materialmente causante del daño ni que su conducta esté afectada por culpa o negligencia.

5° Como consecuencia de la independencia de toda idea de culpa en la conducta del funcionario, la responsabilidad de la administración es objetiva, pudiendo resultar del simple funcionamiento de los servicios públicos y sin referencia ninguna a que tal funcionamiento sea norma o anormal.

6° La declaración general de la responsabilidad directa y objetiva alcanza a todas las administraciones públicas, para las que la constitución es Lex Maxima de obligada observancia.

7° El alcance económico de la indemnización es ilimitado y se deduce en su cuantificación de la indemnización total de lesión sufrida, sin que, pese a su objetivación, se haya establecido limitación alguna.

8° La única causa de exclusión de la obligación de indemnizar se establece en la incidencia de fuerza mayor que rompa la relación causal entre el funcionamiento de los servicios públicos y la lesión.

3.2.3.1. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LOS ACCIDENTES DE AVIACION.

La responsabilidad del Estado puede emanar de múltiples sucesos difíciles de catalogar, ya que es ilimitado el casuismo de la práctica. (148) Sin embargo, habrá de producirse más acusadamente allí donde la acción administrativa es más intensa, o sea en las denominadas ayudas a la navegación aérea.

(149)

La navegación aérea, según dice Rego Fernández, (150) soporte físico del transporte aéreo, requiere no sólo aviones seguros y eficaces, tripulados por personal calificado, que salen y llegan de aeropuertos que reúnan las mejores condiciones de utilización, sino además, medios instalados en los lugares geográficos más adecuados, que facilitan la constante locali-

148 MAPELI ENRIQUE: La Responsabilidad del Estado en los Accidentes de Aviación, colección de Estudios Jurídicos, Volumen II, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Ed. Intercontinental Gráfica, Madrid 1978. - p. 20

149 Es curioso recordar que el 27 de julio de 1955 un avión Constellation de EI AL, Israel Airlines Limited fué derrivado por cazas del Gobierno de Bulgaria, perecieron 51 pasajeros y 7 tripulantes. El Ministerio de Relaciones Exteriores de la República del Pueblo Búlgaro en una nota verbal de fecha 4 de agosto de 1955, dirigida a la Legación de Israel en Sofía, manifestó que "estaba dispuesto a hacerse cargo de las compensaciones debidas a sus familiares (de las víctimas), así como a sufragar la parte de los gastos que le corresponde por daños materiales", -- la indemnización ha sido abonada en Junio de 1963 por importe total de \$125,000.00 dólares. Documentación en Circular O.A.C.I. recopilación de Accidentes de Aviación, Num. 7, Montreal (Canadá), 1957, p. 146 y sigs.

150 REGO FERNANDEZ INDALECIO: Responsabilidades por defectos en las ayudas a la Navegación Aérea, Ponencia de las I. Jornadas Hispanoamericanas de Derecho Aeronáutico. Salamanca; 1960, p. 3

zación de los aviones en el aire a lo largo de su ruta, en la aproximación y en el aterrizaje, así como servicios organizados no sólo para proporcionar los datos necesarios a los aviones en vuelo, en función de la situación meteorológica presente y futura, sino para ordenar una circulación de los mismos que garantice su seguridad, basado todo ello en un sistema de comunicaciones terrestres y aeroterrestres, que pongan en contacto los diversos elementos que integran el proceso de ordenación del tránsito aéreo.

Es preciso recordar que según el artículo 28 del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, (151) todo Estado contratante quedó comprometido, hasta donde le sea posible, a establecer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicio meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea que faciliten la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos en su oportunidad en cumplimiento del Convenio.

Del funcionamiento anormal en estos servicios se establece que pueden derivarse daños y perjuicios para los particulares

151. SZEKELY ALBERTO: Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional-Público, Tomo III, Primera Edición, Dirección General de Publicaciones U.N.A.M., México 1981 p. 1183 - 1216.

y especialmente para las empresas dedicadas a la navegación aérea. De estos daños y perjuicios emana la consiguiente --responsabilidad del Estado.

Las instalaciones terrestres, por regla general, estarán en manos del Estado o de organismos autónomos de él dependiente tales instalaciones son de indispensable uso a las empresas-
porteadoras, ya que, si bien el medio natural de desenvolvimiento de la actividad aeronáutica es el espacio aéreo (ha --
dicho Rodríguez Jurado) (152), para operar en él las aeronaves no pueden prescindir de las intalaciones de superficie.

Así como los navíos se sirven de las instalaciones portua---
rias, los automóviles y camiones de las carreteras y estacio--
nes y demás instalaciones complementarias, también la avia--
ción necesita de elementos coadyuvantes al desarrollo de su actividad, que desde la superficie le sirvan de apoyo.

A estas instalaciones terrestres, se les denomina "Infraes--
tructura", que para precisar conceptos Enrique Mapelli la de--
fine como el conjunto de instalaciones y servicios que desde la superficie sirven las necesidades de la actividad aeronáu--
tica, posibilitando la partida y llegada de aeronaves, ----

152. RODRIGUEZ JURADO AGUSTIN: Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico, Buenos Aires, 1963, p. 115.

controlando y aumentando la seguridad de los vuelos. (153)

Para el jurista Uruguayo, Julio Vera Martínez, la Infraestructura desde el punto de vista jurídico, es la actividad aeronáutica que en forma jurídica y administrativamente organizada como servicio público, construye, administra y opera los aeródromos, aeropuertos, instalaciones, servicios de protección al vuelo y servicios conexos de tierra con la finalidad de permitir, facilitar y asegurar las operaciones aeronáuticas en tierra, mar y espacio aéreo. (154)

La responsabilidad del espacio en lo referente a la ayuda, a la navegación resulta más acusado, ya que no se trata de la prestación de un servicio gratuito. Muy por el contrario se perciben derechos y tasas considerables.

En España, el Decreto del 17 de marzo de 1960, (155) convalida la tasa de Derechos Aeroportuarios de los Aeropuertos Nacionales y en su artículo segundo se declara que motiva la -

153 MAPELLI ENRIQUE: *Opcit.* p. 21.

"Para concretar el aspecto funcional del personal de superficie, es necesario tener presente el concepto de Infraestructura como conjunto de Instalaciones que aportan a la aeronavegación una ayuda terrestre y -- comprende a los aeródromos y campos o espejos de agua, pistas, hangares y talleres, instalaciones y equipos de iluminación, señalación, sistemas de radiocomunicaciones y meteorológicos, estaciones, terminales y otras comodidades para pasajeros".

INCHAURRAGA CARMEN ELENA: Idoneidad y funciones del personal aeronáutico en la Legislación comparada de Argentina, Venezuela y Nicaragua, -- (inserto en las primeras Jornadas latinoamericanas de derecho aeronáutico), Buenos Aires 1962, p. 510.

154 VERA MARTÍNEZ JULIO: El Seguro de Infraestructura Aeronáutica, tercera ponencia sustentada en p. 167.

155 MAPELLI ENRIQUE: *Opcit.* p. 22

obligación de contribuir la prestación de los siguientes servicios:

- 1.- Aterrizaje y establecimiento en los Aeropuertos Nacionales.
- 2.- Suministro de combustible y lubricantes a las aeronaves.
- 3.- Servicios prestados en los Aeropuertos Nacionales.
- 4.- Entrada de visitantes y aparcamiento de vehículos en los mismos.

Tapia Salinas, apunta a un problema verdaderamente interesante, cual es el de la autonomía del comandante de aeronave y - se formula las siguientes preguntas: (156)

¿Hasta donde ha de obedecer ciegamente las instrucciones?

¿Le cabe cierto criterio de libre interpretación?

o más todavía, ¿Podrá desobedecerlas de plano cuando en su juicio técnico o conocimiento de las circunstancias deduzca - que las instrucciones son erróneas o que no se acoplan a las necesidades momentáneas?

Para dicho autor, la tesis materialista sostenida por algún - autor que califica al piloto como simple mecanismo o "robot", o como se ha dicho "un conjunto de reacciones susceptibles de interpretación matemática o de una transposición en el domi--

156 TAPIA SALINAS LUIS: La Responsabilidad de las ayudas a la navegación -- aérea", Colección de Estudios Jurídicos, Volumen I. "Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio" Intercontinental Gráfica-Madrid 1978. p. 219.

nio de la mecánica", es inadmisibile. (157)

La Ley de Navegación Aérea Española del 21 de julio de 1960- (158), no distingue al respecto y su artículo 156 se limita a establecer que incurrirá en multa de hasta diez mil pesetas, suspensión o pérdida del título aeronáutico, el Comandante de la aeronave que prescindida de los servicios o instalaciones de ayuda a la navegación que sean de utilización obligatoria necesaria o, en otro caso, incumpla las órdenes que reciba emanadas de los organismos de política de la circulación aérea.

En nuestro País, El Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos - Civiles publicado en el Diario Oficial de la Federación del 15 de noviembre de 1951, en su artículo 54, preceptúa los servicios que según la categoría del aeropuerto, el equipo y personal disponible, se proporcionarán a los interesados,-

157 Ibidem.- Para el maestro TAPIA SALINAS, el comandante de la aeronave constituye un auténtico elemento humano, con sus virtudes y sus defectos, y sobre todo con sus reacciones y libertad de arbitrio, que si lógicamente ha de supeditarse a las enseñanzas de la técnica y a la ordenación reglamentaria en los casos normales, debe gozar de la suficiente independencia en los extraordinarios o anormales para suplir los defectos de las máquinas, demostrando encontrarse todavía por encima de ellos. Lo que sucede es que es difícil encontrar el punto medio de la verdadera virtud, y muchos nos tememos que en estos casos se ceda un poco como en las guerras, que la victoria suele constituir una justificación. Es decir: que si el piloto al desovedecer ha tenido un franco éxito, todo serán felicitaciones a su libre arbitrio y sentido de improvisación.

158 MAPELLI ENRIQUE Y PEREZ RIOJA DOMINGO: Textos Legales de Aplicación en el tráfico Aéreo, Ley de Navegación Aérea Española de 1960, (Boletín Oficial del Estado Español) núm 176, de 23 de julio de 1960, 2a. edición, Altamira Talleres, Gráficas Madrid. p. 162.

dentro de las horas hábiles, mediante el pago correspondiente de la tarifa oficial aprobada, o previo convenio fuera de las horas hábiles entre los que podemos mencionar los ---- siguientes:

- a) Aterrizajes y Despegues.
- b) Iluminación de Pistas.
- c) Comunicación radiotelegráfica o telefónica general.
- d) Control de Tránsito del Aeropuerto.
- e) Información Meteorológica.
- f) Estacionamiento fuera de plataformas.

Así mismo, el artículo 55 del anteriormente citado Reglamento señala que comprenden los servicios conexos, entre otros - a saber:

- a) Uso de la Estación de Pasajeros.
- b) Abastecimiento de Combustibles y Lubricantes.
- c) Abastecimiento de Piezas de Repuesto.
- d) Servicio de Operarios Mecánicos.
- e) Servicio de Empleados para hacer Operaciones de Carga y Descarga en las Plataformas.
- f) Servicio de Taller para hacer Reparaciones.
- g) Servicio de Arrastre.

No obstante lo señalado en los artículos anteriormente mencionados, el artículo 58 del multicitado Reglamento nos indica - que las operaciones de despegue, aterrizaje o acuatizaje y de arrastre, son de la exclusiva responsabilidad de los propietarios de las aeronaves.

De la lectura del anterior precepto podemos inferir que de --

algún modo, el Estado através de sus organismos, controladores y encargados del tráfico aéreo, se están eximiendo de -- responsabilidad por accidentes ocurridos en dichas operaciones, lo que me parece ilógico e inaceptable pues no pocos de los accidentes de aviación se han debido por fallas de los -- organismos de control de tránsito aéreo, cabe recordar en es te punto el accidente de Cerritos ocurrido a una aeronave de la Compañía en ese entonces del Estado "Aeronaves de México" el 31 de agosto de 1986 en el que por deficiencias de los -- controladores del tránsito aéreo; una aeronave privada, inva diendo el espacio aéreo de aproximación al Aeropuerto Inter-nacional de la Ciudad de Los Angeles, California, destinado-exclusivamente a las aeronaves comerciales.

El artículo 59 confirma la tésis de Irresponsabilidad del -- Estado al establecer que la Seguridad de las aeronaves en el aeropuerto queda a riesgo de los propietarios de ellas; por-tanto los propietarios o concesionarios de un aeropuerto no- asumen responsabilidad alguna por la destrucción total o par cial de las aeronaves, o por destrucción o robo de sus pie- zas o de la carga u objetos que conduzcan.

Tésis que no compartimos pues va contra el espíritu de segu- ridad aérea; pues si bien es cierto que en la mayoría de los casos son los transportistas los responsables directos de -- accidentes aviatorios, también lo es que en no pocas ocasio-

nes, los organismos de control de tránsito aéreo, influyen de manera inmediata en los accidentes de aviación, a guisa de ejemplo, podíamos mencionar las colisiones en el aire por -- una inadecuada información de los servicios de protección al -- vuelo.

3.2.3.2. RESPONSABILIDAD DE LOS ORGANISMOS DE CONTROL DE TRANSITO AEREO.

CONTROL DE TRAFICO AEREO. CONCEPTO.

El término de tráfico aéreo es usado para describir movimiento de pasajeros, carga y aeronaves, dependiendo de el contexto en que se utilice. En el sentido de control de tránsito aéreo, se refiere exclusivamente a la circulación de las aeronaves por si mismas y abarca el movimiento y maniobras tanto en tierra como en el aire.

Los cuatro principales propositos del control del tráfico aéreo, "ATC" (Air Traffic Control), son:

- 1.- Prevenir colisiones entre aeronaves.
- 2.- Prevenir colisiones entre las aeronaves que operan en -- el area de maniobras.
- 3.- Acelerar ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.
- 4.- Proporcionar información adicional, necesaria para la -- realización de las operaciones aeronáuticas. (159)

159 "The New Encyclopaedia Britannica", Volumen 13, 15th Edition, William Benton, Publisher The University of Chicago, 1975. p. 640.

El tema de la Responsabilidad de los Controladores de Torre en las operaciones aéreas constituye un aspecto parcial de un asunto más amplio cual es el de la responsabilidad de los explotadores de los aeropuertos y dentro de éste, del tema de la responsabilidad de los organismos de Control de Tránsito Aéreo, entre los que se encuentra como figura señera y protectora de las operaciones aeronáuticas, la torre de Control de Aeropuerto, cuya función es primordial para la seguridad y regularidad de las operaciones aeronáuticas, principalmente en las cercanías del mismo. (160)

El artículo I del Proyecto de Convenio Internacional sobre Responsabilidad de los organismos de Control de Tránsito Aéreo, hace alusión a lo que se entiende por organismo de Control de Tránsito Aéreo. (161)

A los efectos de entrar en materia, consideramos oportuno destacar que en base a los conceptos que figuran en el Reglamen-

160 BAZZA ALVARO ALVARO: Responsabilidad de los Controladores de Torre en las Operaciones Aéreas, Colección de Estudios Jurídicos, Volumen III, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Stelvio y Matilde Hernández, Madrid 1981, p. 223.

161 PERUCHI HECTOR A: Responsabilidad de los Organismos de Control de Tránsito Aéreo (OIA), Proyecto de Convenio Internacional. XIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, y del Espacio y de la Aviación Comercial -- Editor Malvar, S.L. p. 257-275.

ART. 1.- Se entiende por organismo de Control de Tránsito Aéreo, a los efectos de este Convenio, a los creados especialmente por los Estados o autorizados por éstos, para cumplimentar servicios de protección y ordenamiento de los vuelos.

2. Los servicios de protección y ordenamiento de los vuelos comprenden los relativos al control de tránsito aéreo, control de área, control de aproximación, control de aeródromo, asesoramiento de tránsito aéreo, información aeronáutica y servicios de alerta, incluida la colaboración en la búsqueda, asistencia y salvamento.

to del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo elaborado por la -- Organización Civil Internacional, (162) los denominados Servicios de Control de Tránsito Aéreo, son suministrados con el fin de prevenir colisiones entre aeronaves, y entre aeronaves y obstáculos en el área de maniobras, así como acelerar ordenadamente el movimiento de tránsito aéreo.

Estos servicios de Control de Tránsito Aéreo se encuentran in volucredos dentro de la aceptación más genérica de "Servicios de Tránsito Aéreo" que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo, control de área, control de aproximación y control de aeródromo.

Para el jurista español Alvaro Bauzá Araújo, los servicios de Tránsito Aéreo constituyen el género y los servicios de Control de Tránsito Aéreo una de sus especies. (163)

A su vez, el Servicio de Control de Tránsito Aéreo, así como el de Tránsito de Aeropuertos y otros, se vinculan con la intervención de la Torre de Control del Aeropuerto, definida -- por dicho reglamento como la "dependencia establecida para fa cilitar el servicio de control de tránsito aéreo al tránsito-

162 Procedimientos para los servicios de Navegación Aérea (PANS) "RAC- Reglamento Aire y Servicio de Tránsito Aéreo", Documento OACI. No. 4444 - 12a. edición; fecha de aplicación 21/11/85, enmienda Núm 1. Fecha de -- aplicación 20/11/86.

163 BAUZA ARAUJO ALVARO: *Opcit.* p. 224.

de aeródromo". (164)

Dentro del Servicio de Tránsito Aéreo, el Servicio de Control de Aproximación puede ser facilitado por la Torre de Control de Aeropuerto o por un Centro de Control Aéreo, cuando sea -- conveniente de acuerdo con las circunstancias. El servicio -- de control de Aeropuerto lo proporciona la Torre de Control -- del mismo.

Agreguemos que las Torres de Control de los Aeropuertos transmiten información y expiden las instrucciones y permisos del -- caso a las aeronaves bajo su control, para conseguir un movi-- miento de tránsito aéreo seguro, ordenado y rápido, en el aeró-- dromo y en sus inmediaciones, con el fin de prevenir colisio-- nes entre:

- a) Las aeronaves que vuelan en los circuitos de aeródromo, al rededor de éste.
- b) Las aeronaves que operan en el área de maniobras.
- c) Las aeronaves que aterrizan y despegan.
- d) Las aeronaves y los vehículos que operan en el área de ma-- niobras.
- e) Las aeronaves en el área de maniobras y los obstáculos que haya en dicha área.

La Torre de Control de Aeropuertos es también responsable de -- alertar a los servicios de seguridad y notificar inmediatamen--

164 Procedimiento para los servicios de Navegación Aérea. Documento OACI. --- 4444. Opcit.

te toda falla o irregularidad en el funcionamiento de cualquier aparato, luz o dispositivo, instalado en el aeropuerto para guiar el tránsito del mismo ya los pilotos al mando de las aeronaves, debiendo además informar al centro de control de área o al centro de información de vuelo acerca de las aeronaves que dejen de notificar después de haber sido transferidas a la Torre de Control o que suspendan el contacto por radio luego de efectuada una notificación y que, en uno u otro caso, dejen de aterrizar cinco minutos después de la hora prevista. (165)

El Tráfico Aéreo se encuentra dividido actualmente en 2 categorías fundamentales a saber las siguientes: (166)

a) Algunos vuelos son ejecutados bajo el procedimiento del (VFR) "Visual Flight Rules"; Reglas del Vuelo Visual; donde el piloto es el único responsable por cada movimiento del avión y no se encuentra sujeto a las directivas de vuelo como podrían ser las maniobras de vuelo o trayectorias de vuelo; que comunmente se le suele llamar el control de vuelo automático.

165 Ibidem.

166 TOBOLEWSKI ALEKSANDER: Monetary Limitations of Liability in AirLaw, --- Legal, Economic and Socio-Political Aspects, De gara Publishing, Montreal 1986, p. 50

b) Por otra parte, por el auxilio que se presta desde tierra y que el maestro Tapia Salinas (167), lo denomina como ayudas a la Navegación Aérea y que consiste en que el piloto puede, - y en algunas instancias debe seguir en IFR (Instrument Flight Rules), (168) "Reglas de Instrumento de Vuelo", mediante el -- cual los movimientos de la aeronave son controlados y dirigidos desde tierra, y las instrucciones como es el patrón de -- vuelo es proporcionado desde tierra por los controladores del tráfico aéreo, (169)

Durante el vuelo bajo el procedimiento del IFR (Instrument -- Flight Rules), los OTA (Organismos de Tráfico Aéreo), son ampliamente responsables por los patrones de vuelos, así como - por otras instrucciones que por ellos sean proporcionados, in cluyendo medidas de seguridad, de hecho, el piloto tiene que seguir las instrucciones señaladas y proporcionadas desde ---

167 TAPIA SALINAS LUIS: La Responsabilidad de las Ayudas a la Navegación, - Colección de Estudios Jurídicos, Volumen I, Trabajos de Derecho Aero-náutico y del Espacio, Madrid 1978, p. 288

168 TOROLENSKI ALEKSANDER: Opelt. p. 50

169 En varios países la desobediencia de las instrucciones del ATC (Air -- Traffic Controllers), "Los controladores de Tráfico Aéreo es penado -- administrativamente; e.g. Ver. US. Federal Aviation, Act. 1958, sec- -- ción 901, y la Eurocontrol Convention de 1960, artículo 18 y 19. Para aspectos prácticos y antecedentes de las operaciones del Control de Tráfico Aéreo, consultar Larse, D.B. "Liability of Air Traffic Control Agencies to Foreign Air Carriers, 1966, 10A p. 115. y sigs. BHATT, S. "Responsibility in International AirLaw: some aspects of the Problem - of Air Traffic", 1968 Indian Journal of International Law, 412 p. 418- y sigs; MC.GILCHRIST, N.K., "Air Traffic Control: The Operator's --- Liability, 1977 LMOQ 264 y sigs. LAPSER, D.B., "Air Traffic Control: a recommendation for a Proof of Fault System without a limitation of -- liability, 1966 JALC p. 3 y sigs. citados por TOROLENSKI ALEKSANDER: - "Nonstatary Limitations of Liability in AirLaw", Legal, Economic and SO- cial Political Aspects De Dara Publishing: Montreal 1966, p. 56, TAPIA - SALINAS LUIS: "La Responsabilidad de las Ayudas a la Navegación, Colec- ción de Estudios Jurídicos Volumen I. p. 288.

tierra por los controladores del tráfico aéreo respecto a altitud, velocidad y por todas las maniobras de la aeronave.

Aunque en teoría el comandante de la aeronave puede no acatar las instrucciones, en la práctica, esto acontece muy raramente.

La confianza del comandante de la aeronave acerca de las instrucciones dadas, por los organismos controladores del tráfico aéreo es tan grande que en aquellos casos donde, siguiendo las instrucciones dadas, la colisión aérea ocurre, el comandante de la aeronave y por consiguiente el transportador puede ser parcialmente o totalmente exonerado de la responsabilidad de los daños resultados.

El accidente así acontecido por información incompleta o no exacta y por las directivas proporcionadas al comandante de la aeronave accidentada, hace que nos surja la siguiente interrogante con respecto a la responsabilidad o no de los organismos del tráfico aéreo cuando dicha información y directivas son inexactas y que son cumplidas por la tripulación de algún vuelo (170).

BAUZA ARAUJO ALVAR: "Responsabilidad de los Controladores de Torre en las Operaciones Aéreas", Colección de Estudios Jurídicos, Volumen III; PERUCHI HECTOR A: "Responsabilidad de los Organismos de Control de Tránsito Aéreo (OTA); XIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial p. 256; TENPETA ADALBERTO: "La Responsabilità degli organi preposti all'assistenza al volo ed al controllo e nella giurisprudenza internazionale"; XII Jornadas Iberoamericanas, de Derecho Aeronáutico y del Espacio.

- 170 LEVY, S.S.: The Expanding Responsibility of the Government Air Traffic Controller, 1968 Fordham Law Review 401, p. 310 y sigs; para una mayor aportación de Responsabilidad en casos de faltas comunes ver BOOTH, I.J.: Governmental Liability for Aviation Accidents Caused by Air Traffic Control Negligence, Air Law Review 1976, p. 161-167.

Existe controversia en la doctrina con relación, si los organismos de tráfico aéreo son o no responsables por las faltas graves y por la negligencia de sus organos y empleados. Sin embargo, un importante problema puede surgir en aquellos casos en que los organismos de Control de Tránsito Aéreo son ejecutados por el Estado, y dicho Estado opone la excepción de Inmunidad y no acepta reparar los daños causados.

Cuando los organismos de Control de Tránsito Aéreo son concedidos a particulares los mismos no puedan invocar ninguna cláusula ni exención de responsabilidad por Inmunidad estatal, pudiendo ser juzgados por agravios o por violaciones contractuales. (171)

En discusiones relativas a limitaciones de responsabilidad; cabe hacer mención que no existen reglas que limiten la responsabilidad de los organismos del Control del Tráfico Aéreo. Por lo tanto, el procedimiento judicial dirigido contra el Organismo Controlador del Tráfico Aéreo, puede ser intentado por la totalidad de los daños, no habiendo lugar a que los mismos se cobijen bajo los principios rectores de limitación de responsabilidad de las líneas aéreas y de los operadores de aeronaves comerciales. (172)

171 TOBOLENSKI ALEKSANDER: Op.cit. p. 52

172 Ibidem. p. 52

Muchos autores incluyen los servicios de control del tránsito aéreo dentro del concepto de la denominada "Infraestructura - Aeronáutica" o ayudas a la "Navegación Aérea".

Tal es el caso del jurista español Luis Tapia Salinas (173),- que al definir lo que entiende por Ayudas a la Navegación --- Aérea incluyó a los organismos de control de tránsito aéreo.

Al decir del jurista Alvaro Bauzá Araujó (174), que las diver- sas ayudas que se prestan desde tierra tendientes a lograr la mayor seguridad posible en el recorrido de las rutas aéreas,- principalmente en las cercanías de los aeropuertos, se han -- tornado paulatinamente cada vez más importantes e influyentes en la eficiencia del transporte aéreo, al punto de poder de- -- cirse que así como se concibe un sistema eficiente de aero- navegación sin adecuadas aeronaves tampoco puede éste funcio- -- nar regularmente sin un conveniente funcionamiento de los ---

173 TAPIA SALINAS LUIS: La Responsabilidad de las Ayudas a la Navegación, -- Colección de Estudios Jurídicos, Volumen I. Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio Intercontinental, Gráfica Madrid. 1976, p. 287-292.

El concepto de navegación aérea se constituye por todas aquellas serv- cios que con tal nombre, con el de infraestructura, con el de protección al vuelo o de cualquier otro análogo, son los encargados de suministrar a las aeronaves en vuelo, la función necesaria e incluso las autorizacio- nes u órdenes convenientes para que la navegación y muy principalmente -- la dirección y control de la misma en las maniobras de entrada y salida de los aeropuertos, se realicen tanto de acuerdo con los reglamentos de -- vuelos como en las mejores condiciones posibles de seguridad.

174 BAUZA ARAUJO ALVARO: La Responsabilidad de los Controladores de Torre en - Operaciones Aéreas, Colección de Estudios Jurídicos, Volumen III, Traba- -- jos de Derecho Aeronáutico y del Estado, Stelvio y Matilde Hernández edi- -- tores Madrid 1981, p. 226.

servicios que, en la superficie terrestre, acompañan al aviador prácticamente durante el vuelo.

La importancia primordial que tiene la labor de un eficiente sistema de explotación de las Agencias de Control de Tránsito Aéreo, hace que por regla general los gobiernos los coloquen dentro de su competencia sin perjuicio de la posibilidad de que en muchas oportunidades éste sea realizado por empresas privadas o Sociedades de Economía Mixta, organismos municipales o entidades públicas descentralizadas.

Tal es el caso como por ejemplo, en varias naciones estos servicios se encuentran en manos de empresas privadas, tal como sucede en Estados Unidos de Norteamérica, Canadá, Italia, --- Alemania, lo cual no descarta totalmente la intervención del estado, sea a título de contralor o ante una responsabilidad subsidiaria. (175)

CLASES DE RESPONSABILIDAD A QUE PUEDE HABER LUGAR.

Los servicios de control de tránsito aéreo, incluyendo los -- proporcionados por la torre de control, pueden dar lugar, --- en caso en que por error, negligencia, imprudencia o incluso dolo, se produzcan accidentes e incidentes de aviación, a diversos tipos de responsabilidad, que pasamos a mencionar.

175 Ibidem. p. 227

I. RESPONSABILIDAD CIVIL.

La responsabilidad civil en que pueden incurrir los organismos de control de tránsito aéreo en caso de que por su intervención errónea, negligente, imprudente e inclusive dolosa, se produjeran daños a personas o cosas participantes en el transporte aéreo o a terceros de la superficie, resulta de los principios generales del Derecho Civil (artículo 1910 y 1913 del Código Civil Mexicano, y artículo 1319 del Código Civil Uruguayo y 1902 del Código Civil de España). (176)

Según la opinión del jurista Bauzá Araújo Alvaro, nos encontramos con un verdadero servicio público y que los artículos 40 y 41 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado Español del 26 de julio de 1957, establecen el derecho de los particulares a ser indemnizados por los perjuicios sufridos, como consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos y la actuación de los funcionarios, salvo los casos de fuerza mayor. (177)

-
- 176 El artículo 1910 del Código Civil Mexicano establece, El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres, cause daño a otro, está obligado a repararlo a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima. Por lo que toca al artículo 1913, citado anteriormente; remito para su consulta al tema de la Responsabilidad Extracontractual. El artículo 1319 del Código Civil Uruguayo determina en su inciso 1º - que todo hecho ilícito del hombre que causa a otro un daño, impone a aquel por cuyo dolo, culpa o negligencia ha sucedido, la obligación de repararlo.
- 177 Ver BAUZA ARAUJO ALVARO: Responsabilidad de los Controladores de Torre en las operaciones Aéreas, Op.cit. p. 286.

En nuestro país; concretamente en la constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, no encontramos un artículo expreso que señale la Responsabilidad de la Administración Pública por los daños a particulares como consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, remitiendonos al título cuarto de nuestra Constitución que habla de las Responsabilidades de los Servidores Públicos. (178)

En este caso, también la responsabilidad incumbe al Estado de acuerdo con el artículo 24 de la Constitución Uruguaya, que lo declara responsable por el daño causado a terceros en la ejecución de los servicios públicos confiados en su dirección o gestión sin perjuicio de la facultad de repetir contra el funcionario culpable, si existiere, en lo que hubiere pagado como reparación, (artículo 25). (179)

El tema ha sido objeto de tratamiento especial en diversos congresos aeronáuticos, habiéndolo tratado Paul Chaveau en 1953 en un trabajo publicado en la Revué Générale de L'Air --

179 VERA MARTINEZ JULIO: Algunas Consideraciones sobre la Responsabilidad del Estado como operador de Infraestructura Aeronáutica en la República Oriental de Uruguay, XIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial celebradas del 6 al 9 de Junio de 1993-en Madrid, ed. Comercial Malvar. p. 224-237.
De acuerdo con el artículo 24 de la Constitución Uruguaya que establece -- "El Estado, los Gobiernos Departamentales, los Servicios Decentralizados -- y en general, todo órgano del Estado, serán civilmente responsables del -- daño causado a terceros en la ejecución de los servicios públicos, confiados a su gestión o dirección". A su vez, el artículo 25 agrega que "Cuando el daño haya sido causado por sus funcionarios, en el ejercicio de sus funciones o en ocasión de ese ejercicio, en caso de haber obrado por culpa grave o dolo, el órgano público podrá repetir contra ellos lo que hubiese pagado en reparación".

(1953, Tomes 3 y 4). (180)

Este problema ha sido estudiado en diversas oportunidades por el Comité Jurídico de la OACI, destacándose por su importancia, el informe especial presentado por el Subcomité sobre Responsabilidad de los Organismos de Control de Tránsito Aéreo, en la reunión del XV, período de Sesiones del Comité Jurídico efectuado en Montreal en el año de 1964. (181)

En dicho documento se llega a importantes conclusiones sobre el tema, entre ellas a que la responsabilidad del organismo de control de tránsito aéreo es de carácter extracontractual, debiendo basarse en la culpa, salvo en los casos de responsabilidad contractual al existir un tal círculo entre el organismo de control y el operador de la aeronave.

RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA.

Cuando el operador de la Torre de Control y Organismo en general de control de tránsito aéreo, sea un empleado público, -- su conducta perjudicial para los intereses confiados a sus -- funciones puede dar lugar a sanciones de carácter administrativo previos los procedimientos del caso, pudiéndose llegar --

180 BAUZA ARAUJO ALVARO: Problemas Jurídicos de los Aeropuertos, artículo --- publicado en los Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio; Colección de Estudios Jurídicos, Volumen III, Stelvio y Matilde Hernández editor. - p. 288 - 289

181 Documento OACI 8582-LC 153-2, 1966.

hasta la destitución del funcionario.

Rigen aquí las normas de Derecho Administrativo, propias de la situación de todo funcionario público que hubiese faltado a la diligencia debida en el ejercicio de sus funciones, en perjuicio de los servicios desempeñados por el Estado u organismos públicos diversos.

RESPONSABILIDAD LABORAL.

Si el empleado a cargo de los servicios de control de tránsito aéreo estuviese vinculado con su empleador o patrón por una relación de Derecho Laboral, en virtud de ser realizado el servicio por una empresa de carácter privado, surge además de la consiguiente responsabilidad civil una de carácter laboral que puede frente al empleador, dar lugar a sanciones de suspensión, multas, despido, de acuerdo con la gravedad de la falta cometida y las normas laborales aplicables.

RESPONSABILIDAD MILITAR.

Puede suceder que los servicios de control de tránsito aéreo sean desempeñados por funcionarios militares o sometidos a un régimen militar, particularmente en aeropuertos militares. En dicho caso podría darse la situación de la aplicación de medidas inherentes al estatuto militar, a los funcionarios omisos o culpables en sus funciones.

RESPONSABILIDAD DE CARACTER PENAL.

Las situaciones de producción de accidentes que ocasionan pérdidas de vidas humanas, lesiones o daños, debidos a culpa o dolo de los funcionarios a cargo de los servicios de control de tránsito aéreo, pueden caer dentro de las figuras tipificadas como delitos por el Código Penal, de homicidio, lesiones, daños.

Esta aplicación de las figuras típicas del Código Penal a la conducta de los funcionarios a cargo de los servicios de control de tránsito aéreo no impide la posibilidad de incurrir en la comisión de delitos típicamente aeronáuticos, en aquellas legislaciones que los contemplan.

Desde luego que la comisión de estos delitos, sean de Derecho Penal común o típicamente aeronáutico, no impide el actor se constituya en parte civil en el juicio penal y que simultáneamente, o por vía separada, inicie la acción resarcitoria del caso tendiente a la reparación del daño material o moral, causado.

RESPONSABILIDAD DE CARACTER INTERNACIONAL.

Los servicios de protección al vuelo pueden ser también realizados por organismos de carácter supranacional, o internacional del tipo Eurocontrol (182).

182 BAUZA ARAUJO ALVARO: Responsabilidad de los Controladores de Torre en las operaciones Aéreas, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Volumen III Stelvio y Matilde Hernández, editores Madrid 1981. p. 235

La convención que dió origen a este organismo, entró en vigencia el 1° de Marzo de 1963, estando entre sus fines el prevenir abordajes, asegurar la circulación ordenada y rápida de la navegación aérea, facilitar avisos o informaciones útiles para la realización segura de los vuelos, alertar a los servicios de búsqueda y salvamento.

Puede ser considerado Eurocontrol como un establecimiento público internacional que presta un servicio público internacional en la circulación aérea internacional europea y que posee personalidad jurídica propia en los Estados que integran este sistema, a saber Alemania Federal, Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Holanda y Luxemburgo.

En el caso de funcionamiento anormal de sus servicios, este organismo es responsable con su capital propio, de acuerdo con sus estatutos, sin perjuicio de admitirse la responsabilidad subsidiaria del Estado donde se produjo el accidente, si el Organismo Internacional no pudiere responder. (183)

Algo parecido cabe afirmar respecto de otros organismos internacionales tales como la Agencia para la Seguridad de la navegación aérea en Africa y Madagascar (ASECNA), fundada en 1956 y con la corporación Centro America de Servicios de Navegación

183 Cfr. Ibidem. p. 235.

Aérea (COCESNA), creado en 1960 en Tegucigalpa. (184)

El régimen de responsabilidad de estas instituciones emana de sus estatutos. A falta de normas específicas de éstos debe admitirse, la responsabilidad subsidiaria de los Estados que las integran, correspondiendo incluir este principio en el futuro convenio internacional sobre responsabilidad de las agencias de Control de Tránsito Aéreo. (185)

Podemos decir, a título de anticipo, que dentro de las situaciones que pueden plantearse, la responsabilidad de los organismos de control será total si el comandante tuvo que seguir sus instrucciones y absolutamente nula si el accidente se debió a la desobediencia del piloto respecto de las órdenes impartidas por dichos organismos o a su imprudencia, pudiendo finalmente darse la situación de concurrencia de culpas, si hubiera existido ésta de parte de ambos, lo cual se da en numerosos casos.

LIMITACION O ILIMITACION DE RESPONSABILIDAD.

En lo referente al problema de si la responsabilidad del operador de las Agencias de Control de Tránsito Aéreo debe ser -

184 Ibidem.

185 PERUCCHI HECTOR A: Responsabilidad de los Organismos de Control de Tránsito Aéreo, O.T.A., Proyecto de Convenio Internacional XIII, Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial. Malvar, p. 257-275.

En el proyecto del convenio redactado en la República Argentina, así ha sido efectuado, a través del artículo 6, inciso 2, del mismo.

no de carácter limitado, en la anteriormente citada reunión del Comité Jurídico de la OACI, la inmensa mayoría de las naciones consultadas se pronunciaron en el sentido de que la responsabilidad debe ser limitada, a los efectos de no desalentar a los operadores privados y como equilibrio ante la presunción de responsabilidad a adoptarse. (186)

El jurista Alvaro Bauzá Araújo sostiene que no existe ningún motivo para dejar de lado el sistema de la reparación integral y establecer una limitación de responsabilidad, la cual podría tal vez ser más procedente si se adoptara el principio de la responsabilidad objetiva, como compensación ante la misma. Los inconvenientes del sistema de responsabilidad ilimitada, en cuanto a la gravación de la responsabilidad de las Agencias de Control de Tránsito Aéreo, pueden atenuarse en gran parte mediante el sistema de seguros obligatorios a que debe someterse su actividad. (187)

Comparto la opinión del maestro Alvaro Bauzá Araújo, en el sentido de que no existe razón alguna para limitar la responsabilidad de los Organismos de Control de Tránsito Aéreo.

ART. 6. INCISO 2.

OTIA Internacionales o Multinacionales.

2) También estarán sujetos a la misma responsabilidad con el alcance establecido en el inciso anterior, los OTIA operados por Organismos -- formados por varios países o por enter autorizados por varios países.

186 Documento OACI 8582-LC 153-2, 1966.

187 BAUZA ARAUJO ALVARO: *Opcit.* p. 246.

Además cabe recordar que la mayor parte de los Organismos de Control de Tránsito Aéreo son operados por el Estado, cuya - solvencia económica facilita dicha ilimitación de responsabi- lidad.

Perucchi se inclina por la limitación de responsabilidad en el proyecto de Convenio Internacional sobre Responsabilidad de las Agencias de Control, de acuerdo con los límites fijados por la Convención de Varsovia si el daño se produjera en las personas o cosas transportadas, por la Convención de --- Roma, si el perjuicio fuera respecto de los terceros de la - superficie y por el futuro Convenio sobre abordaje si de la - gestión de las agencias derivaren dichos siniestros. (188)

PARTES SUJETAS A ESTE TIPO DE RESPONSABILIDAD.

Puede suceder que las empresas de aviación perjudicadas no - tengan interés económico en probar la culpa de los servicios de control de tránsito aéreo, en virtud de que los seguros - cubran todos los daños y perjuicios, pero puede existir razo- nes de prestigio que induzcan a dichas empresas, a que se -- demuestre que no fueron sus pilotos o aeronaves los culpa--- bles del siniestro acaecido y sí las Agencias de Control.

Por su parte, las empresas aseguradoras serán las primeras - interesadas en que se declare la imprudencia, impericia o negligencia de tales Agencias, con el fin de poder repetir contra ellos lo que hubieren pagado, lo cual no sería posible - si se declarase únicamente la responsabilidad de la empresa-transportadora.

De acuerdo con la persona física o jurídica de Derecho Público o privado, que realice los servicios de protección al vuelo, las partes responsables de las deficiencias de estos servicios, pueden ser:

- a) El Estado.
- b) Una persona jurídica creada por el Estado para efectuar-
estos servicios.
- c) Una dependencia o división administrativa dentro del Es-
tado, que realice estos servicios.
- d) Una persona física o entidad privada que realice estas -
tareas.
- e) Un organismo internacional.
- f) Una persona física, que sea empleado o dependiente de un
organismo de control de tránsito aéreo.

LEGITIMACION PROCESAL.

El derecho a iniciar las acciones pertinentes, tendientes a-
obtener la reparación de los perjuicios causados por el fun-
cionamiento de los servicios de Control de Tránsito Aéreo, -
puede pertenecer, de acuerdo con las circunstancias a:

- 1) El propietario de la aeronave.
- 2) El operador de la misma.
- 3) El transportista.
- 4) El pasajero.
- 5) El expedidor de la mercadería.
- 6) El destinatario de la carga.
- 7) Personas o terceros de la superficie.
- 8) Personas que tuviesen una relación contractual con el operador, generadora del derecho al uso posterior de la aeronave.
- 9) Personas diversas, con derechos sobre la aeronave.

CONCLUSIONES.

A través de las consideraciones expuestas, llegamos a las siguientes conclusiones:

- 1) La Responsabilidad de los Organismos de Control de Tránsito Aéreo, incluyendo a la torre de control y demás dependencias que colaboran en dicha actividad, debe ser especialmente establecida en la legislación aeronáutica interna de los países.
- 2) Debe establecerse también la facultad de los comandantes de las aeronaves de apartarse de las instrucciones de estos organismos en casos extremos de necesidad y por razones de evidente seguridad, dando cuenta de inmediato de la medida adoptada y fundamentándola.
- 3) La responsabilidad a establecerse sesó del tipo subjetivo-basada en la culpa de las Agencias o de sus funcionarios, con presunción de responsabilidad e inversión de la carga de la prueba.

4) La responsabilidad deberá ser sin limitaciones, sin perjuicio de los casos de excepción y de concurrencias de culpas.

5) Las personas perjudicadas o sus causahabientes podrán dirigirse contra los organismos de Control de Tránsito Aéreo si así lo prefieren, salvo que optaran por accionar contra la em presa de aeronavegación, en cuyo caso queda a salvo el derecho de ésta de repetir contra la Agencia, cuando ello corresponda.

6) Desde el punto de vista metodológico, el principio de la responsabilidad podrá ser mencionado en las leyes aeronáuticas al hacerse referencia a los servicios auxiliares, a la navega ción aérea o de infraestructura aeronáutica, pero su desarrollo específico debe figurar en el título relacionado con la responsabilidad aeronáutica, incluyéndose dicha responsabilidad en la parte relacionada con los daños a las personas o co sas transportadas, así como en la correspondiente a los perjuicios ocasionados a los terceros en la superficie y, finalmente, también el capítulo referente a los abordajes, según el tipo de daño y del accidente, producido por la intervención del organismo de control de tránsito aéreo.

7) Simultáneamente, en el capítulo relativo a los Seguros -- Aéreos de dichos códigos o leyes de Aviación Civil, debe incluirse el seguro obligatorio por los daños derivados de la intervención de dichos organismos, en beneficio de su econo--

mía y de los intereses de los damnificados. Este seguro especial, así como las fórmulas sustitutivas de garantía a establecerse, no regirán cuando el servicio de protección al vuelo sea realizado por el Estado, u otras personas jurídicas de Derecho público.

8) Debe propiciarse ante la Secretaría General de la OACI, - la pronta conclusión del Convenio Internacional sobre Responsabilidad de los organismos de Control de tránsito aéreo.

3.2.3.3. RESPONSABILIDAD POR COLISIONES AEREAS.

El primer estudio serio sobre responsabilidad surgida por colisiones aéreas fue realizado a principios de la década de -- los 30, (189) pero fue hasta 1960 que el subcomité de la OACI realizó el primer ante proyecto de Convención Internacional - para prevenir colisiones aéreas. (190)

El proposito de la convención fue establecer limitaciones de responsabilidad de los operadores de aeronaves involucradas en colisiones aéreas por daños causados a otras aeronaves y - pasajeros como consecuencia de este tipo de accidentes.

El problema fue discutido y analizado por el cuerpo legal de-

189 ZAILMAN, C. Liability of Aircraft 1919 American Law Review No. 879, p. 893.

190 Circular OACI LC/SC/COLISIONES AEREAS, Wa. No. 71.

la OACI, y el proyecto de Convención sobre Colisiones Aéreas (limitando responsabilidad), fue preparado en el año de 1964. (191)

Aunque este proyecto de Convención no ha recibido demasiado apoyo por parte de la Comunidad Internacional Aérea, siendo además suprimido de la lista prioritaria de asuntos del subcomité legal de la OACI, es un ejemplo palpable de la tendencia existente por limitar la responsabilidad en Derecho --- Aéreo.

La convención aplicaría por los daños causados a otras aeronaves (destrucción, pérdida, retraso o por pérdida o afectación de navegabilidad de las aeronaves y por los daños abordaje de las aeronaves, a las personas, (muerte, lesiones o retrasos), y por los daños a su equipaje, (destrucción, pérdida, daños, retraso o pérdida de uso), Artículo 4).

La Responsabilidad del transportista estaba basada sobre su propia falta con la posibilidad de aplicar la culpa presunta en algunos casos, (artículo 3), y con alguna prorrata de los daños en casos de falta concurrente o negligencia contribuyente.

191 Ver Documento OACI 8444 LC/15/.

El derecho anglosajón el término de "Contributory Negligence" o "Concurrent Negligence" se define como aquella conducta que ocasiona daños por la conjunción de actos dolosos u omisiones de dos o más personas actuando independientemente. (192)

En caso de destrucción, pérdida o daños a la aeronave, el --- equipo y accesorios, la responsabilidad fue limitada a su valor total de la aeronave; en el tiempo en que haya ocurrido - la colisión aérea, o por el valor total de las reparaciones o cambio de equipo; sea cual fuere el procedimiento que se siguiera, por pérdida del uso o de navegabilidad de la aeronave, equipo o accesorios, 10% de su respectivo valor; 250,000 ---- Poincare Francs per persona muerta, herida o por demoras, per mitiendome hacer mención que dichas indemnizaciones sólo aplican por responsabilidad contractual con fundamento en un contrato de transporte; 5,000 francos por los objetos personales llevados por los pasajeros y 250 francos por kilogramo por -- equipaje o carga bajo un contrato de transportación (artículo 10).

Los límites arriba mencionados, no aplican si se prueba que los daños son resultado de negligencia crasa o responsabilidad directa del transportador, sus agentes o empleados, o que

192 CAMPBELL BLACK, HENRY: Black's West Publishing, Co. St. Paul Min. 1977.
p. 931.

se realizó dicha conducta con la intención de causar un daño es decir con dolo, o por conducta imprudencial, así como también cuando en aquellos casos donde la persona responsable -- hizo uso indebido de la aeronave, sin consentimiento del propietario de la misma o de alguna persona con facultades de -- decisión con respecto a la aeronave accidentada, (artículo 11).

La convención también establecía ciertos procedimientos y reglas de interpretación, incluyendo nexos con las Convenciones de Roma, Varsovia y otros proyectos de contratos, dentro de lo que cabe resultar la corriente principal para mantener los regímenes de limitación de responsabilidad.

El proyecto de Convención, no ha sido objeto de estudio por las conferencias diplomáticas. De hecho, el problema de las colisiones aéreas no ha sido considerado para que sea tratado en una conferencia internacional por los pocos o escasos casos que se dan de accidentes de aviación por colisiones aéreas. El texto es de por sí ya obscuro y las soluciones adoptadas resultan ser poco atractivas. El comité legal de la OACI parece haberse estancado en varios puntos de dicha Convención y en ocasiones siguen ciegamente, las disposiciones que a estos tiempos resultan ya obsoletos, de Varsovia, La Haya y la Convención de Roma. (193)

En agosto de 1987, la FAA Norteamericana (Federal Aviation Administration) emitió una iniciativa de Ley denominada TCAS -- (Traffic Alert and Collision Avoidance System), que deberá -- ser implementado por las aeronaves que circulen dentro del -- espacio aéreo norteamericano. El sistema TCAS I, alerta al -- piloto por la presencia cercana del equipo de radiofaro de -- respuesta y el tiempo de dirección que se podrá encontrar a -- la otra aeronave. Existe también el sistema TCAS II que de-- termina la posición de alguna aeronave que se encuentre en el trayecto para una posible colisión y la maniobra vertical que debe seguirse para evitar la misma.

El TCAS III determina maniobras verticales y horizontales para evitar colisiones aéreas.

Esta iniciativa se ha visto mermada su aprobación por haberse interpuesto gran cantidad de amparos sobre todo por aeronaves privadas y pequeñas empresas, no obstante que los grandes -- transportistas han seguido la misma postura ya que representa una erogación bastante considerable su implementación. (194)

RESPONSABILIDAD DEL FABRICANTE.

Una venta o disposición de algún producto usualmente está ---

acompañada de garantías de calidad que se establecen dentro del contrato celebrado entre el vendedor y el comprador.

Dichas garantías tienen el efecto de proteger al comprador - por posibles defectos que tenga la mercancía adquirida a --- efecto de resarcir o reparar los daños que le ocasione al -- comprador, por parte del vendedor.

Cuando en el supuesto de que el vendedor se niegue a cumplir la garantía otorgada, la acción del comprador no podrá ir -- más allá de lo establecido en el contrato mismo o en la Ley; por la famosa y tradicional teoría en Derecho positivo Mexicano de la Suplencia de la Ley. (195)

En la década de los treinta, un principio fue desarrollado por las naciones pertenecientes al sistema jurídico del ---- Common Law (Estados Unidos de Norteamérica e Inglaterra principalmente), que imponía a los fabricantes responsables con-

195 En nuestro derecho positivo mexicano, el Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones (artículo 1792 de Código Civil Mexicano). Ahora bien, "Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos darán el nombre de Contratos", (artículo 1793 del Código Civil).

Por exclusión, los que modifican o extinguen derechos y obligaciones se llaman convenios en sentido estricto, como se aprecia en el cuadro siguiente:

CONVENIO (LATO SENSU), CREA ---
TRANSFIERE, MODIFICA O EXTINGUE
DERECHOS Y OBLIGACIONES.

CONTRATO: CREA O TRANSFIERE DERE-
CHOS U OBLIGACIONES.

CONVENIO: (STRICTO SENSU) MODIFI-
CA O EXTINGUE DERECHOS
Y OBLIGACIONES.

tractuales por daños ocasionados a los consumidores por sus productos manufacturados. Este tipo de responsabilidad denominada en inglés "Products Liability" que podríamos concepc---tuar o tratar de definirlo como una responsabilidad por las mercancías producidas, que permita en el caso que nos ocupa a los pasajeros, así como a los terceros en la superficie que sufrían lesiones o daños, demandar directamente a las compa---ñías fabricantes de aeronaves, así como aquellos fabricantes de algún componente o partes de avión. (196)

La importancia de esta posibilidad de demandar a los fabrican---tes de aeronaves, o compañías productoras de componentes de los mismos, yace en el hecho de que los mismos no se encuen---tran contemplados ni protegidos por las Convenciones Internacionales que limitan responsabilidad y la recuperación de los daños causados, sea llevado a cabo por el importe total de la cantidad que surge por el menoscabo patrimonial ocasionado a los demandantes. (197)

196 En el accidente ocurrido a la aeronave Boeing 727-200 matrícula XA-MEM, propiedad de Cfa. Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., el 31 de Marzo de 1986 en las cercanías de la localidad de Maravatio, Michoacán, las demandas entabladas en los Estados Unidos de Norteamérica, indistintamente se dirigieron contra la Boeing Company, Cfa. Mexicana de Aviación y la Goodrich Company Inc. Corporation de Western Airlines así como Delta Airlines por "Over Night Check" realizado en Chicago la noche anterior, es decir por servicios a terceros, concretamente chequeo general realizado a la aeronave, que había pernoctado en la Estación de Chicago, Illinois la noche anterior al accidente.

197 Cfr. TOBOLEWSKI ALEKSANDER: Monetary Limitations of Liability in AirLaw; Legal, Economic and Socio Political Aspects, De Haro Publishing, Montreal 1986. p. 52

De este modo, en aquellos casos donde la responsabilidad del fabricante puede estar establecida, el demandante puede recuperar sobre los límites previamente establecidos en Convenciones de Derecho Aéreo pero entablando juicio a los fabricantes en lugar de la aeronave accidentada. (198)

El fundamento de la responsabilidad del fabricante radica en la creación de un producto no seguro para su uso normal para el que fue creado.

Las Cortes en Norteamérica, imponen a los fabricantes la obligación para que constantemente se realicen pruebas sobre las partes de las aeronaves, o sobre la aeronave en sí, incluso la autoridad aeronáutica americana que es la FAA (Federal Aviation Administration), no expide el certificado de aeronavegabilidad del avión fabricado si no reúne los requisitos de máxima seguridad establecidos.

Si el demandante argumenta, por ejemplo, que los daños son resultado de mal diseño de la aeronave, el fabricante por ese hecho será responsable, al no prevenir a los transportistas por defectos de algún componente de la aeronave, por no haber hecho los exámenes técnicos y de inspección de cada componente de la aeronave.

La responsabilidad del fabricante es un asunto demasiado complejo, sus principios son desarrollados y examinados, hoy por hoy en las Cortes, aun más los juicios son, sin ninguna duda, demasiado largos y costosos tanto para demandantes como demandados. Pero, la responsabilidad de recuperar la totalidad -- de los daños causados es más alta que la fijada para los --- transportistas por los Convenios Internacionales, constituyendo un aliciente para proceder contra los fabricantes de aeronaves, cabe hacer notar que ante la expectativa de un juicio largo y costoso, sin tener en cuenta la sentencia final del - caso, fomenta los arreglos extrajudiciales. (199)

RESPONSABILIDAD PENAL.

Este tipo de responsabilidad está basado en los principios -- del Derecho Penal y variable, por lo tanto, con arreglo a la legislación que haya de serle aplicable en cada caso, su estudio corresponde más bien al Derecho Aéreo Penal, y su característica consiste en la inexistencia de principios comunes de carácter internacional que regulen tan importante materia y - que unifiquen, al menos, un cierto número de normas básicas, - que resolverían muchas cuestiones y evitarían numerosas y ---

199 Para mayores detalles sobre la discusión y casos de responsabilidades de los fabricantes de aviones, consultar a KASELL, D.M. The Aircraft Manufacturer's Liability for Design and Punitive Damages, (The Insurance Policy and the Public Policy, 1974), JALC. 595. p. 613 y sigs; Current Trends in Aviation Product Liability Law, 1970 JALC 514 p. 519 y sigs; -- LEVY, S.J. Aircraft Manufacturer's Liability and the Consumer, International Business Lawyer 1973, p. 79.

auténticos conflictos de leyes.

El Convenio Internacional aplicable es el firmado en Tokio - el 14 de Septiembre de 1963, cuyo nombre exacto es "Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, que regirá cualquier acto que, sea o no infracción, ponga en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que ponga en peligro el buen orden y la disciplina abordo igualmente a las infracciones o leyes penales." (200)

El estudio profundizado de este Convenio escapa a los fines del presente trabajo, por lo que su análisis pormenorizado, tocará al lector su investigación.

200 SZEKELY ALBERTO: Instrumentos fundamentales de Derecho Internacional Público, Tomo III, Primera edición, Dirección General de Publicaciones UNAM, -- México 1981 p. 1297 y sigs.

El convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos abordo de las aeronaves firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, también aplicará a las infracciones cometidas y a los actos ejecutados por una persona abordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado contratante mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona fuera del territorio de un Estado.

3.3. RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

3.3.1.2. CONVENIO DE VARSOVIA DE 1929.

INTRODUCCION.

El nombre completo de la Convención de Varsovia de 1929 es - "Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional", firmado en Varsovia el 12 - de Octubre de 1929 y depositado ante la República Popular -- Polaca.

Concretamente la Convención de Varsovia, fue el resultado de dos conferencias Internacionales, la de Paris de 1925 y la - de Varsovia de 1929, así como de la labor realizada por el - Comité Internacional Técnico de Expertos Aéreos, (CITEJA), - creado por la Comisión Internacional de Navegación Aérea en - Paris en 1919. (201).

El proyecto de Convención tuvo dos aspectos importantes que resaltan.

1.- En los inicios de la aviación, el deseo del hombre por ir conquistando y dominando cada vez más a la naturaleza, en especial el espacio aéreo, lo hizo en inventar nuevas técni-

201 KENELLY JOHN: A Nouvelle Rule of Liability: It's Implications, artículo publicado en The Journal of Air Law and Commerce, publicación de la -- Southern Methodist University School of Law, Dallas Texas, U.S.A. 1971. p. 344.

cas para surcar los cielos del mundo creando máquinas más pesadas que en lugar de flotar necesitaban aferrarse al medio - por el que se desplazaban o impulsarse en el mismo, la industria aérea en poco tiempo iba a situarse a la vanguardia del transporte, dejando rezagos al transporte por tierra y mar; - convirtiéndose en punto de contacto y de unión de muchos países, con diferentes tradiciones, costumbres, lenguajes, sistemas políticos y normativos, por lo que la preocupación de la Convención de Varsovia fue la de obtener un cierto grado de - uniformidad legal. (202).

La Convención de Varsovia, a través de sus comités especiales - que se crearon para analizar y presentar proyectos para legislar sobre los diversos problemas que afectaban a la Comunidad Internacional, realizó una labor titánica al llevar la más -- completa recopilación de documentos aéreos, tales como billetes de pasaje, itinerarios así como de la literatura aplicable.

El segundo aspecto, fue la limitación de la Responsabilidad de los transportistas en los Accidentes Aéreos.

Aunado a estos dos aspectos importantes la Conferencia Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al -

Transporte Aéreo Internacional, iba a convertirse en el tono donde los países iban a tratar y discutir los problemas que afectaban a la región y que de un modo general posteriormente afectarían a la comunidad internacional.

Cabe recordar que había finalizado años atrás el primer colapso internacional denominada en la Historia de la Humanidad como la Primera Guerra Mundial, y los países principalmente de la Región preocupados porque no se desatará una Segunda Guerra; iban a hacer todos los esfuerzos por unificar criterios y mantener en paz al orbe.

Los países que intervinieron en la conferencia internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, fueron a saber:

- El Presidente del Imperio Alemán.
- El Presidente Federal de la República de Austria.
- Su Majestad del Rey de los Belgas.
- El Presidente de los Estados Unidos de Brasil.
- Su Majestad el Rey de los Búlgaros.
- El Presidente de la República Checoslovaca.
- El Presidente del Gobierno Nacionalista de la República de China.
- Su Majestad el Rey de Dinamarca e Islandia.
- Su Majestad el Rey de Egipto.
- Su Majestad el Rey de España.
- El Jefe de Estado de la República de Estonia.
- El Presidente de la República de Finlandia.
- El Presidente de la República de Francia.
- Su Majestad el Rey de la Gran Bretaña, de Irlanda y de los

Territorios Británicos y ultramarinos.

- Emperador de los Indias.
- El Presidente de la República Helénica.
- Su Alteza Serenísimo el Regente del Reino de Hungría.
- Su Majestad el Rey de Italia.
- Su Majestad el Emperador del Japón.
- El Presidente de la República de Letonia.
- Su Alteza Real, la Gran Duquesa de Luxemburgo.
- El Presidente de los Estados Unidos de México.
- Su Majestad el Rey de Noruega.
- Su Majestad la Reina de los Países Bajos.
- El Presidente de la República de Polonia.
- Su majestad el Rey de Suecia.
- El Comité Central Ejecutivo de la Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas.
- El Presidente de los Estados Unidos de Venezuela, y su Majestad el Rey de Yugoslavia. (203)

Habiendo reconocido la actividad de una manera uniforme las condiciones del Transporte Aéreo Internacional en lo que concierne a los documentos utilizados para dicho transporte y a la responsabilidad del porteador, los países anteriormente -- mencionados representados en Viena por sus Ministros pleni-- potenciarios debidamente autorizados concertaron y firmaron el Convenio de Varsovia de 1929, Convención para la unifica-- ción de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Interna-- cional.

203 Documentos Jurídicos OACI "Conferencia Latinoamericana sobre Transporte Aéreo Internacional y actividades en el Espacio Ultra Terrestre, celebradas del 14 al 18 de agosto de 1955 en la Ciudad de México y auspiciadas por la Universidad Nacional Autónoma de México y la Universidad de Leiden, "The Netherlands", International Institute of Air and Space Law p. 107.

Los Estados Unidos de Norteamérica no participaron en dicha -
Convención Internacional, sin embargo en 1933 el entonces Pre-
sidente de aquella Nación Theodore Roosevelt envió al Senado -
el Tratado que contenía el Convenio de Varsovia. El 15 de --
Junio de 1934, sin que hubiere debate alguno de por medio, el
Senado dió su aprobación al Tratado surgido de la Convención-
para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte
Aéreo Internacional, con voz y voto adheriéndose al mismo, y-
depositándolos el 31 de Julio de 1934 ante la República Popu-
lar Polaca, proclamándolo 3 meses después, através del Presi-
dente Constitucional de los Estados Unidos de Norteamérica, -
aunque los Estados Unidos se habían adherido al tratado, no -
lo notificaron, convirtiéndose por ese sólo hecho en miembros
de la Comunidad Internacional Aérea. (204)

La Convención de Varsovia se aplica a todo Transporte Aéreo -
Internacional de personas, equipaje, carga y mercancías, efec-
tuado por aeronave y mediante pago. Se aplica también a los-
transportes gratuitos efectuados por aeronave por una empresa
de transporte aéreo. (205)

204 KENELLY JOHN J: A Nouvel Rule of Liability: Its Implications, artículo-
publicado en The Journal of Air Law and Commerce, Volumen XXXVII publi-
cación de la Southern Methodist University School of Law, Dallas, Texas
U.S.A. p. 344.

205 SZEKELY ALBERTO: Instrumentos fundamentales de Derecho Internacional Pú-
blico, Tomo III, primera edición, ed. Dirección General de Publicacio-
nes UNAM, México 1981, p. 1267, Art. 1. de la Convención de Varsovia.

La única legislación aplicable a esta clase de transportes -- internacionales es el Convenio de Varsovia, hasta el punto de que, según dicho texto, se admiten aquellas cláusulas que completan los principios que figuran en la Convención, pero se rechazan rotundamente y se tienen por nulas tanto las generales del contrato de transporte y Convenios particulares celebrados entre las partes anteriores al daño que deroguen los citados principios (206), como aquellas otras concretas que tiendan a eximir al transportista de su responsabilidad o a fijar un límite inferior a lo establecido en el mismo texto internacional. (207)

ELEMENTOS SUBJETIVOS.

1.- SUJETO ACTIVO.

1.1 El Transportista.- Evidentemente la responsabilidad se centra, respecto al sujeto activo, en el transportista, que es quien contrató el transporte con el usuario o quien sin -- contrato lo realizó.

Si se tratara de una responsabilidad de carácter penal, eminentemente personal, el responsable sería el autor material del hecho que dió lugar a la responsabilidad, pero en el aspecto meramente civil de la cuestión el transportista es el --

206 Ibidem. Art. 32. C. de V.

207 Art. 23. C. de V.

responsable ante el usuario. (208)

LA responsabilidad que también de tipo civil pudiera existir para otras personas, como, por ejemplo, para el propietario o constructor de la aeronave por vicios del aparato o para el autor material del daño motivado por una falta de técnica, -- son en realidad ajenas a la regulación de Derecho Aéreo y deben regirse con arreglo a las relaciones jurídicas que se preveyeron en los correspondientes contratos de fletamento o --- trabajo, y muy especialmente por la reglamentación expresa -- que exista en el país de que se trate. Es pues, una regulación de responsabilidad de derecho internacional o ajena, por lo tanto, al transporte internacional.

Dentro de la responsabilidad del transportista conviene considerar los siguientes casos especiales:

FALLECIMIENTO DEL TRANSPORTISTA.- En este caso el sujeto --- activo de la responsabilidad no coincide, como es lógico, con el del contrato de Transporte, concretándose aquél en los derechos habientes del transportista, lo que si constituye un --- principio normal de derecho común, tiene una cierta importancia en el derecho aéreo, por cuanto supone una continuidad --

208 Cfr. TAPIA SALINAS LUIS: Ensayo de Sistematización de la Responsabilidad en el Transporte Aéreo Internacional, Colección de Estudios Jurídicos, - Volumen 1, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del espacio Intercontinental Gráfica, Madrid 1978. p. 154.

respecto a la competencia y límites de la responsabilidad a los que tienen que sujetarse estos derechohabientes, aún sien do terceros en el contrato de transporte.

La Convención de Varsovia, así concretamente lo dispone, (209) al establecer que la acción por responsabilidad se ejercitará contra los derechohabientes.

CASO EN QUE EL TRANSPORTISTA SEA DISTINTO AL QUE CONTRATO.- En el actual texto internacional en vigor no se prevé el caso en que el transporte lo realice una persona distinta de aquella - cuyo nombre fue incluido en el contrato. Por ello parece que ha de deducirse que el carácter del primero de los citados transportistas será el de tercero respecto al contrato, quedando -- subsistentes por la posible responsabilidad respecto al transportista que contrató, el que, en definitiva, podrá repetir el perjuicio contra quien en realidad lo realizó.

PLURALIDAD DE TRANSPORTISTAS.- Nos referimos aquí a la intervención de dos o más transportistas, pero no, como el caso anterior, por actuar unos en sustitución de otros, sino porque - así han sido previstos en el correspondiente contrato. Cabe - distinguir los transportes sucesivos y los combinados.

209 Ibidem, Art. 27. C. de V.

TRANSPORTE SUCESIVO.- Está dispuesto (210), que cada transportista se considerará a todos los efectos como contratante en la parte del transporte precisamente efectuado bajo su control. Se establece, sin embargo, que en el caso de transporte de personas deberá procederse precisamente contra el transportista - que haya efectuado el transporte en el caso del cual se haya producido el daño, salvo que el primer transportista por estipulación expresa hubiere asumido la responsabilidad de todo el viaje.

Si se trata de transporte de cosas, se facilita la cuestión -- en interés del usuario, desde el momento que el remitente puede proceder contra el primer transportista y el destinatario - contra el último, aparte de la posibilidad de que uno y otro procedan, además, contra el que cubra el trayecto durante el cual se ha producido el daño.

TRANSPORTE COMBINADO.- En caso de tratarse de transporte combinado, los principios y disposiciones referentes a la responsabilidad del transportista se aplicarán tan sólo al transporte aéreo y no a los trayectos en los que son utilizados otros medios diferentes, los que se regirán por la legislación común internacional o por las Convenciones especiales que existieren sobre la materia.

210 Ibidem. Art. 30 C. de V.

EL ESTADO COMO TRANSPORTISTA.- El estado, evidentemente, puede actuar como sujeto activo del transporte y en este caso, - forzoso será prever las consecuencias que en orden a la responsabilidad pueden dar lugar los daños que se produzcan.

Es preciso tener en cuenta que si el Estado actúa en virtud de sus funciones públicas, realizando un transporte en cumplimiento de la misión oficial que le está asignada, no le serán de aplicación los principios de los textos internacionales en orden a la responsabilidad, ya que, aunque se indique que la Convención de Varsovia abarca todos los transportes efectuados por el Estado, como esta actividad no reúne los caracteres necesarios para ser considerada como actuación mercantil (por falta de remuneración), ha de caer, en definitiva, fuera del imperio de la Convención de Varsovia. (211)

La Convención de Varsovia regirá todos los accidentes de aviación que se den, se susciten con motivo de un transporte aéreo internacional, la aplicación de la Convención de Varsovia tiene como elementos fundamentales para que pueda ser aplicada la misma.

1) Que el accidente de aviación aunque ocurra en el término de una alta parte contratante, tenga como punto de destino -- otra parte contratante.

211. Ibidem. Esto se deduce del cotejo de los artículos 1 y 2 de la Convención de Varsovia.

Es decir que los puntos de origen y de destino esten situados en el territorio de dos altas partes contratantes.

2.- Si el accidente de aviación se acontece en el territorio de una sola alta parte contratante, si se prevé una escala en un territorio sometido a la soberanía, al dominio o al mandato o a la autoridad de otra potencia, aún cuando ésta no sea contratante también se registrará por la Convención de Varsovia.

Es de concluirse que el transporte que se realiza en una sola alta parte contratante sin tal escala entre los territorios - sometidos a la soberanía, al dominio, al mandato o a la autoridad de la misma alta parte contratante no se considerará como internacional para los efectos de la Convención de Varsovia y se registrará por la Ley del lugar donde se sucedió el accidente de aviación.

EL PROBLEMA DE LOS EMPLEADOS DEL TRANSPORTISTA.- Como en puntos anteriores hemos dicho, si se tratara de una responsabilidad de tipo penal no cabe duda que la acción podría y debería entablarse precisamente contra el autor material del daño, -- que en la mayoría de los casos sería un empleado del transportista. Ahora bien, por tratarse de responsabilidad meramente civil, y de acuerdo con el principio general, el transportista responde de la actuación de sus empleados.

FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD.- Según Lemaïne puede basarse en tres supuestos distintos: (212)

1.- En virtud del principio de culpa "In Eligendo", y a consecuencia de la responsabilidad que incumbe al transportista por no haber querido o sabido realizar la elección de su personal entre personas acreditadas y capaces de desempeñar la función que les está encomendada. A parte de la dificultad de admitir esta teoría, ya que, por regla general, todos los que intervienen en funciones delicadas en el transporte aéreo están provistos de los correspondientes títulos y certificados que les caracteriza como capaces en el ejercicio de su actividad, no puede admitirse que sea éste el fundamento de la responsabilidad del transportista desde el momento en que no se le permite la prueba de que eligió bien al personal y que sus condiciones y capacidad eran perfectamente normales.

TEORIA DEL RIESGO OBJETIVO.- Inadmisibles desde el momento -- que, contradiciendo su espíritu y significado, se permite al transportista la prueba, como causa de exención de responsabilidad, de que sus empleados no pudieran tomar las medidas necesarias para evitar el daño.

212 LEMAINÉ: Droit Aérien, núm. 659 citado por TAPIA SALINAS LUIS: Ensayo de Sistematización de la Responsabilidad en el Transporte Aéreo Internacional, Colección de Estudios Jurídicos, Volumen I, trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Intercontinental Gráfica, Madrid 1978. p.156.

CONFUSION DE LA PERSONA DEL TRANSPORTISTA CON LA DE SUS ---
EMPLEADOS.- Este fundamento es el aceptable desde el momen-
to en que un empleado en el ejercicio de sus funciones que -
le están especialmente encomendadas puede considerarse como
un representante y mandatario del transportista.

LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD.- Queda el problema de la
responsabilidad para los empleados. Es criterio seguido res-
pecto a este punto otorgarles los mismos beneficios de limi-
tación que a los transportistas, puesto que en otro caso ha-
bría ocasiones en los que quedaría burlado esta última limi-
tación, ya que cabe imaginar el caso de un empleado demanda-
do por responsabilidad civil inherente a la penal o conse---
cuencia de un acto doloso, o imprudencia temeraria, en cuyo-
supuesto, al ser responsable en cuantía ilimitada, podría --
ésta repercutir en el transportista, obligado en muchas oca-
siones a indemnizarle en virtud de un contrato laboral.

SUJETO PASIVO.- El sujeto pasivo de la responsabilidad con-
tractual es el directamente perjudicado en su persona o en -
sus intereses patrimoniales. En caso de muerte, los titula-
res de la acción serán sus derechohabientes.

Poco explícita es a este respecto la Convención de Varsovia-
al disponer que la acción exigiendo responsabilidad sólo se-
ejercitará en las condiciones y límites del Convenio, sin --
perjuicio de la determinación de las personas que tengan el
derecho de proceder.

Más que referirse a una posible sucesión de los derechos del perjudicado, el texto ha querido oponerse a la posibilidad de que al ser los derechohabientes del perjudicado terceros en el contrato de transporte podrían escapar a las reglas -- de la Convención, muy principalmente en lo que se refiere -- en los casos y límites de la responsabilidad. De la manera expuesta, cualquiera que sea el número de los sucesores del perjudicado, la responsabilidad total estaría perfectamente limitada, debiendo luego repartirse su importe entre los --- derechohabientes, con la enorme dificultad, que esto entraña en el caso de tratarse de personas que hubieren intentado -- la acción en países distintos.

Tapia Salinas (213), distingue dos casos al tratar el problema de los derechohabientes del pasajero perjudicado en un accidente de aviación:

Uno, los derechohabientes de un pasajero fallecido precisamente a consecuencia de un transporte aéreo (accidente), y -- otro, los derechohabientes del perjudicado en un contrato de transporte como usuario, pero que posean su derecho por un -- acto de transmisión voluntaria o por la muerte del perjudicado, pero como hecho ajeno al transporte.

El primer caso debiera regularse especialmente en la Convención Internacional sobre el Transporte Aéreo; el segundo -- podría perfectamente ser remitido a los principios generales de Derecho Internacional Privado.

LA INTENCIONALIDAD.- La intención y juego de la intencionalidad en los actos que dá origen a la responsabilidad es -- evidente y determinante, en definitiva, de la existencia -- o no de dicha responsabilidad, y aún en el primer caso de -- su alcance y límites.

EXISTENCIA DE LA INTENCIONALIDAD.- El dolo, dejando aparte -- todo lo relativo al concepto general y evolución del dolo, -- nos referimos a él tan sólo en su aspecto civil y repercusión en el incumplimiento del transporte aéreo.

La aplicación más concreta del dolo en el transporte aéreo -- tiene lugar en los accidentes de los que se derivan daños -- para las personas o cosas que son transportados.

Según el Convenio de Varsovia, el transportista no tendrá -- derecho a beneficiarse de las disposiciones que excluyen o -- limitan su responsabilidad si el daño proviene de dolo de -- su parte o de alguno de los representantes obrando en el -- ejercicio de sus funciones o atribuciones. (214)

214 SZENELY ALBERTO: Op.cit. Art. 25-1 y 2 de la Convención de Varsovia -- p. 1275.

Prescindiendo ahora de la cuestión de los empleados, el problema queda reducido a establecer en que casos existirá dolo. Hay que tener en cuenta de que se trata de un Convenio Internacional, y por ello el ideal sería que tal expresión tuviera análogo significado en todas las legislaciones de los diferentes estados que aplican el texto, tanto más cuanto que en él ni se dá una definición del dolo ni siquiera remite, - como lo hace con la falta grave, a la ley del tribunal competente. (215)

Esta disposición fue objeto de muchas críticas. El texto ha biéndose redactado en francés, emplea la expresión dolo. El equivalente que más se aproxima a éste último término en --- inglés es "WILFUL MISCONDUCT", pero este concepto no coincide con el dolo, (216).

Según la interpretación jurisprudencial, se encuentran comprendidos deliberadamente, los de negligencia efectuados sin prever las posibles consecuencias.

Por otra parte, la expresión "falta equivalente al dolo", se ha creído que comprende los casos de Faute Lourde "culpa grave", pero en el sistema jurídico anglosajón no existe un con-

215 Hay que tener en cuenta el texto oficial de la Convención de Varsovia; que es precisamente en francés y en él aparece la expresión "Dol" y no cualquier otra que se estime como análoga en otras legislaciones.

216 Cfr. FRANCOZ RIGALT ANTONIO: Derecho Aeroespacial, 1a edición Ed. Porrúa México 1981, p. 64

cepto correspondiente a ésta y, por consiguiente, se ha intentado o bien equipararlo al concepto de gross negligence, que es extraño al derecho civil inglés, o bien se ha ignorado por completo la parte de la disposición que se refiere a la "falta" equivalente al dolo.

Además, incluso en los tribunales del continente europeo, no se ha dado una interpretación uniforme de lo que constituye - "culpa grave".

Por ello opina Tapia Salinas que la solución más acertada es: o sustituir la expresión por una explicación de su significado y contenido, o bien que entre las definiciones que en los distintos proyectos de revisión aparecen figure precisamente la del dolo. (217)

El primer procedimiento opina el maestro Tapia Salinas, es el más comunmente aceptado, y así en el texto de Madrid de 1951, en lugar de dolo aparece la frase de "a consecuencia de un -- acto u omisión deliberado del transportista realizado con la -- intención de causar daños", (218). Igualmente el Proyecto -- de París se incluye aquella frase, pero añadiéndose, "o con -- temeridad y sin preocuparse de la probabilidad del daño".

218 Ibidem. p. 158.

En todo caso, este texto, al dejar a los diferentes tribunales, en distintas jurisdicciones, la tarea de determinar que falta habría de "considerarse como equivalente al dolo", implicaba el riesgo de que se dieran interpretaciones que estaban en conflicto, lo cual iba en contra del objetivo del Convenio, que es asegurar la uniformidad de las reglas sobre la materia que se trata. (219).

Desde un punto de vista práctico, estos defectos tenían gran importancia debido a la tendencia que tienen los demandantes a evadir los límites de responsabilidad y aprovecharse de la imprecisión del artículo de la Convención de Varsovia. (220).

INEXISTENCIA DE LA INTENCIONALIDAD.-

Dentro de los casos de ausencia de la intención estudiamos -- aquí únicamente lo referente a la culpa, puesto que los supuestos de caso fortuito y fuerza mayor serán estudiados al referirnos a las causas de exención de responsabilidad.

Es difícil establecer una clasificación de la culpa en orden a la gravedad de la omisión de diligencia, y por ende, concretar el significado de culpa dolosa o culpa grave a la que se refiere la Convención de Varsovia cuando lo equipara al dolo en orden a la responsabilidad del transportista.

219 FRANCOZ RICAL ANTONIO: Opcit. p. 65

220 Ibidem.

La frontera que separa el dolo de la culpa es indefinida y - existen casos mínimos de dolo que fácilmente podrán confundirse con casos de graves de falta.

El régimen de la responsabilidad de la Convención de Varsovia es distinguir entre falta equivalente al dolo y simple falta. Para los primeros, la responsabilidad del transportista queda equiparada al dolo y para los segundos, en cambio, la responsabilidad se beneficia de los límites y excepciones del texto internacional.

Es decir, que en caso de simple falta la responsabilidad existe en principio para el transportista, pero éste puede prevalecerse tanto de los límites de la propia Convención como del beneficio de la prueba en contrario y en los casos que a continuación examinaremos.

CAUSAS DE EXENCION DE RESPONSABILIDAD.- Las causas de exención son aquéllas que, concurriendo de una manera especial - en el transporte aéreo, pueden ser alegados por el transportista, a quien incumbe la prueba de su existencia, con objeto de que apreciadas y estimadas así por el tribunal competente tenga como consecuencia la liberación de la responsabilidad del transportista en los casos de daños para los usuarios y siempre que no concurra el dolo o falta dolosa.

Las causas de exención varían en cierto modo según se trate del transporte de personas o cosas, por lo que, dado el ----

carácter general de este título, serán aquí estudiados de -- una manera abstracta, a reserva de ser particularizados en -- cada caso. Son los siguientes:

FUERZA MAYOR: La fuerza mayor y el caso fortuito no son diferenciados en todas las legislaciones. Sin embargo, la doctrina suele apoyar una distinción en el origen externo del -- obstáculo que impide el cumplimiento de la obligación para -- el caso fortuito y en la naturaleza insuperable del obstáculo para el deudor, en caso de fuerza mayor, para otros autores se conceptúa la fuerza mayor en un sentido técnico y específico, como acontecimiento imprevisible extraño a la persona y a la actividad de explotación del responsable producido desde fuera por las fuerzas naturales o por actos de terceras personas.

Aceptando la exterioridad del acontecimiento como causa fundamental y rasgo que caracteriza a la fuerza mayor y aplicando este concepto a los transportes aéreos hemos de ver de -- qué modo las condiciones atmosféricas repercuten en la responsabilidad inherente a la realización del transporte aéreo.

En principio podemos afirmar que las desfavorables condiciones atmosféricas no pueden considerarse como una exención de responsabilidad para el transportista, puesto que por constituir la atmosfera precisamente el medio en el que se desenvuelve el transporte, hay que considerar dicho supuesto como

un riesgo inherente al mismo.

Ahora bien, la fuerza mayor aplicada a la atmósfera puede -- constituir una causa de exención si concurren, además, ciertos requisitos especiales, que en opinión de Lemoine, (221)- de la jurisprudencia francesa, que son sustentados y admitidos igualmente por el jurista español, Luis Tapia Salinas -- son a saber:

INIMPUTABILIDAD: En el sentido de que el acontecimiento no haya sido provocado por culpa del transportista o por alguno de sus empleados, suponiendo esto la no intervención en la - realización del acontecimiento.

IRRESISTIBILIDAD.- En cuanto a las consecuencias del acontecimiento y en cuanto a la fuerza, pero no en cuanto al suceso en sí mismo, puesto que en este caso caeríamos dentro de la imprevisibilidad. Se exige en el transporte aéreo que -- las condiciones atmosféricas hayan presentado o presenten un carácter de violencia anormal e inusitado, al que no se puede resistir.

El carácter excepcional del acontecimiento ha de ser deducido de acuerdo con las condiciones meteorológicas corrientes- de bueno y mal tiempo.

221 LEMOINE: citado por TAPIA SALINAS LUIS, *Opcit.* p. 160

IMPREVISIBILIDAD.- Las condiciones atmosféricas desfavorables deben constituir una completa sorpresa para el transportista. Esta imprevisibilidad no es puramente objetiva, puesto que en el transporte aéreo el grado de diligencia y previsión ha de ser muy considerable, toda vez que por el aire el medio en que se desarrolla, es lógico que en todo momento deben prevverse y prevenirse estas condiciones meteorológicas, que, --- por otra parte, son fácilmente suministradas al transportista y al personal técnico.

Aún con la concurrencia de estos requisitos, la fuerza mayor por sí misma sólo será causa de exención para los casos de in cumplimiento del contrato de transporte no debidos a accidentes, puesto que en este último supuesto será preciso, además de probar, como veremos más adelante que el transportista tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que éste no pudo ser evitado.

ADOPCION DE MEDIDAS NECESARIAS.- Con este nombre aparece en la Convención de Varsovia una cláusula 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 representantes adoptaron todas las medidas necesarias o que le fue imposible adoptarlas. (222)

222 SZENEKY ALBERTO: Opcit; Artículo 20 de la Convención de Varsovia, p. 1274.

La dificultad de la aplicación de esta cláusula estriba en el sentido y significación que ha de dársele a la expresión medida necesaria, caben las siguientes interpretaciones.

EQUIPARACION O FUERZA MAYOR.- Parece en principio razonable que si el transportista tomó todas las medidas necesarias y precisas y, sin embargo, el daño se produjo, únicamente ha podido ser debido a la existencia de una causa exterior suficientemente importante para, no obstante dicha previsión, -- producirse los daños. Este hecho sería equiparable por su procedencia y sus efectos a la fuerza mayor. Ahora bien, si tenemos en cuenta que en nuestro concepto para la existencia de tal cláusula de exención hemos considerado como indispensable la concurrencia de los requisitos de imprevisibilidad, irresistible e inimputabilidad, nos encontramos con que tan sólo podría admitirse como caso de fuerza mayor la segunda de las soluciones dadas por el texto de la Convención de Varsovia de haber sido imposible adoptar las medidas, pero quedaría totalmente fuera de tal exención el caso primero de adopción de las mismas medidas, ya que faltaría el requisito de la imprevisibilidad.

INTERPRETACION AMPLIA.- Es la de aquellos autores que creen que la adopción de medidas no ha de contener ni siquiera los requisitos de la fuerza mayor y que para que sea apreciada -- bastará que el transportista demuestre que ha hecho todo lo-

que ha podido, es decir, todo lo que estaba a su alcance y -- todo lo que, en definitiva, atendiendo al criterio de la culpa "leve inconcreto", hubiese podido serle exigido a un buen transportista. (223)

Es la opinión, entre otros, de Maurice Ripert, Pittarol, etc. Esta doctrina por lo general, se apoya en el texto del proyecto que fue sometido a la conferencia de Varsovia respecto a la responsabilidad del transportista, y que posteriormente se convirtió en el texto de la actual Convención, según ---- aquél, la exención para el transportista se verificaba al -- adoptar éste las medidas "razonables", y como en realidad -- no hubo discusión sobre este término y apareció, sin embargo, en el texto definitivo la expresión "necesarias", se ha pretendido sacar en consecuencia que esta palabra de la actual Convención de Varsovia quiere indicar precisamente las medidas normales y razonables. (224)

Tapia Salinas sostiene que no obstante la significación y -- consecuencias que se le pretendiera dar al proyecto de la -- Convención, el caso evidente es que en éste aparece concretamente el requisito de la necesidad y a él hemos de atenernos, por lo que rechaza esta teoría de interpretación amplia. (225)

223 TAPIA SALINAS LUIS: Opelit, Es la aplicación de la Teoría Inglesa de la de "Due diligence".

224 TAPIA SALINAS LUIS. Opelit. p. 162

225 Ibidem.

La regulación de los daños y perjuicios no aparece debidamente tratado en la Convención de Varsovia ni en los proyectos de revisión existentes, por lo que es preciso estimar que se ha preferido reservar un gran parte a los principios jurídicos y legislaciones a los que pertenecen los tribunales competentes. Esto tiene la ventaja de otorgar una mayor amplitud y flexibilidad a lo que de otro modo serían preceptos rígidos, difíciles de aplicar en alguna ocasión por no adoptarse a ellos las normas internas de algún Estado. Pero por otra parte, supone una actividad contraria a la unificación del Derecho aéreo al permitir resoluciones que carecerán de unos mínimos principios de uniformidad, con las correspondientes faltas de equidad a que pueden dar lugar.

El maestro Tapia Salinas, (226) al analizar la teoría general del daño, nos señala los principales problemas que pueden presentarse al hacer su aplicación a la esfera del transporte aéreo, mencionando los siguientes:

EL DE APRECIACION.- El daño producido ha de ser apreciable, en el sentido de que la perturbación o perjuicio debe ser efectivamente causada y no presumida o puesta, sin que ésta quiera decir en modo alguno que haya de ser fija y concreta, puesto que, en definitiva, su declaración corresponde al tribunal competente.

Aunque la Convención de Varsovia no lo afirma así, creemos - que la demostración de su existencia y prueba de su cuantía- ha de ser realizada por el perjudicado o por sus derechoha-- bientes, pues el principio general de la inversión de la --- prueba a favor del perjudicado que inspira el concepto de la responsabilidad ha de estimarse reducido tan sólo a la demos tración concreta de la existencia de culpa.

EVALUACION.- La fijación concreta del perjuicio ha de hacer se con arreglo a los daños efectivamente causados. Parece - dudosa en la Convención de Varsovia si el concepto de daños- ha de estimarse en forma amplia o restringida. En el primer caso comprendería tanto el perjuicio realizado (daño emergen te), como el beneficio dejado de obtener (lucro cesante).

En el segundo caso sólo habría de ser apreciado aquel concep to, opinamos que, por regla general, y salvo el caso de que en alguna legislación especial se contenga de una forma ex- presa el criterio restrictivo, lo procedente sería admitir - el concepto amplio. Ahora bien, en este caso no bastará --- la simple declaración del perjudicado afirmativa de un lucro cesante, sino que deberá aportar la prueba pertinente de su- existencia y muy especialmente de la debida relación de cau- salidad entre el incumplimiento del transporte y el perjuí- cio sufrido.

EXTENSION.- El problema de la extensión o alcance de daño contiene, a su vez, la resolución de otros supuestos diferentes. Así, habrá que determinar si los daños a que se refiere la Convención de Varsovia alcanzan no sólo a los directos, sino a los indirectos, y si dentro de los daños sufridos por las personas habrá que considerar, además de las físicas, -- las morales.

Respecto al primer punto, se hace sumamente difícil establecer una separación entre el daño directo y el indirecto, además de que en el caso de existencia de este último habría -- que probar cumplidamente la relación de causalidad entre el acto o hecho originario y el daño efectivamente sufrido.

Por cuanto a la cuestión de determinar si los daños morales pueden ser incluidos entre aquellos que dan lugar a indemnización, será estudiada al referirnos a los daños concretos -- causados a las personas.

DAÑOS SUFRIDOS POR EL TRANSPORTISTA.- Estos daños pueden -- ser debidos: a una omisión por parte del usuario, cuya consecuencia es la imposibilidad de realizar el transporte (no -- presentarse el viajero en el aeropuerto, no entregar la mercancía o hacerlo en condiciones tales que sea imposible su -- transporte, etc), al incumplimiento también por el usuario -- de alguna cláusula u obligación especial, o por existir, en -- fin, negligencia por su parte (mercancías no envasadas debi-

damente o en malas condiciones que causen daños a otros o a efectos del transportista).

Los daños sufridos por el transportista por incumplimiento del contrato son resueltos por las legislaciones nacionales, sin que afecte a ellas las estipulaciones del Convenio de Varsovia.

DAÑOS SUFRIDOS POR EL USUARIO.- La Convención de Varsovia exige para que los daños sufridos por los pasajeros caigan bajo su imperio que sean precisamente debidas por accidentes de aviación.

CLASES DE DAÑOS.- Los daños que según la Convención de Varsovia dan lugar a responsabilidad, son los siguientes:

- 1.- Muerte.
- 2.- Heridas.
- 3.- Lesiones corporales.
- 4.- Retraso.

Por cuanto a los dos primeros se refiere, el concepto aparece claro.

No así el tercero, que ha de estimarse como una expresión amplia y vaga difícil de interpretar. Nada aclara la Convención de Varsovia respecto al alcance de las lesiones corporales, pero claro es que si nos atenemos a un concepto puramente fisiológico, su interpretación habría de ser totalmente restringida, puesto que comprendería tan sólo los casos de

rotura de tejido o disolución de continuidad.

Por regla general, existe una marcada oposición a admitir las lesiones mentales entre aquéllas que pueden dar lugar a indemnización en el transporte aéreo, y por eso lo más que determinadas teorías suelen admitir es que se comprendan las enfermedades y perturbaciones mentales que sean precisamente consecuencia de lesiones corporales. Así, por ejemplo, la enfermedad del corazón o enfermedad mental que se hayan producido -- a consecuencia de un golpe o lesión corporal sería apreciada, rechazándose, en cambio, las que no procedan directamente -- de aquellas lesiones físicas y sean debidas al miedo, angustia u otra emoción análoga.

En nuestra opinión, entre los daños que dan origen a la responsabilidad deben comprenderse de una manera amplia las lesiones, dejando a la interpretación de los tribunales competentes al alcance y sentido de las mismas, puesto que al fin y al cabo estimamos que la responsabilidad contractual aeronáutica no puede ni debe diferenciarse en mucho de la que inspiran los principios generales y jurisprudencia del país que la aplique respecto al alcance usual de las lesiones.

En los textos internacionales no suelen comprenderse entre -- los daños que dan lugar a indemnización ni los patrimoniales -- causados al pasajero en sus ropas u objetos, ni los morales -- a consecuencia de su muerte o lesión.

DAÑOS A LAS COSAS.- Basta tan sólo que sean debidos a un --- acontecimiento producido durante el transporte aéreo, sin que se requiera la concurrencia de accidente como se establecía - para el caso de pasajeros.

Los daños que según el Convenio de Varsovia dan lugar a res-- ponsabilidad son:

- 1.- Destrucción.
- 2.- Avería.
- 3.- Pérdida.

Al referirse a las cosas, la Convención de Varsovia los con-- creta en el sentido de que comprende tan sólo los equipajes - registrados y las mercancías, por lo que habría que conside-- rar excluidos a los efectos personales del pasajero, tanto si los lleva puestos como si los transporta constituyendo el --- equipaje de mano. (227)

Sin embargo, al regular los límites de responsabilidad, esta-- blece una indemnización para el caso de daños a las cosas que el viajero conserva a su cuidado. (228).

LA REPARACION.- La manera de llevar a cabo la reparación del perjuicio puede ser de dos formas: por reposición natural y por compensación.

227 SZEKELY ALBERTO: Op cit. Convenio para la Unificación de ciertas reglas - relativas al transporte aéreo internacional, así se desprende del conte-- nido del art. 18.

228 Ibidem. Art. 22 y 23 de la Convención de Varsovia.

La reposición natural es la realización de la obligación de hacer, rehusada por una de las dos partes. (229)

En caso de incumplimiento del transporte aéreo resulta difícil obligar a efectuarlo al transportista o a realizar la actividad debida al usuario.

LA INDEMNIZACION.- Constituye la indemnización la segunda forma de reparación del perjuicio, en sentido de compensar a una de las partes de las que le han sido causadas por la no realización del transporte.

ALCANCE.- La indemnización alcanzará el importe de los daños que hayan sido apreciados por el Tribunal competente, quien será el que ha de valorar éstos en cantidades cifrables precisamente en dinero.

Cuando se trata de valoración de daños físicos y directos, la cuestión no ofrecerá duda alguna, pues la indemnización se limitará al valor o importe que éstos acusen. Otra cosa será el tratarse de perjuicios morales o daños indirectos, en cuyo caso, cualquiera que sea la cantidad acordada, sólo podrá ser estimada con el carácter de satisfacción o compensación pero nunca como reparación, por ser el bien lesionado y la indemnización elementos heterogéneos entre sí. La certeza y reali

dad del daño ha de ser cumplidamente probada, ya que al fin -- y al cabo se refleja el alcance de la indemnización.

LIMITACION DE LA INDEMNIZACION.

FUNDAMENTO DE LA LIMITACION.- El fundamento de la limitación de la indemnización reside principalmente en la protección a las Empresas aeronáuticas. Teniendo en cuenta que en los primeros tiempos de la aviación, las probabilidades de accidentes eran superiores a las que se daban en los restantes medios de transporte, de no haberse limitado el importe de las sumas a satisfacer por las compañías en estos supuestos, la realidad hubiera sido que pocas habrían podido sobrevivir. Hay que tener en cuenta, además, que dada la naturaleza y coste del transporte aéreo, las personas que suelen viajar pertenecen, por lo general, a las clases más acomodadas desde el punto de vista económico y las mercancías que se transportan suelen ser de gran valor. En este orden de ideas, si se permitiera que los tribunales declararan libremente la responsabilidad, en la mayoría de los casos el total fijado alcanzaría sumas a las que las economías de las empresas aéreas no podrían hacer frente. Por otra parte, de no existir límites fijos daría lugar a que las resoluciones de los distintos tribunales fueran tan dispares en cantidad que pudieran poner en perjuicio la mínima equidad indispensable. Ello podría influir de forma justa incluso en la elección de tribunal, dentro de las posibilidades

que en orden a la competencia tiene el demandante, que procuraría elegir aquel que, según el sentido general de la jurisprudencia, fuera más prodigo y más favorable a sus intereses. Con la limitación, esta diferencia o disparidad queda muy reducida. (230)

Para el argumento quizá más poderoso para fundar una limitación es el de que en buenos principios jurídicos es preciso - compensar debidamente el sistema de presunción de culpabilidad (con la carga de la prueba de inexistencia a su costa), - con una limitación de su responsabilidad que restablezca en parte el equilibrio jurídico.

CASOS EN LOS QUE NO EXISTE LIMITACION.- La responsabilidad por daños sufridos en el transporte será ilimitada en los siguientes casos:

SENTENCIA PENAL.- cuando se trata de daños realizados o consecuencia de una infracción penal, la responsabilidad civil inherente, ya sea afirmada en la misma sentencia, ya deducida - en vía civil, pero fundada en ella, no tendrá límite alguno y los tribunales podrán establecerla libremente.

230 TOBOLEWSKI ALEKSANDER: Monetary Limitations of Liability in Airlaw, Legal Economic and Socio-Political Aspects, De Daro Publishing Montreal, 1966. p.19-26.

EXISTENCIA DE DOLO O FALTA EQUIVALENTE.- En este caso, y como ya hemos visto, no solamente la responsabilidad es limitada, sino que no podrá liberarse de ella el transportista ni por cláusula especial inserta en el contrato de transporte o título. (231)

AUSENCIA E IRREGULARIDAD DE LOS TITULOS DE TRANSPORTE.

FIJACION DE LOS LIMITES.- En la actual Convención de Varsovia los límites máximos vienen establecidos por los distintos casos de pasajeros, equipaje de mano, registrado y mercancías:

- 1.- Para los primeros, 125,000 francos poincaré . (232)
- 2.- Para los segundos, 5,000 francos poincaré para cada viajero.
- 3.- Para los equipajes registrados y mercancías, en 250 francos por kilogramo, a menos que exista declaración especial de mayor valor hecha y aceptada mediante el pago de una cuota adicional.

231 SZEKELY ALBERTO: Op cit, Art. 25, de la Convención de Varsovia.

232 TOBOLEWSKI ALEKSANDER: Op cit p. 16-18.

Las fluctuaciones de las monedas nacionales especialmente después de la primera guerra mundial fue un factor decisivo en la búsqueda para una moneda universalmente aceptable que proveería más estabilidad y firmeza económica para garantizar un orden económico más justo y equidad en las indemnizaciones por daños bajo los preceptos de los Convenios Internacionales, buscando unificar y mantener la paz en aquel entonces en el viejo continente y que no fuese motivo de cualquiera otra conflagración mundial. La atracción hacia el patrón oro comenzó en los principios de este siglo más o menos alrededor de 1900-1914, siendo esa época denominada, valga la redundancia, La Edad de Oro del oro Standard. La referencia al patrón oro fue primeramente incorporado en las Convenciones de transportes en 1924 en la Convención de Bruselas, la cual usa la libra esterlina para expresar limitación de responsabilidad. La Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a la Limitación de Responsabilidad de los Propietarios de Embarcaciones Marítimas y la Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas de Derecho relativas a los títulos de crédito denominados "Conocimiento de Embarque" ambos firmados en Bruselas el 25 de agosto de 1924. Es interesante observar como en los primeros proyectos de Convenios Internacionales que tenían como base la Convención de Bruselas se fijaban límites de responsabilidad en libras esterlinas pero descuidaban el método de conversión a otras monedas. Para mayor amplitud de este tema consultar a CERVANTES AHUMADA RAUL: Títulos y operaciones de Crédito: la edición, Editorial Herrero, México 1954, p. 154-162.

Todas las cantidades indicadas han de considerarse referidas al franco francés de 65 miligramos y medio de oro de 900 milésimos de ley, que podrá ser convertido a cada una de las monedas nacionales. (233)

Hay que tener en cuenta que estas cantidades fueron fijadas en el año de 1929, desde cuyo momento los costos de vida y el poder adquisitivo de las monedas han variado tan considerablemente que uno de los deseos principales del Comité Jurídico de O.A.C.I., ha sido siempre el de encontrar unas sumas que, establecidas como límite máximo de responsabilidad pudieran ser favorablemente aceptadas por la mayoría de los países, aunque representaran una variación de las establecidas anteriormente por la Conversión de Varsovia.

En el protocolo aprobado en la Reunión de Río de Janeiro se consigna la propuesta de elevación a 200.000 francos oro del límite de la responsabilidad referente a los pasajeros, sin que se considere necesario el aumento de los límites relativos a equipaje y mercancías. (234)

233 TAWOLENSKI ALFESANDER: Opusc. p. 16-16. Ibidem.

El franco francés basado en el patrón oro fue otra de las monedas comúnmente usadas para fijar límites de responsabilidad en las Convenciones Internacionales. Sin embargo dos tipos diferentes de partida con respecto al oro del franco francés fueron usados; el franco usado hasta 1928 tenía una diferente paridad con respecto al franco usado en las subsecuentes convenciones. La primera era comúnmente referida como "Franco Germinal". La paridad de dicho franco frente al oro fue tomado del Estatuto Francés de 7 Germinal del año XI (18 de Marzo de 1803) y fue fijado en 10/13 de un gramo de oro de 900 milésimas de ley. La segunda unidad de oro, llamada Francos Poincaré, usada en varias convenciones realizadas después de 1928, toma este nombre del primer Ministro Francés en cuyo gobierno el valor del oro del Franco francés fue fijado en 65 miligramos y medio de 900 milésimas de ley según la -

PAGO DE LA INDEMNIZACION.- El pago de la indemnización declarada deberá realizarse de acuerdo con los principios siguientes:

LUGAR.- Ante el Tribunal competente que dictó el fallo y de acuerdo con la legislación del mismo en lo que se refiere a su ejecución.

TIEMPO.- De acuerdo con las plazas y términos establecidos por el tribunal de conformidad con la ley competente. En la Convención de Varsóvia se permite al transportista, bien el pago de la cantidad establecida en una sola vez, o bien, cuando así lo declare el tribunal, el pago en forma de renta, en cuyo caso el capital no podrá pasar del límite establecido.

FORMA.- El alcance de la suma establecida en francos oro se convertirá a las distintas monedas nacionales, de acuerdo con la ley del tribunal competente.

El porteador es responsable del daño ocasionado, en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de

ley del 25 de Junio de 1928. En términos del Franco Germinal, el Franco Polucarcé consiste en aproximadamente en 1/5 de la paridad del oro del Franco Germinal.

todas las operaciones de embarque y desembarque, (235) de --
 igual manera es responsable el transportista por el daño oca--
 sionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipaje--
 jes facturados o de mercancías, (236) así como por los daños
 ocasionados por retrasos en el transporte aéreo de viajeros,
 mercancías o equipajes. (237).

Una condición fundamental a efecto de determinar la responsa--
 bilidad del transportista es que los daños ocasionados ten--
 gan lugar durante el período comprendido entre el embarque,--
 abordaje de la aeronave y en las operaciones de desembarque --
 (artículo 17 de la Convención de Varsovia). (238)

El transportador es responsable del daño causado en caso de--
 destrucción, pérdida o avería de equipaje registrados o de --
 mercancías, cuando el hecho que ha causado el daño se produz--
 ca durante el transporte aéreo.

235 Conferencia Latinoamericana sobre Transporte Aéreo Internacional y Ac--
 tividades en el Espacio Ultraterrestre, celebrados del 14 al 18 de ---
 agosto de 1988 en la Ciudad de México y bajo los auspicios de la Uni--
 versidad Nacional Autónoma de México y la Universidad de Leiden, Inter--
 national Institute of Air and Space Law, The Netherlands "Regimen del--
 Convenio de Varsovia", textos esenciales, departamento Jurídico IATA.
 Artículo 17 de la Convención de Varsovia, p. 117.

236 Ibidem ART. 18 de la Convención de Varsovia.

237 Ibidem Art. 19 de la Convención de Varsovia.

238 Ibidem.

El transporte Aéreo con arreglo al sentido del párrafo precedente, comprenderá el período durante el cual los equipajes o mercancías se hallen bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo o abordo de una aeronave o en un lugar cualquiera, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo, (art. 18 de la Convención de Varsovia). (239)

Sin embargo cuando tal transporte se efectuó en ejecución -- del contrato del transporte aéreo para la carga, entrega o -- transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte -- aéreo. (240)

La Responsabilidad del Transportista se basa en una presunción Iuris Tantum que admite prueba en contrario. Esta responsabilidad está basada sobre una falta con una inversión -- de la carga de la prueba. (241)

Este régimen de responsabilidad suele denominarse como una -- presunta falta o presunta responsabilidad. (242)

La falta del transportista es supuesta sobre una prueba de los daños ocurridos y que se presume fueron ocasionados por el accidente ocurrido, en términos generales podríamos hablar

239 Ibidem.

240 Ibidem. Art. 18, Frac. III, de la Convención de Varsovia.

241 TOBOLWESKI ALEKSANDER: Op.cit. p. 24

242 Ibidem.

de una responsabilidad objetiva del transportista por el uso de mecanismos peligrosos. (243)

EFFECTOS EN DERECHO MATERIAL.

En los casos de existencia de responsabilidad por daños, surge la obligación de la indemnización, que una vez satisfecha compensa el perjuicio sufrido y, en consecuencia, libera al deudor de todas las obligaciones inherentes al contrato y de aquellas que se deducían precisamente del incumplimiento del mismo.

EFFECTOS DE DERECHO PROCESAL.

En caso de existencia de daños, el efecto inmediato es el -- derecho al ejercicio de la acción correspondiente. Los elementos que concurren en esta acción son los siguientes:

REQUISITOS SUBJETIVOS.

- 1.- Sujeto Activo.- El sujeto activo de la acción es el -- perjudicado o sus derechohabientes.
- 2.- Sujeto pasivo.- Lo es el transportista o sus derechohabientes.
- 3.- Organismo Jurisdiccional.
- 3.1 Competencia.- Lo será, a elección del demandante, el -- tribunal: del territorio del domicilio del transportista, de aquel donde tenga la sede principal de su -----

243 Art. Código Civil para el Distrito Federal, 53 ed. Ed. Porrúa Hermanos, México. 1984.

negocio, de aquel donde tenga una oficina donde se haya realizado el contrato, o bien el del lugar de destino.

3.2 Legitimación.- Se encuentra legitimado para conocer de la acción de responsabilidad el tribunal que dentro de los componentes mencionados anteriormente le corresponda el asunto, con arreglo a la legislación del país de que se trate.

3.3 Postulación.- La acción se ejercerá con arreglo a los requisitos exigidos por la Ley del tribunal elegido.

REQUISITOS OBJETIVOS.

a) Causa.- La acción deberá ser fundada precisamente por los daños especialmente contenidos en la Convención de Varsovia o Ley de que se trate.

REQUISITOS DE LA ACTIVIDAD.

Lugar.- Ante el tribunal competente dentro de los genéricamente elegidos por el demandante.

Tiempo.- La acción por responsabilidad, deberá iniciarse, según la Convención de Varsovia, 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, determinándose la forma de calcular el plazo con arreglo a la Ley del tribunal elegido. (244)

Contenido.- El ejercicio de la acción de responsabilidad y la tramitación judicial de la misma han de verificarse con arreglo al procedimiento y trámites del tribunal competente. (245)

Los instrumentos de ratificación, aceptación o aprobación -- del Convenio de Varsovia se depositaron en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de Polonia, del cual remitió una copia fiel certificada, por conducto del Gobierno de Polonia, a los gobiernos de cada una de las Altas Partes Contratantes. (246)

Aplicación Provisional.- La Convención de Varsovia del 12 de octubre de 1929 en su artículo 37, punto número 2 establece que es necesario por lo menos que 5 de las Altas Partes Contratantes hayan ratificado el mismo para que se aplique la Convención de Varsovia y entre en vigor entre ellos, el nonagésimo día, después del depósito de la quinta ratificación. Ulteriormente entrará en vigor entre las Altas Partes Contratantes que le hubieren ratificado y la Alta Parte Contratante que deposite su instrumento de ratificación el nonagésimo día a contar de su depósito.

245 Ibidem.

246 SZEKELY ALBERTO: Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional -- Pùblico; 1a. ed. Tomo III, Dirección General de Publicaciones U.R.A.M.-México 1981, p. 1279.

Aplicación Territorial.- El Convenio de Varsovia de 1929, establecía que las altas partes contratantes podían notificar al Ministro de Negocios Extranjeros de Polonia que un Convenio se aplicaría a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones internacionales se encargaren o si deseaban tener representación común o separado de sus territorios dependientes, o si éstos no dejaban de aplicar el Convenio. (art. 40).

Adhesión.- Es un acto jurídico por el cual un Estado entra a ser parte de un tratado en cuya negociación y firma no participo (247).

El Convenio de Varsovia de 1929 estableció las condiciones normales para la adhesión al mismo, consistente en que a partir de la entrada en vigor del mismo Convenio, quedaría abierto a la adhesión de todos los Estados. (art. 38 (1)).

Firma.- La Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, fue firmado por 36 Países.

El convenio de Varsovia del 12 de octubre de 1929 estableció que permanecería abierto a firma hasta el 31 de enero de 1930, Documentos de la OACI-Departamento Jurídico.

En este punto hay que recordar cuales son los procedimientos-
o cual es el procedimiento jurídico de conclusión y formaliza
ción de los Convenios.

El procedimiento de conclusión de cualquier tratado tiene 3 -
fases.

- a) La primera que es la negociación para establecer el texto.
- b) La segunda que es la firma.
- c) La tercera la ratificación.

Aunado a estas fases; encontramos las disposiciones sobre en-
trada en vigor, adhesión, reservas y disposiciones sobre la -
terminación del Convenio.

Firma.- Es el reconocimiento por parte de los representantes
de los Estados del contenido de un tratado.

Formalización Constitucional.- El convenio está sujeto a la-
ratificación, aceptación o aprobación de los gobiernos signa
tarios, conforme a sus respectivos procedimientos constitucio
nales.

En nuestro país corresponde a la Camara de Senadores la revi-
sión constitucional de los tratados internacionales.

La Ratificación.- Es el acto de aprobación de un tratado por
parte de los órganos competentes para comprometer internacio-
nalmente a un Estado por medio del cual queda obligado defini
tivamente.

La Convención para la unificación de ciertas reglas relativas para el transporte aéreo internacional de 1929 en su artículo 40 menciona la aceptación y a la aprobación como formas ----- para que el Estado dé su consentimiento para obligarse por un tratado y aclara que el presente Convenio no se aplicará a to dos o parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía - o a su autoridad o cualquier otro territorio bajo su jurisdicción (1). (248)

La adhesión se efectuaría por una notificación dirigida al Gobierno de la República de Polonia, el cual la participará al Gobierno de cada una de las altas partes contratantes, (art.- 38 (2)).

La adhesión así practicada, surtirá efectos a partir del no-
nagésimo día de la notificación hecha al Gobierno de la República Popular de Polonia.

Entrado en Vigor.- La Convención de Viena de 1969 establece que los tratados pueden entrar en vigor a partir de la firma hasta la adhesión; "Un tratado entrará en vigor de la manera y en la fecha que en él se disponga o que acuerden los Estados negociadores". (249)

248 Documentos, Textos OACI.

249 Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados. op. Art.s 11 al 15 y 24.

Para la entrada en vigor, la Convención de Varsovia de 1929 - anterior al de Viena de 1969 establece que el mismo entraría en vigor en el momento de que hubiese sido ratificado por 5 - de las altas partes contratantes, entre ellas, el nonagésimo día después del depósito de la Quinta Ratificación.

Así de igual manera menciona ulteriormente entraría en vigor entre las altas partes contratantes que lo hubieren ratificado y la alta parte contratante que deposite su instrumento de ratificación el nonagésimo día a contar de su depósito.

Reserva.- La reserva es un acto jurídico por el cual un Estado miembro de un tratado declara que no acepta parte del mismo o le da otra interpretación.

Las reservas no tienen sentido en los tratados bilaterales, - ya que si se admitiesen el tratado sería diferente al negociado.

En los multilaterales si puede haber reservas. (250)

La Convención de Varsovia de 1929 fue redactado originalmente en francés en un solo ejemplar, que quedo depositado en los Archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de Polonia, y del que se remitió copias certificadas conformes por intermedio del Gobierno Polaco al Gobierno de cada una de las altas partes contratantes. (art. 36). (251)

250 SEARE VAZQUEZ: Opcit. 215.

251 Textos Documentos. O.A.C.I. Opeti.

El Convenio de Varsovia abría la posibilidad a las altas partes contratantes; para que después de dos años de que entrara en vigor el Convenio de Varsovia; de provocar la reunión de una nueva conferencia internacional con el fin de estudiar las mejoras que podrían introducirse en el Convenio de Varsovia. La facultad de convocatoria de una nueva reunión por alguna alta parte contratante debió dirigirse al Gobierno de la República Francesa; lo que adoptaría las medidas necesarias para preparar dicha conferencia. (art. 41).

PROTOCOLO QUE MODIFICA AL CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

FIRMA: LA HAYA, 28 DE SEPTIEMBRE DE 1955.

ENTRADA EN VIGOR: 1° DE AGOSTO DE 1963.

El 28 de septiembre de 1955, el protocolo que modifica al Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, fue firmado en la Haya en la fecha que arriba se indica.

El protocolo modificó varias disposiciones de la Convención de Varsovia, las cuales ya no se ajustaban a las necesidades de la aviación internacional, o se prestaban a múltiples interpretaciones suscitando controversias entre las altas partes contratantes, o no eran las mismas lo suficientemente relativa al transporte aéreo internacional.

Nada en el presente Convenio podrá impedir al porteador rehusar la conclusión de un contrato de transporte o formular reglamentos que no estén en contradicción con las disposiciones del presente Convenio.

El protocolo que modifica el Convenio para la unificación de -- ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en la Haya, el 28 de septiembre de 1955, depositado igualmente ante la República Popular Polaca y en vigor desde el 1° de Agosto de 1963, mantuvo el principio de la responsabilidad -- basada en la culpa presunta y como excepciones la de ausencia -- de culpa y culpa concurrente, pero aumentó los límites de responsabilidad a \$16,582 USD, con el disgusto de los Estados Unidos que exigían una suma mucho más elevada y aportó una nueva -- formula para el caso de dolo, según la cual, los límites de responsabilidad no se aplicarían si se prueba que el daño, es resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causará daño, siempre que, en el caso de tal acción u omisión de un dependiente se prueba también que actuaba en el ejercicio de sus funciones. (252)

Como el objeto de este estudio es abocarse al análisis jurídico de los accidentes aviatorios, me permito sólo analizar los principales cambios en materia de responsabilidad del transportista en el protocolo de La Haya.

Las modificaciones son las siguientes:

- El enunciado del artículo 1° que corresponde a la definición de transporte aéreo internacional.
- Los requisitos que incluyen ciertas indicaciones en los títulos de transporte (art. 3 a 7).
- La negociabilidad de la carta de porte aérea. (art. 9).
- El protocolo de la Haya en su artículo 10° suprime el párrafo 2 del artículo 20 del Convenio, que originalmente decía así:

2) En el transporte de mercancías y equipajes, el porteador no será responsable si prueba que el daño proviene de falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación, y que en todos los demás aspectos él y sus agentes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño".

En el artículo 20° del Convenio, se indican casos por los que se exonera de responsabilidad al porteador, si éste probara, que tanto él como sus dependientes o comisionados tomaron las medidas necesarias para evitar el daño o que fue imposible tomarlas.

Si bien el transportador es personalmente responsable por sus faltas o por las de sus dependientes, en los momentos en que éstos ejercen sus funciones, observamos que se introduce una excepción que libera de responsabilidad al porteador y -

es más, en el caso de transporte de mercancías y equipajes, tampoco se le hace responsable si demuestra, como se indica expresamente, que hubo falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación, y que en los demás aspectos él y sus agentes tomaron las medidas para evitar el daño.

Se puede apreciar en todo esto la presunción de responsabilidad y el hecho de que el transportador sólo tiene que demostrar que adoptó todas las medidas humanamente posibles, para prevenir cualquier accidente que ocasionara un daño. Responde por la inejecución de las obligaciones propias de su labor y no queda obligado a demostrar el caso fortuito o la fuerza mayor. Pero ¿Qué se entiende por medidas necesarias?, Ambrosini explica esto, como las diligencias que llevaría a cabo el hombre medio o un buen padre de familia. (253).

TRANSPORTE INTERNACIONAL.- Según Convención de Varsovia, Art. 1º párrafo 2, considera como Transporte Internacional, "Todo aquél por el que con arreglo a las estipulaciones de las partes, los puntos de partida y de destino, haya o no interrupción de transporte o de transbordo, estén ubicados ya en el territorio de dos altas partes contratantes, ya en el territorio de una sola alta parte contratante, con tal que esté pre-

253 GILDEMEISTER ALFREDO: Elementos de Derecho Aeronáutico: 3a. edición. Universidad del Pacífico, Lima 1984. p. 137.

vista una serie intermedia, bien sea en territorios sometidos a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de cualquier otra potencia, aunque ésta no sea contratante. El transporte sin la susodicha escala entre territorios sometidos a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de la misma alta parte contratante, no se considerará como internacional en el sentido del presente Convenio.

EL PROTOCOLO DE LA HAYA, SUSTITUYE EL PARRAFO 2, DICIENDO TEXTUALMENTE QUE:

"2.- A los fines del presente Convenio, la expresión Transporte Internacional significa todo transporte en el que de acuerdo a 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".

CASOS EN QUE NO APLICA EL CONVENIO.

El párrafo 2 del Art. 2° del Convenio, exceptúa de la aplicación de éste a "Los transportes efectuados con arreglo a lo establecido en los Convenios Postales Internacionales".

El protocolo de La Haya ha sustituido el citado párrafo al expresar que:

"2.- El presente Convenio no se aplicará al transporte de correo y paquetes postales. Así mismo, el artículo 34 del Convenio determina que éste no se aplicará a los transportes aéreos internacionales ejecutados a título de primeros ensayos por Empresas de Navegación Aérea con vistas al establecimiento de líneas regulares de navegación aérea, ni a los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias fuera de toda operación normal de la explotación aérea.

Este artículo ha sido modificado por el artículo 16 del protocolo que a la letra dice:

Las disposiciones de los artículos 3° y 9° inclusive, relativos a títulos de transporte, no se aplicarán en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias - fuera de toda operación normal de la explotación aérea.

A parte de los casos citados anteriormente, hacemos notar que todas las cláusulas del Convenio son imperativas considerándose se sin valor, todos los acuerdos particulares celebrados con anterioridad a la ocurrencia del daño o que deroguen lo dispuesto en el Convenio de Varsovia, con la excepción de cláusulas de arbitraje en lo que se refiere al transporte de mercancías y dentro de los límites del mencionado Convenio y también de la jurisdicción de los Tribunales indicados en el artículo 28, párrafo 1, conforme al artículo 32.

Así mismo, el artículo 33, se dispone que nada en el presente Convenio impedirá al porteador negarse a la conclusión de un contrato de transporte o de formular reglamentos que no estén en contradicción con lo dispuesto en el Convenio de Varsovia.

- Se establece un límite de tiempo para presentar reclamaciones en caso de averías y daños a los equipos y a las mercancías (art. 15, en relación con el art. 26).

LIMITES DE RESPONSABILIDAD.- El protocolo de La Haya en su artículo 11° suprimió el artículo 22° del Convenio de Varsovia, elevando a 250 mil francos la responsabilidad, o sea -- US \$16,500.00 aproximadamente.

En lo que respecta al transporte de equipaje facturado y de mercancías no hubo en ese entonces incremento alguno.

El protocolo también establece que los límites establecidos en el artículo 22 del Convenio de Varsovia no tendrán por -- efecto el restar al tribunal que conozca del caso, la facultad de acordar además, conforme a su propia ley, una suma -- que corresponda a todo o a parte de los costos y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante. (254).

Otras de las modificaciones hechas por el protocolo de La -- Haya es la exclusión de la responsabilidad absoluta de la -- tripulación, del piloto al mando de la aeronave en caso de -- daños al equipaje.

254 SZEKELY ALBERTO: Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional -- Público: Tomo III UNAM, 1a. edición 1981, Dirección General de Publicaciones UNAM, México, 1981. p. 1285.

Así mismo el protocolo dispone que lo previsto en el art. 22 inciso B no regirá cuando el importe de la indemnización acordada con exclusión de las costas y otros gastos de litigio, no exceda la suma que el -- transportista haya ofrecido por escrito al demandante dentro de un período de 6 meses a contar del hecho que causó los daños o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

Se modifican los términos de dolo por acción u omisión del transportista o de sus dependientes en los casos de negligencia imputable al transportista, en la que no podrá prevalecerse de los límites de responsabilidad que establece el protocolo de La Haya, teniendo de igual manera el perjudicado - que demostrar que se obro con intención de causar un daño y - que los dependientes estaban en ejercicio de sus funciones - (arts. 25 y 25A, del protocolo de La Haya).

CLAUSULAS PARTICULARES EXONERATIVAS.- El protocolo de La Haya, en el artículo 23, 2º párrafo establece lo siguiente:

"2.- Lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo - no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas". (255).

El protocolo de La Haya en su artículo 13º sustituye los párrafos 1 y 2 que componen el artículo comentado en los siguientes términos:

"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 estos actuaban en el

255 Documentos Jurídicos de la OACI, No. 7632.

ARTICULO 23.- Toda cláusula que tienda a exonerar de su responsabilidad al porteador o señalar un límite inferior al que se fija en el presente Convenio, será nula y de ningún efecto; pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato; que permanecerá sometido a las disposiciones del presente Convenio.

ejercicio de sus funciones.

Además en el artículo 14° del citado protocolo de La Haya, --
determina que después del artículo 25° del Convenio se añade --
lo siguiente:

ART 25A.-

- 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 22°.
- 2) El total de la indemnización obtenible del transportista y de sus dependientes, en esta caso, no excederá de dichos límites.
- 3) Las disposiciones anteriores del presente artículo ni 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 el daño.

El protocolo de La Haya, se refiere a los siguientes casos:

- a) Art. 3°, Párrafo 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 transportista, el pasajero se embarca sin que se haya expedido el billere 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°."
- b) En el párrafo 2 del artículo 4°. el protocolo especifica que... "Si el transportista recibe bajo custodia el equipaje sin que se haya expedido un talón de equipaje, o si éste, en caso de que no esté combinado con un billete de equipaje que cumpla con los requisitos del artículo 30 párrafo 1, c o incorporado al mismo, no comprende el aviso-

exigido por el párrafo 1, c, no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22°, párrafo 2.

- c) El artículo 7° del protocolo de La Haya suprime el artículo 9° del Convenio sustituyéndolo por la siguiente disposición: "SI, con el consentimiento del transportista, se embarcan mercancías, sin que se haya expedido una carta de porte aéreo, o si ésta no contiene el aviso prescrito en el párrafo c) del artículo 8°, el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del párrafo 2 del artículo 22°.

El artículo 8° del Convenio ha sido sustituido por la disposición que figura en el artículo 6° del protocolo de La Haya que en su inciso c) determina que la carta de parte aéreo deberá contener: "Un aviso indicado a los expedidores que si el transporte cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o averías de las mercancías".

EL PROTOCOLO DE GUATEMALA EN 1971.

Los rápidos cambios debidos a los avances en la tecnología -- aérea del que afectan necesariamente al transporte aéreo internacional requieren de igual modo cambios en el texto del Convenio de Varsovia, especialmente en lo que respecta a las cantidades fijadas como límite por responsabilidad del transportista por concepto de indemnización por los daños y perjuicios ocasionados a los pasajeros, sus equipajes, a la carga y a la mercancía por accidentes ocurridos al transporte aéreo internacional, al sistema de responsabilidad y a las disposiciones que afectan a los documentos del transporte aéreo. Estos cambios fueron planteados por el protocolo de Guatemala en 1971.

De este modo, el protocolo cambio sólo algunas disposiciones relativas a la transportación de pasajeros, su equipaje, dejando intactos la mayor parte de las normas que afectan a la carga y al transporte de mercancías.

El sistema de responsabilidad fue cambiado de la presunta -- responsabilidad a la responsabilidad objetiva. (256) Así de este modo, el transportista es responsable por los daños ocasionados en caso de muerte o heridas a los pasajeros, si el daño que ha causado la muerte o las heridas tuvo lugar abordo de la aeronave, y en el caso de las operaciones de embarque o desembarque (artículo 4), y con respecto al equipaje, (entendiéndose como tal para los efectos de este protocolo, como el facturado por el pasajero o registrado, así como objetos de mano llevados por el mismo), si la pérdida o daño tiene lugar abordo de la aeronave, en el curso de alguna de las operaciones de embarque y desembarque, o durante el período mediante el cual el transportador tenga a su cargo la custodia de las mercancías entregadas por el remitente.

Así mismo, el protocolo de Guatemala del 8 de marzo de 1971, estableció como excepciones a la responsabilidad objetiva,--

256 TOBOLEWSKI ALEKSANDER: Monetary Limitations of Liability in AirLaw; -- Legal Economic and Socio Political Aspects. De Baro Publishing, Montreal 1966, p. 29

la culpa concurrente y el estado de salud del pasajero, ----
 (artículo 4), y los casos en donde se produzcan daños al equi-
 paje por defectos ocultos de la misma.

El protocolo de Guatemala modifica el artículo 17 del Conve-
 nio, al decir que:

- 1) El transportista será responsable del daño causado en caso de muerte o lesión corporal del pasajero por la sola razón de que el hecho que las haya causado se produjo ---abordo de la aeronave o durante cualquiera de las operac--iones de embarque o desembarque. Sin embargo, el transportista no será responsable si la muerte o lesión se debe exclusivamente al estado de salud del pasajero.
- 2) El transportista será responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje por la sola razón de que el hecho que haya causado la destruc---ción, pérdida o avería se produjo abordo de la aeronave, durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, o durante cualquier período en que el equipaje se halle bajo custodia del transportista.

Sin embargo, el transportista no será responsable si el -daño se debe exclusivamente a la naturaleza o vicio propio del equipaje.

- 3) A menos que se indique otra cosa en el presente Convenio, el Término "Equipaje", significa tanto el equipaje facturado como los objetos que lleve el pasajero.

El artículo transcrito amplía el margen de responsabilidad --del porteador, ya que el Convenio de Varsovia, lo exime de --responsabilidad si prueba que él y sus comisionados tomaron --las medidas necesarias para evitar el daño o fue imposible --tomarlas. La razón se debe a la aplicación de la responsabi--lidad objetiva por la que opta el protocolo de Guatemala, que rige en todos los casos, salvo en los que la lesión o muerte-

se ocasione por la salud del viajero o por la culpa o contribución probada de la persona que ha sufrido el daño (culpa concurrente) y por el que pide ella o sus allegados una indemnización. Sólo en un caso así, el porteador quedaría libre total o parcialmente de responsabilidad en el grado en que la culpa haya contribuido al daño o lo hubiere causado.

El protocolo de Guatemala suprime los párrafos 1 y 2 del artículo 18° del Convenio, sustituyéndolos por los siguientes:

- 1) El transportista será responsable del daño ocasionado en casos de destrucción, pérdida o avería de mercancías, cuando el hecho que haya causado el daño se haya producido durante el transporte aéreo.
- 2) El transporte aéreo, en el sentido del párrafo precedente comprenderá el período durante el cual las mercancías se hallen bajo custodia del transportista, en un aeródromo, abordo de una aeronave, o en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo, en cualquier lugar.

Notamos que el protocolo de Guatemala no hace referencia al párrafo 3 del artículo 18 del Convenio, por lo que se produce la duda si continúa o no en vigor el citado párrafo.

CASOS DE EXONERACION DE RESPONSABILIDAD.

El protocolo de Guatemala, ha sustituido el artículo 20° así;

- 1) En el transporte de pasajeros y equipajes, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso, si prueba que tanto él como sus dependientes, tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

- 2) En el transporte de mercancías, el transportista no será responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería o retraso, si prueba, que tanto él como sus dependientes, tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

También el artículo 21° del Convenio de Varsovia es sustituido por el protocolo de Guatemala, extendiendo concretamente la irresponsabilidad del transportista por culpa del pasajero en caso de muerte. Así vemos como el artículo 7° de dicho protocolo, sustituye el citado artículo del Convenio en los siguientes términos: "Si el transportista prueba que la culpa de la persona que pide una indemnización ha causado el daño o ha contribuido a él. Quedará exento total o parcialmente de responsabilidad con respecto a tal persona, en la medida en que tal culpa haya causado el daño o contribuido a él cuando se reclame una indemnización por una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exento total o parcialmente de responsabilidad, en la medida en que pruebe que la culpa de dicho pasajero haya causado el daño o contribuido a él.

LIMITES DE RESPONSABILIDAD.- El protocolo de Guatemala, precisa el límite de responsabilidad en Dólares \$100,000.00, indicando que los límites de responsabilidad podrán ser revisados a los años quinto y décimo, después de que entre en vigor el protocolo. No se acepta un aumento auferático y los aumentos que pudieran realizarse se limitan en su proporcionalidad.

El Protocolo de Guatemala, según indica el párrafo I del artículo 20°, regirá el noagésimo día a contar desde la fecha del depósito del trigésimo instrumento de ratificación, a condición de que el total del tráfico aéreo internacional regular, expresado en pasajeros kilómetros, de acuerdo con las estadísticas correspondientes al año 1970, publicados por la OACI, de las líneas aéreas de cinco estados que hayan ratificado el protocolo, representen por lo menos el 40% del total del tráfico aéreo internacional regular de las líneas aéreas de los estados miembros de la OACI.

El protocolo de Guatemala, entre otras ventajas que proporciona, facilita la expedición del billete de pasaje, así como simplifica el talón de equipaje, eleva los límites de responsabilidad, cosa que si autorizaba el Convenio de Varsovia, si el porteador probaba que él y sus comisionados habían tomado todas las medidas necesarias para eludir el daño o que les fue imposible tomarlas. El protocolo de Guatemala, sólo permite al transportista la exoneración de responsabilidad, si la muerte o lesión se produjo únicamente por el estado de salud del pasajero o si se prueba que la culpa de la persona que solicita una indemnización, ha producido o contribuido al daño.

El artículo 8 del protocolo de Guatemala, sustituye al artículo 22 del Convenio de Varsovia.

El protocolo de Guatemala, suprime el artículo 24° del Convenio y lo sustituye de la siguiente manera:

ART. IX.

- 1) En el transporte de mercancías, toda acción por daños, - cualquiera que sea su título, solamente podrá ejercitarse dentro de las condiciones y límites señalados en el presente convenio.
- 2) En el transporte de pasajeros y equipajes, cualquier acción por daños, ya se funde en el presente Convenio, ya en un contrato, ya en un acto ilícito, ya en cualquier otra causa, solamente podrá ejercitarse de acuerdo con las condiciones y límites de responsabilidad previstos en el presente Convenio, sin que ello prejuzgue la cuestión de qué personas pueden ejercitar las acciones y de sus respectivos derechos. Estos límites de responsabilidad constituyen un máximo que será infranqueable cualesquiera que sean las circunstancias que hayan dado origen a dicha responsabilidad.

Así mismo, los artículos 25, y 25A del Convenio de Varsovia, - son sustituidos en el caso del primero totalmente y en el caso del segundo, los párrafos 1 y 3 por el protocolo de Guatemala, al decir que:

ART. 10°.-

"El límite de responsabilidad previsto en el párrafo 2 del artículo 22° no se aplicará si se prueba que el daño es el resultado por una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que estos actuaban en el ejercicio de sus funciones."

- 1.- Si se intenta una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiere el Convenio, dicho dependiente, si prueba que actuaban en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en los límites de responsabilidad que pudieran invocar el transportista en virtud del presente Convenio.

ART. 11°.-

"Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente -- artículo no se aplicarán al transporte de mercancías, si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión -- del dependiente, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría el daño.

El protocolo de Guatemala en el artículo 12° se refiere al -- artículo 28# del Convenio, cuando dice que en dicho artículo del Convenio, el actual párrafo 2 pasa a ser párrafo 3 y se incluye como nuevo párrafo 2 el siguiente:

- 2.- Con respecto al daño resultante de la muerte, lesiones y retraso del pasajero, destrucción, pérdida, avería y retraso del equipaje, la acción podrá interponerse ante uno de los tribunales mencionados en el párrafo 1 del presente artículo 10, en el territorio de una alta parte contratante, ante el tribunal en cuya demarcación jurisdiccional el transportista tenga un establecimiento, si el pasajero tiene su domicilio o residencia permanente en el territorio de la misma alta parte contratante.
- 3.- El procedimiento se regulará por la ley del tribunal -- que entiende el asunto.

El protocolo de Guatemala en su artículo 13°, añade al ---- artículo 30° del convenio, el artículo 30°A, especificándose en él que: "Ninguna de las disposiciones del presente convenio prejuzga la cuestión de si la persona responsable de ---- acuerdo con el mismo tiene o no derecho a repetir contra alguna otra persona".

Por último el protocolo que modifica el Convenio revisado -- para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Guatemala el 8 de marzo de

1971, y el cual no está en vigor, por no haber sido ratificado, por ningún estado hasta la fecha, en virtud de no haber sido ratificado por el número suficiente de estados que previene el protocolo de Guatemala, el cual dispone que es necesario 30 notificaciones o sujeto a la ratificación que hagan los Estados Unidos de Norteamérica lo que es condición SINE QUA NON para darle vida al protocolo, en su defecto, -- que el número de ratificaciones debe ser mayor de 30.

EL PROTOCOLO DE MONTREAL DE 1975.

El nombre completo del protocolo de Montreal de 1975 es el de 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, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955.

Cuatro protocolos fueron el resultado de esta reunión, protocolos que no están en vigencia todavía por no haberse producido la ratificación de por lo menos 30 estados.

El protocolo adicional No. 1, que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, está desarrollado en 3 capítulos y 13 artículos.

Se refiere a las modificaciones que se hacen al Convenio en su artículo 22.

El protocolo adicional No. 2, que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y que alude al artículo 22. Está dividido también en 3 capítulos y 13 artículos.

El protocolo adicional No. 3, que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por los protocolos hechos en La Haya el 28 de septiembre de 1955, y en la Ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971. Está compuesto por 3 capítulos y 14 artículos. Las modificaciones comprenden el artículo 22 del Convenio y el artículo 42, párrafos 2 y 3 del Convenio.

El protocolo adicional No. 4, que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo de La Haya, el 28 de septiembre de 1955. Tiene 3 capítulos y 25 artículos. Modifica el artículo 2 de Convenio, párrafo 2.

En el capítulo II del Convenio se suprime la sección III, artículos 5 a 16, sustituyéndose dicha sección por otra de la misma numeración. Suprime también los artículos 18, 20 y 21 del Convenio reemplazándolos, y del artículo 22 diversos tex-

tos y palabras. Los artículos 24, 25, 25a, 30, 33 y 34 del Convenio también sufren diversas supresiones y sustituciones.

Respecto a los tres primeros protocolos, apelaremos al Profesor Tapia Salinas, que en su magnífica obra "Curso de Derecho Aeronáutico", dice lo siguiente:

".....se refieren fundamentalmente a la sustitución del denominado "franco francés", que en el Convenio y protocolos se menciona constituyendo una moneda artificial, con peso y ley de oro determinada, por el llamado Derecho Especial de Giro (DEG), creado y definido por el Fondo Monetario Internacional con conversión a la moneda nacional de las altas partes contratantes que sean miembros de dicho fondo con arreglo al método de valoración aplicado por el mismo."

Respecto a aquellos estados que por no ser miembros de dicha organización, sus legislaciones no permitan aplicar dicha valoración, continuarán rigiéndose por el "franco francés Oro" que figura en los respectivos contratos y protocolos que les sean aplicables. (257)

El protocolo de Montreal No. 4, versa sobre el transporte postal y de mercancías, considerándose, de acuerdo con el Jurista Peruano, Dr. Julio Ferradas (258), la responsabilidad-objetiva en el transporte aéreo internacional de mercancías, responsabilizándose por lo tanto, independientemente de la -

257 TAPIA SALINAS LUIS: Curso de Derecho Aeronáutico, Editorial Bosch, -- Barcelona 1978, p. 284.

258 FERRADAS JULIO: Sistema de Varsovia y su futuro, Primeras Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial, colección de estudios jurídicos trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Intercontinental, Gráfica Madrid 1978; p. 261.

culpa del transportista, salvo que la destrucción, pérdida o daño de dichas mercancías, se cause por vicio propio de ---- ellas o defectos del embalaje, efectuado por individuos ajenos al transportista, o a sus agentes; por conflicto armado- o actos de guerra o de autoridad pública en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la mercancía. También - se refiere este protocolo a la de los límites de responsabilidad.

El protocolo de Montreal no aumentó el límite de responsabilidad pero cambio la expresión de franco poincaré por los -- derechos especiales de giro (17 DEG por kilogramo), denominados en lengua inglesa como los Special Drawing Rights, tal- como se definen en el fondo monetario internacional, ----- (artículo VII), (259). La expresión relativa de los límites de responsabilidad con respecto al patrón oro fue dejada intacta, (250 por kilogramo). Los límites de responsabilidad- no excedieron aunque las circunstancias lo ameritaban que se aumentara la responsabilidad del transportista.

EL CONVENIO DE MONTREAL DE 1966.

Un importante acuerdo suscrito en Montreal el 4 de mayo de --

259 TOBOLEWSKI ALEKSANDER: Monetary Limitations of Liability in Air Law; -
De Daro Publishing, Montreal 1986, p. 33

1966 (260), con importantes implicaciones internacionales de los cuales algunas disposiciones en ciertos casos sustituyen la disposición de la Convención de Varsovia del 12 de octubre de 1929; dicho acuerdo fue preparado en Montreal en 1966. (261)

Los Estados Unidos, de acuerdo con la posición que adoptaron en 1955, y habiendo mostrado su insatisfacción con las cantidades fijadas como límites de responsabilidad establecidas en la Convención de Varsovia de 1929 y el protocolo de La Haya del 28 de septiembre de 1955, (262) decidieron y anunciaron en 1965 que o se aumentaban los límites de responsabilidad de las líneas aéreas por daños causados por muerte o lesiones a los pasajeros a \$1,000.000.00 USD, o dejarían de formar parte del Convenio de Varsovia, (263) lo que significaba una gravísima amenaza a la unificación del derecho internacional del transporte aéreo.

Como las líneas aéreas de la mayoría de los países no estaban en la posibilidad de cubrir tales indemnizaciones ni sufragar los costos de los seguros correspondientes, sin sufrir un colapso económico, la OACI convocó a una conferencia

260 FRANCOZ RIGALI ANTONIO: Derecho Aereo Espacial, 1a. ed. Editorial Porrúa, México 1981, p. 67

261 TOBOLENSKI ALEKSANDER: Monetary Limitations of Liability in AirLaw; De dato Publishing, Montreal 1986, p. 34.

262 Op.cit.

263 FRANCOZ RIGALI ANTONIO: Derecho Aeroespacial; 1a. ed., Editorial Porrúa México 1981, p. 66

para resolver el problema, pero ésta fracasó completamente --
pues casi nadie seguía a los Estados Unidos. (264)

Ya para vencerse el plazo comunicado por Washington, las lí-
neas aéreas, no los gobiernos de los Estados contratantes --
firmaron un acuerdo interlineal, de todas aquellas líneas que
volaban desde o hacia los Estados Unidos de Norteamérica, por-
medio del cual el sistema de limitación de responsabilidad --
fue contractualmente modificado, cualquier punto de destino-
o de salida o en tránsito dentro del territorio de los Esta-
dos Unidos de Norteamérica. (265)

De acuerdo con los términos del acuerdo interlineal IATA, --
las líneas aéreas firmantes, deberían incluir dentro de sus-
condiciones de transportación ciertas cláusulas dentro de --
las cuales, las más importantes es la que eleva el límite --
de responsabilidad del transportista. (266)

El acuerdo interlineal IATA, suscrito en Montreal, el 4 de --
mayo de 1966, cambió el principio de responsabilidad presun-
ta, por el de la responsabilidad objetiva, por renuncia al --
artículo 20, párrafo 1º del Convenio de Varsovia, elevando --
así mismo los límites de responsabilidad a \$75,000.00 USD, --

264 Opcit.

265 TOBOLENSKI ALEKSANDER: Monetary Limitations of Liability in Air Law; -
De daro Publishing, Montreal 1986, p. 35

266 Opcit.

y establece que el ámbito geográfico de su aplicación se extiende sólo a los transportes aéreos con contacto físico en el territorio americano. (267) Este arreglo ha sido suscrito por la casi totalidad de las compañías de aviación internacional, y por la importancia que reviste el comercio y las relaciones bilaterales entre Estados Unidos de Norteamérica y México; nuestras dos compañías aéreas, Mexicana de Aviación y Aerovías de México, son firmantes de tal Convenio, destacando que se trata entre un acuerdo celebrado entre las líneas aéreas; dentro del ámbito del derecho internacional privado; por lo que no afecta a las disposiciones de una Convención entre Estados como fue la de Varsovia; en virtud además de que la cantidad fijada por el acuerdo de Montreal es superior a la de la Convención de Varsovia.

Dicha cantidad fijada como límite de responsabilidad a saber \$75,000.00 USD, por pasajero en los casos de muertes o heridos por cualquier accidente aviatorio (incluyendo costas legales) o \$58,000.00 USD, sin incluirse los costas legales).

Adicionalmente; las líneas aéreas firmantes se comprometieron a no invocar el artículo 20a de la Convención de Varsovia, la cual permite al transportista excepcionarse de la responsabilidad; si prueba que el transportista había tomado

todas las medidas necesarias para evitar el daño, o que fue imposible para el evitarlo. (268)

Finalmente los transportistas se comprometieron a incluir reglas en los boletos del pasaje, enfatizando el hecho de que esta responsabilidad no se iba a concretar exclusivamente sobre la falta del transportista. Así de este modo, se podría considerar que sobre unas bases de tipo regional este cuasivoluntario acuerdo había cambiado el sistema de responsabilidad basado en la presunción de la falta por la de la responsabilidad objetiva. (269)

La Autoridad Aeronáutica Civil, de los Estados Unidos, ha jugado un papel muy importante y activo en la observancia de los términos de este acuerdo interlineal firmado en Montreal en 1966, es por demás dudoso que alguna línea área que no sea parte de este acuerdo reciba un permiso para ingresar al espacio aéreo Norteamericano. El acuerdo de Montreal es tratado como un acuerdo interno, pero su terminación es posible únicamente sobre la substitución de un nuevo Convenio que sustituya al de Varsovia. (270)

268 Op.cit.

269 Op.cit.

EL CONVENIO DE GUADALAJARA.

CONVENIO COMPLEMENTARIO DEL CONVENIO DE VARSOVIA, PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL REALIZADO POR QUIEN NO SEA EL TRANSPORTISTA CONTRACTUAL. (271).

El 18 de septiembre de 1961 se firmó en Guadalajara un Convenio complementario del Convenio de Varsovia, que trató de los problemas relacionados con el transporte o parte de él, cuando se efectúa por una persona que no es el transportista al que se refiere la Convención de Varsovia. Entro en vigor el 1° de mayo de 1964 y se definieron en él las significaciones de transportista contractual y transportista de hecho, fijando además la responsabilidad referente al transportista de hecho aunque no trata sobre la locación, fletamento o intercambio de aeronaves.

En el artículo 1°. se precisa que, En el presente Convenio:

- a) CONVENIO DE VARSOVIA: Significa el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, según que el transporte, de conformidad con el contrato a que se refiere el párrafo b), se rija por uno u otro.
- b) TRANSPORTISTA CONTRACTUAL: Significa la persona que, como parte, celebra un contrato de transporte, regido por

271 Documentos Jurídicos OACI, publicados en la Conferencia Latinoamericana sobre Transporte Aéreo Internacional y Actividades en el Espacio Ultraterrestre celebrados del 14 al 18 de agosto de 1988 en la Ciudad de México, p. 144.

el Convenio de Varsovia con el pasajero, el expedidor o la persona que actúe en nombre de una u otra.

- c) **TRANSPORTISTA DE HECHO:** Significa la persona, distinta -- del transportista contractual que, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, realiza todo o parte del transporte previsto en el párrafo b) sin ser, con respecto a dicha parte, un transportista sucesivo en el sentido del Convenio de Varsovia. Dicha autorización se presumirá salvo prueba en contrario. (272)

CASO EN QUE ES APLICABLE EL CONVENIO DE VARSOVIA EN LO RELATIVO A TRANSPORTES REALIZADOS POR TERCEROS.

Según el artículo 2º, si el transportista de hecho lleva a cabo todo o parte de un transporte que, de acuerdo con el contrato de que trata el artículo 1º, párrafo b), se rige por el -- Convenio de Varsovia, el transportista contractual, como el -- de hecho, quedarán sometidos, exceptuando lo que prevea el -- presente Convenio, a lo que disponga el Convenio de Varsovia, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el -- contrato, el segundo con referencia solamente al transporte -- que efectúa.

RESPONSABILIDAD SOLIDARIA.— (Art. 3º), según este artículo -- del Convenio de Guadalajara, en su inciso 1º se dispone que -- las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus -- dependientes, siempre que estos actúen en el ejercicio de sus

deberes, se estimarán, en relación con el transporte efectuado por el transportista de hecho como acciones y omisiones - del transportista contractual.

El inciso 2° del citado artículo, refiriéndose al transporte realizado por el transportista de hecho, dice que los actos y omisiones del transportista contractual, así como de sus dependientes, cuando los mismos actúen en el ejercicio de sus funciones, se estimarán también como si fueren del transportista de hecho, pero dichos actos y omisiones no someterán a este transportista a una responsabilidad que sobrepase los límites establecidos en el artículo 22° del Convenio de Varsovia. No afectará al transportista de hecho, a menos que este lo acepte, ningún acuerdo especial por el cual el transportista contractual asuma obligaciones no impuestas por el Convenio de Varsovia, así como renuncia alguna de derechos establecidos por el referido Convenio y ninguna declaración especial de valor prevista en el artículo 22° del Convenio de Varsovia.

EFFECTO DE LAS ORDENES O PROTESTAS DIRIGIDAS AL TRANSPORTISTA CONTRACTUAL O AL TRANSPORTISTA DE HECHO. (Art. 4°).

El Convenio de Guadalajara en este artículo, determina que cuando se dirijan al transportista de acuerdo al Convenio de Varsovia, órdenes o protestas, tendrán el mismo efecto bien sean dirigidas al transportista contractual o al transportista de hecho. Sin embargo, las órdenes previstas en -

el artículo 12° del Convenio de Varsovia sólo tendrán efectividad si van dirigidas al transportista contractual.

NULIDAD DE CLAUSULAS QUE EXONEREN O LIMITEN LA RESPONSABILIDAD. (Art. 9°).

- 1.- Será nula y sin valor toda cláusula que tienda a exonerar de la responsabilidad prevista en el presente Convenio al transportista contractual o al transportista de hecho o a fijar un límite interior al aplicable de conformidad con el presente Convenio, pero la nulidad de dicha cláusula no implicará la nulidad del contrato, que permanecerá sometido a las disposiciones del presente Convenio.
- 2.- En relación con el transporte realizado por el transportista de hecho, lo previsto en el párrafo anterior no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas.
- 3.- Serán nulas todas las cláusulas del contrato de transportes y todas las convenciones particulares anteriores al momento de ocurrir los daños por las que las partes derogan las reglas del presente Convenio, ya sea por determinación de la Ley aplicable o por modificación de las reglas de competencia. Sin embargo, en el transporte de mercancías, se admitirán las cláusulas de arbitra-

je dentro de los límites del presente Convenio, cuando el -- arbitraje haya de efectuarse en los lugares de competencia -- de los tribunales previstos en el Art. 8.

DERECHOS Y OBLIGACIONES DE UN TRANSPORTISTA CON RESPECTO A -- OTRO. (Art. 10).

Con la excepción que se menciona en el Art. 7º, ninguna disposición del Convenio podrá afectar los derechos y obligaciones de un transportista con respecto del otro.

DERECHO A INVOCAR LIMITES DE RESPONSABILIDAD. (Art. 5º).

Con referencia al transporte realizado por el transportista de hecho este artículo del Convenio de Guadalajara, precisa que todo dependiente de este transportista o del transportista contractual, si prueba que actuaba desempeñando sus funciones, podrá invocar los límites de responsabilidad aplicables al transportista del cual dependía a menos que se demuestre que su actividad fue tal que según el Convenio de -- Varsovia no pueda invocar tales límites.

LÍMITE DE LAS INDEMNIZACIONES. (Art. 6º).

Por lo que respecta al transporte efectuado por el transportista de hecho, el total de las indemnizaciones que pudieran obtenerse de éste, del contractual y de los dependientes de una y otra, que hubieren actuado desempeñando sus funciones no excederá de la cantidad mayor que pudiera lograrse de

cualquiera de dichos transportistas, en razón del presente -
Convenio de Guadalajara, no debiendo ser responsable nadie -
por encima de los límites que le sean aplicables.

ACCION POR DAÑOS. (Art. 7°).

Por lo que se refiere al transporte realizado por el trans--
portista de hecho, a elección del demandante, la acción por--
daños podrá ejercerse contra el mencionado transportista, --
contra el transportista contractual o contra ambos, conjuntá
o separadamente. Si se ejercita la acción únicamente con--
tra uno de estos transportistas, éste podrá traer al juicio--
al otro transportista, regulándose el procedimiento y sus --
efectos por la ley del tribunal que conozca el juicio.

TRIBUNAL COMPETENTE.- (Art. 8°).

El demandante a elección suya podrá ejercer acción por daños
de acuerdo con el previsto en el artículo 7° de este Conve--
nio, ante uno de los tribunales, en el que pueda entablarse--
una acción contra el transportista contractual de acuerdo --
con el artículo 28° del Convenio de Varsovia, ante el tribu--
nal con jurisdicción en el local del domicilio del transpor--
tista de hecho o ante el tribunal con jurisdicción en el lo--
cal donde éste tenga su sede principal.

RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE.

En la Primera Conferencia Internacional de Derecho Privado - Aéreo, realizada en el año de 1925 en París, se creó el Citeja que fue un comité de expertos en Derecho con el objeto de estudiar las cuestiones de derecho privado relacionadas con la aviación. La tercera comisión de la Citeja, presentó un proyecto ante la Tercera Conferencia Internacional de Derecho Aéreo reunida en Roma. Aprobado el 29 de mayo de 1933, este Convenio se refería a la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por las aeronaves a terceros en la superficie. (273)

Posteriormente, la Cuarta Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo reunida en Bruselas con la intervención de la Unión Internacional de Aseguradores, firmó el 29 de septiembre de 1938, un protocolo adicional al Convenio de Roma, regulando restrictivamente las excepciones establecidas por los aseguradores en el momento de emitir sus pólizas a los aseguradores. (274)

Sin embargo, se produjo una aceptación masiva, tanto del Convenio como de parte de los diversos estados. optándose des-

273 GILDEMEISTER ALFREDO: Elementos de Derecho Aeronáutico, 1a. ed. ----- Talleres Gráficos de la Universidad del Pacífico Lima, 1984, p. 154.

274 Cfr. TOBOLSKII ALEXANDER: Monetary Limitations of Liability in Air Law, De Baro Publishing Montreal 1980, p. 37-39.

pues de la segunda guerra mundial por la revisión, considerando el tiempo transcurrido y el extraordinario desarrollo de la aviación.

La Conferencia Diplomática, realizada en Roma en el año de 1952, aprobó el 7 de octubre del mismo año, un proyecto elaborado por el Comité Jurídico de la OACI, reemplazante del Citeja que sustituyó el Convenio de Roma de 1933. Sin embargo, este nuevo Convenio tampoco fue ratificado por las naciones interesadas, de modo que se hizo necesario un protocolo llamado de Montreal, realizado en 1978, que, sin dejar de considerar los principios fundamentales del Convenio de 1952, introduce algunos cambios sobre los que haremos referencia.

CONVENIO DE ROMA DE 1952.

PRINCIPIOS DE RESPONSABILIDAD.

En el artículo 1° se determina el derecho de reparación para la persona que sufre daños en la superficie, siempre que pruebe que estos daños provinieron de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma. No faculta al reclamante si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los originó o si se deben al hecho del paso de la aeronave.

En el inciso 2° del mismo artículo, se estima que la aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza matriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

En los casos de aeronaves más ligeras que el aire, éstas se hallarían en vuelo desde su desprendimiento de la superficie hasta el momento de su amarre a ésta. (275)

LA RESPONSABILIDAD RESPECTO A LOS OPERADORES Y USUARIOS.

Para el Convenio, operador es todo aquél que usa la aeronave en el momento en que ocurren los daños. Sin embargo, se considera como operador a quien, "Habiendo conferido directa o indirectamente el derecho al usar la aeronave se hubiera reservado el total de su navegación. (276)

En el artículo 2º, que es el que comentamos, en su inciso 2º, apartado j), agrega que se usa una aeronave a quien lo hace personalmente o por medio de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, actuén o no dentro del límite de sus atribuciones. (277)

Este artículo libera de responsabilidad al propietario, al responsabilizar al operador. El propietario para demostrar que no es responsable, deberá probar en el juicio que se lleve a cabo para determinar su responsabilidad, que otra persona es el operador. Así como tomar las medidas apropiadas para que este comparezca al juicio.

275 JUGLART MICHEL DE: La Convention de Rome du 7 octobre 1952, relative a aux Dommages causes par les aéronefs aux tiers a la surface. ed. Les Editions Internationales Paris 1955, p. 19-22.

276 Ibidem. p. 15

277 Ibidem.

En el artículo 3° se considera la responsabilidad solidaria entre la persona que permitió el uso de la aeronave y el operador de la misma, si en el momento en que se causaron los daños ésta última no gozaba el derecho de usarla por un período mayor de catorce días, contados a partir del momento en que se origina su derecho de uso. Las obligaciones que les incumbirían serían las impuestas por el Convenio.

Según el artículo 4° el operador deberá demostrar que dio las disposiciones necesarias con el objeto de evitar cualquier uso indebido de la aeronave. Esta medida es necesaria, ya que conforme el artículo sería responsable solidario junto con el usuario presuntamente no autorizado.

A la responsabilidad en caso de abordaje o de daños producidos por varias naves conjuntamente, se refiere el artículo 7°, al indicar que si dos o más aeronaves en vuelo entran en colisión o se perturban entre sí y resultan daños reparables según el artículo 1°, o si dos o más aeronaves ocasionan conjuntamente tales daños, cada una de dichas aeronaves se considera como causante del daño y el operador respectivo será responsable.

ABORDAJE.- El citado artículo 7° del Convenio de Roma, considera la figura jurídica del abordaje, no sólo como la colisión de dos o más aeronaves en vuelo, sino cuando una de las aeronaves en desplazamiento perturbase a otra u otras,-

ocasionando, se deduce que sin contacto físico, daños reparables.

Por lo tanto, podremos decir, que la figura del abordaje puede producirse no sólo durante el vuelo de las aeronaves, literalmente hablando, sino estando las mismas en tierra y bajo las circunstancias previstas en el artículo 2º. No habría -- abordaje por lo tanto, si la aeronave perjudicada estuviere -- detenida con los motores apagados o si estuviera siendo remolcada por un vehículo, o sin tripulantes, pasajeros o carga; -- en este caso, se aplicarían las regulaciones sobre daños a -- terceros en la superficie.

Un abordaje aéreo puede producir tres clases de daños:

- 1.- A las aeronaves involucradas en el suceso.
- 2.- A las personas y cosas embarcadas en las mismas.
- 3.- A los terceros en la superficie.

Tales daños pueden provenir de:

- a) Abordaje por culpa de una aeronave.
- b) Abordaje por culpa concurrente de las aeronaves.
- c) Abordaje por caso fortuito o fuerza mayor. (278)

En lo que se refiere a la responsabilidad se considera que se deben aplicar los principios de la responsabilidad subjetiva-

fundada en la culpa y así tenemos que, tanto en el Citeja, - como después en el Comité Jurídico de la OACI, se ha estimado conveniente que la responsabilidad pecunaria del explotador debe ser limitada con el objeto de que ésta pueda calcular las consecuencias económicas que resultan del empleo de las aeronaves.

Tanto el Citeja, en 1936, como el Comité Jurídico de la OACI en 1954 y luego en 1964, han redactado proyectos de alcance internacional estableciendo normas que regulen el abordaje - y que lamentablemente no han tenido aceptación.

EXCEPCION.- Los cargos y deberes a que se han hecho deudores el operador, el propietario o la persona responsable, según el artículo 9° serán los determinados por el Convenio. No se aplica esta disposición en los casos en que hubiera existido la voluntad de ocasionar un daño.

CASO DE EXONERACION DE RESPONSABILIDAD. (Art. 5° y 6°).

Se exime de responsabilidad al operador en los casos en que los daños sean consecuencia directa de disturbios civiles, - guerras, etc., o si hubiere sido despojado de su aeronave -- por la autoridad pública. Asimismo, si prueba que los daños fueron producidos únicamente por culpa de los damnificados o de sus dependientes. Si el operador demuestra que parte de los daños fueron producto de la acción de la víctima o de sus dependientes sólo podrá atribuírsele responsabilidad-

en la parte que le corresponda. Sin embargo, no habrá exención o reducción si en caso de culpa de sus dependientes, la persona que hubiere sufrido los daños prueba que actuaron fuera de los límites de sus atribuciones.

EXTENSION DE LA RESPONSABILIDAD.- En el capítulo 2° del Convenio, artículo 11° a 14°, se fija la cuantía de las indemnizaciones a cargo de los responsables por los daños producidos. Dicha cuantía no podrá exceder, por aeronave y por accidente, de ciertas sumas fijadas de acuerdo al peso de la aeronave. De acuerdo al inciso 2° del artículo 11°, la indemnización, en caso de muerte o lesiones no excederá de --- \$500,000.00 mil francos por persona fallecida o lesionada. (Franco es la unidad de moneda consistente en sesenta y cinco y medio miligramos de oro por ley de 900 milésimos según el convenio). (279)

El mismo artículo 11° nos señala la cuantía de la indemnización por los daños reparables según el artículo 1°, a cargo del conjunto de personas responsables de acuerdo con el presente Convenio, no excederá por aeronave y accidente de:

- a) 500,000 francos, para las aeronaves cuyo peso no exceda-

279 Feso significa el máximo peso de la aeronave autorizado por un certificado de aeronavegabilidad para despegues, excluyendo el efecto del gas ascensional, cuando se use.

- 1000 kilogramos.
- b) 500,000 francos, más 400 francos por kilogramo que pase de las 1000, para aeronaves que pesen más de 1000 y no excedan de 6000 kilogramos.
 - c) 5000,000 francos, más 250 francos por kilogramo que pase de los 6000 para aeronaves que pesen más de 6000 y no excedan de 20,000 kilogramos.
 - d) 6,000,000 de francos, más 150 francos por kilogramo que pese de los 20,000 kilogramos para aeronaves que pesen más de 20,000 y no excedan de 50,000 kilogramos.
 - e) 10,500,000 francos, más 100 francos por kilogramo que pase de los 50,000 kilogramos para aeronaves que pesen más de 50,000 kilogramos.

En el artículo 12°, inciso 1°, se prevé la responsabilidad ilimitada como consecuencia de una acción u omisión deliberada del operador o de sus dependientes, con intención de causar daño, corriendo el cargo de la prueba de parte del demandante. También se aplica la responsabilidad total e ilimitada, según el inciso 2° del mismo artículo, al usuario no autorizado por el operador.

Cuando existen varios responsables por un daño o el propietario cuyo nombre figura en el registro de matrículas que no es el operador es responsable, la indemnización no podrá ser superior a la más elevada que según el Convenio pudiera ser puesta a cargo de cualquiera de las personas responsables. (Art. 13°, inciso 1°).

Sobre lo que se refiere a los daños causados por abordaje o conjuntamente, en los casos contemplados en el artículo 7°, el Convenio dispone que la persona que sufrió los daños tendrá derecho a ser indemnizada hasta la suma de los límites correspondientes (Art. 13°, inciso 2°), a cada una de las aeronaves en cuestión, pero ningún operador será responsable por una suma que exceda de los límites aplicables a su aeronave, (según el Art. 12°), a menos que su responsabilidad sea ilimitada.

El artículo 14° trata de los casos en que son varios los damnificados en los siguientes términos: Si el importe de las indemnizaciones fijadas excede del límite de responsabilidad aplicable según las disposiciones de este convenio, se observarán las siguientes reglas, teniendo en cuenta lo previsto en el párrafo 2° del artículo 11°.

- a) Si las indemnizaciones se refieren tanto a muerte o lesiones como a daño a los bienes, la mitad de la cantidad a distribuir se destinará preferentemente a cubrir las indemnizaciones por muerte y lesiones, y de ser insuficiente dicha cantidad, se distribuirá proporcionalmente entre los créditos del caso. El remanente de la cantidad total a distribuir se prorrateará entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y la parte no cubierta por las demás indemnizaciones.

El derecho a percibir las indemnizaciones prescribe el ---- artículo 347 se sujetara a las disposiciones aplicables del Código Civil para el Distrito Federal.

Así mismo las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones establecidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación con relación a los accidentes de aviación prescriben en el plazo de un año, a partir de la fecha de los hechos que les dieron nacimiento o, en su defecto, de la fecha de iniciación del viaje prevista en el contrato de transporte. (280)

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

Los daños que sufran las personas o cosas transportadas en aeronaves de servicio privado se registrarán por las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal. (281)

DE LOS DANOS A CARGO Y EQUIPAJE FACTURADO.- Con respecto a los daños causados a la carga o el equipaje facturado, las empresas concesionarias y permisionarias del servicio público de transporte aéreo o regular o no regular, serán respon-

280 Ley de Vías Generales de Comunicación; OpCit, Art. 347, 2º párrafo.

281 Ibidem. Art. 348.

sables de los daños causados por los mismos. (282).

1.- Por la pérdida o avería sufrida desde el momento de su recibo por la empresa, hasta el momento de su entrega.

La Empresa deberá cubrir al destinatario o, en su defecto al remitente, las siguientes indemnizaciones.

- a) Por la pérdida o avería de la carga, hasta diez veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, - Area Metropolitana, por kilogramo de peso bruto.
- b) Por la pérdida o avería del equipaje facturado hasta --- treinta y cinco veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, Area Metropolitana.
- c) Por la pérdida o avería del equipaje facturado o carga, - cuyo contenido hubiese sido asegurado por el usuario, el monto del valor declarado.

En el supuesto de que no se hubiese hecho declaración del valor de la carga o del equipaje asegurado a que se refiere - este último inciso, se tomará como base para fijarlo el que arrojen las facturas comerciales y en su defecto el que a -- juicio de peritos designados por las partes o por la autoridad aeronáutica, hubiesen tenido los efectos en el tiempo y lugar de la entrega a la empresa.

En todo caso, para la procedencia de la indemnización a que alude el inciso c), el usuario deberá haber cubierto una cantidad adicional al importe del transporte por concepto de seguro en los términos y condiciones que señale la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

EXENCION DE RESPONSABILIDAD.- La Empresa estará exenta de las responsabilidades a que se refiere esta sección, si prueba:

- a) Haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigidas por esta ley y sus reglamentos, o que le fue imposible tomarlas.
- b) Que el retraso fue motivado por condiciones meteorológicas adversas o por las maniobras de salvamento, o por razones fundadas en la protección de la vida humana o de la propiedad.
- c) Que el daño se debió a hechos ilícitos de un tercero.

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

La Empresa garantizará el pago de la indemnización correspondiente a los daños sufridos, establecido en esta sección, y la fijación de sumarlo, se sujetará a las disposiciones aplicables del Código Civil para el Distrito Federal, (Art. 350-Frac. I).

Las reclamaciones para los casos de pérdida, avería o retraso de la carga o equipaje facturado, deberán ser hechos valer ante la Empresa dentro de los tres días siguientes a la fecha de entrega o a la fecha en que debió entregarse. La falta de reclamación oportuna impedirá el ejercicio de las acciones correspondientes (Art. 350, Frac. II).

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

DE LOS DAÑOS A TERCEROS.- La Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 351, preceptúa que cuando por la operación de una aeronave o por objetos desprendidos de la misma se causen daños a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie, nacerá la responsabilidad con sólo establecer la existencia del daño y su origen.

Esta responsabilidad recaerá sobre quien tenga, ya sea la propiedad, ya la posesión de la aeronave.

Se entiende por operación de una aeronave, todo movimiento de la misma en tierra o durante el vuelo, realizado bajo sus propios medios motores. (art. 351).

La indemnización por los daños a los objetos en la superficie, será hasta por un monto de doce mil quinientos días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, Área Metropolitana y tratándose de personas se cubrirán los daños conforme a los términos y montos señalados en el artículo -- 343.

En este punto creo que nuestra ley positiva nacional adolece de un grave defecto técnico al equiparar los daños a las personas, en la superficie por accidentes de aviación con los daños ocasionados a los pasajeros en virtud de que existen 2 fuentes diferentes de obligaciones, la primera de una responsabilidad extracontractual donde el habitante de una ciudad, pueblo, vecindad o poblado nada tiene que ver con el transportista y si los riesgos propios del aire y de la utilización de las aeronaves por sus propietarios necesariamente debe existir un mayor margen para que éstos puedan demandar -- por la totalidad de los daños y no asimilándolos con los pasajeros que al firmar un contrato de transporte, de antemano se presume estar de acuerdo con los límites de responsabilidad establecidos.

Los propietarios o poseedores garantizarán el pago de la indemnización a su cargo, mediante contrato de seguro con institución debidamente autorizada o depósito en la Nacional Financiera, S.N.C. por una suma que garantice, el riesgo en los términos de reglamento respectivo. En el caso de propietarios o poseedores de dos o más aeronaves, el seguro o depósito se constituirá por el doble, cualquiera que sea el número de aeronaves que operen. El seguro o depósito se constituirá dentro de los quince días siguientes a la fecha de la obtención de la concesión o del permiso.

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

Las garantías se mantendrán vigentes por el plazo de la concesión o permiso.

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

EXENCION DE RESPONSABILIDAD.- Tanto el propietario como el poseedor de la aeronave estarán exentos de la responsabilidad establecida en esta sección:

- I.- Cuando los daños provengan de falta propia de la víctima o cuando sean el resultado de actos cometidos por un ter-

cero con la intención de causar daño a la aeronave, a la víctima o a las cosas.

II.- Cuando la persona que opera la aeronave, lo haga sin consentimiento. No obstante deberá demostrar que habiendotomado las medidas preventivas necesarias, le fue imposible evitar el uso ilegítimo, sin cuyo requisito será ---solidariamente responsable con el autor del daño. (Art.-353).

En los casos de colisión de dos o más aeronaves, los propietarios o poseedores serán solidariamente responsables por los ---daños causados a los terceros o a los bienes en la superficie cada uno dentro de los límites establecidos.

ACCION DE RESPONSABILIDAD.- El derecho a percibir la indemnización correspondiente a los daños sufridos a que se refiere ---esta sección, y la fijación de su monto, se sujetarán a las ---disposiciones aplicables del Código Civil para el Distrito ---Federal.

Las acciones para exigir esta indemnización, prescribirán en un año, a partir de la fecha en la cual ocurrieron los hechos.

DERECHO COMPARADO.

LA RESPONSABILIDAD EN LA LEY SOBRE NAVEGACION AEREA ESPAÑOLA-del 21 DE JULIO DE 1960.

La Ley del 21 de julio de 1960 española atendió con sus disposiciones a la provisión de normas positivas que habían de presidir el rápido desarrollo y fomento de la navegación aérea. Esta ley ha cristalizado los preceptos contenidos en la primitiva ley de Bajos, constituyendo, con el prestigio que cada día va adquiriendo el tráfico aéreo, un importante avance de la legislación aeronáutica española, salvaguarda de los intereses que el mismo representa, (283) por accidentes de aviación.

La responsabilidad en la ley sobre navegación aérea española la encontramos dentro del capítulo XIII cuyo título es ----
"De la Responsabilidad en caso de Accidente". (284)

En el artículo 115 de la mencionada ley define lo que se entiende por daño, a saber aquel que sufrán los viajeros abordo de la aeronave y por acción de la misma, o como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque, y el que se ocasionen a las mercancías y equipajes será el que experimenten desde su entrega a la empresa hasta que por ésta sean puestos a disposición del destinatario, exceptuando todo el tiempo durante el cual permanezcan en poder de los servicios aduaneros.

283 NAPELLI ENRIQUE Y PEREZ RIOJA DOMINGO: Ley 48/1960, del 12 de julio - sobre navegación aérea publicada en el Boletín Oficial del Estado, núm. 176m del 23 de julio de 1960, textos legales de aplicación en el tráfico, 2a. edición, Altamira Talleres Gráficos. p. 115.

284 Ibidem. Art. 115, p. 147.

El período durante el cual el transportista es responsable del daño causado se limita a las operaciones de embarque y desembarque, (Art. 115), (285), será responsable del daño o perjuicio causado durante el transporte:

1° Por muerte, lesiones o cualquier otro daño corporal sufrido por el viajero.

2° Por destrucción, pérdida, avería o retraso de las mercancías y de los equipajes facturados o de mano. (286)

LIMITES DE RESPONSABILIDAD.

Las indemnizaciones en favor del viajero serán las siguientes:

1°.- Por muerte o incapacidad total permanente, doscientos mil pesetas (200.000.00 pesetas).

2°.- Por incapacidad parcial permanente, hasta el límite de cien mil pesetas. (100,000.00 pesetas).

3°.- Por incapacidad parcial temporal, hasta el límite de cincuenta mil pesetas, (50,000.000.00 pesetas). (287)

Las indemnizaciones respecto a la carga o equipaje facturado o de mano, serán las siguientes:

a) Por pérdida o avería en la carga, hasta el límite de quinientas pesetas, (500.00 pesetas), por kilogramo de peso bruto.

285 Ibidem. Art. 115.

286 Ibidem. Art. 116.

287 Ibidem. Art. 117.

- b) Por pérdida o avería de equipajes facturados o de mano, hasta el límite de diez mil pesetas, (10,000.00 pesetas) por unidad.

Si la carga o equipaje facturado o de mano se transporta bajo manifestación de valor declarado, aceptado por el transportista, el límite de la responsabilidad corresponde a ese valor. - (288).

ART. 119.- Son indemnizables los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie terrestre por acción de la aeronave, en vuelo o en tierra, o por cuanto de ella se desprenda o arroje.

Las indemnizaciones debidas, por aeronaves y accidente, tendrán las limitaciones siguientes:

- 1.- Para aeronaves hasta de 1000 kilos de peso bruto, seiscientas mil pesetas (600,000 pesetas).
- 2.- Seiscientos mil pesetas, más cuatrocientos ochenta pesetas por kilo que exceda de los mil, para aeronaves que pesen más de mil y no excedan de seis mil kilogramos.
- 3.- Tres millones de pesetas, más trescientas catorce pesetas por kilogramo que exceda de los seis mil, para aeronaves que pesen más de seis mil y no excedan de veinte mil kilogramos.
- 4.- Siete millones cuatrocientas mil pesetas, mas ciento ochenta y seis pesetas por kilogramo que exceda de los -

veinte mil, para aeronaves que pesen más de veinte mil-
y no exceda de cincuenta mil kilogramos.

- 5.- Trece millones de pesetas más ciento veinte pesetas por kilogramo que exceda de los cincuenta mil, para aeronaves que pesen más de cincuenta mil kilogramos.

Se entiende como peso de la aeronave, a los efectos de este artículo, el máximo autorizado para el despegue en el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave que se trate.

Las indemnizaciones por muerte o lesiones de personas, se ajustarán a lo dispuesto en el artículo 117, incrementadas en un veinte por ciento. Si fuesen varios los perjudicados y la suma global de los daños causados excediera de los límites antes citados, se reducirá proporcionalmente la cantidad que haya de percibir cada uno.

No obstante, las indemnizaciones debidas por daños a las personas gozarán de preferencia para el cobro con respecto a cualquier otra exigible por el siniestro, si el responsable no alcanza a cubrirlas todas. (289).

LIMITACION DE RESPONSABILIDAD EN ITALIA.

Por decreto del Presidente Italiano del 7 de marzo de 1987, -

(efectivo el 8 de junio de 1987), los límites de responsabilidad de los transportistas que operan vuelos domésticos de pasajeros, su equipaje y mercancías dentro del territorio -- italiano y aquellos operdores que causen daños a terceros en la superficie ha sido incrementado, siendo por daños a pasajeros por muerte o lesiones la cantidad de 100,000.00 DEG, - (Derechos Especiales de Giro), tal y como los define el Fondo Monetario Internacional para convertirse a las monedas - nacionales de acuerdo con los métodos de valuación aplicados por el Fondo Monetario Internacional. (290)

290 Comité Legal IATA, 76a. Asamblea Montreal, 17-18. septiembre 1987, p. 3 cc) 1 Agenda 3.

RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL

CONVENCION

TABLA 1.

Convención de Varsovia de 1929

\$125,000 FRANCOS POINCARE
(8,300 D.E.G.), Protocolo
No. 1, 1975.

Protocolo de La Haya de 1955

250,000 FRANCOS POINCARE -
(16,600 D.E.G.) Protocolo
No. 2, 1975.

Protocolo de Guatemala de 1971

1'500,000 FRANCOS POINCARE
(100,000 D.E.G.) Protocolo
No. 3, 1975.

Protocolo de Montreal de 1975.

s/c

Convenio de Montreal de 1966

58,000 Dólares Norteaméri-
canos, (excluyendo Costas
Legales).

75,000 Dólares Norteaméri-
canos, (Incluyendo Costas
Legales).

CUADRO 2-9

Ley de Vías Generales de Comunicación. (México).

Por muerte o incapacidad total permanente. -----
(6,780 días de salario mínimo general).

Por lesiones que ocasionen incapacidad parcial permanente. -----
(2,712 días de salario mínimo general).

Por lesiones que ocasionen incapacidad total temporal
(1,500 días de salario mínimo general).

Por lesiones que ocasionen incapacidad parcial temporal.-----
(1,356 días de salario mínimo general).

CUADRO 2-10

Ley sobre Navegación Aérea del 21
de julio de 1960. (españa).

Por muerte o incapacidad to-
tal permanente. (200,000 ---
pesetas).

Por incapacidad parcial per-
manente, hasta el límite de-
(100,00 pesetas).

Por incapacidad parcial tem-
poral, hasta el límite de --
(50,000 pesetas).

Ley de Navegación Aérea Italiana

100,000 D.E.G.

D.E.G.: SIGNIFICA DERECHOS ESPECIALES DE GIRO, CREADO Y DEFINIDO POR EL FONDO MONETARIO ----
INTERNACIONAL.

S/C: SIN CAMBIO.

RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUALCONVENCION

Convención de Roma de 1933

Convención de Roma de 1952

Protocolo de Montreal de 1978 que
modifica la Convención de Roma de
1952Ley de Vías Generales de Comunicación,
México.Ley Sobre Navegación Aérea del 21 de Julio de
1960. (España)TABLA 2\$200,000 FRANCOS
POINCARÉ500,000 FRANCOS
POINCARÉ125,000 DEG.
(1,875,000 FRANCOS
POINCARÉ)12,500 Días de Salario
Mínimo General VigentePara aeronaves hasta -
de 1000 Kilos de peso-
bruto, 600,000 Pesetas600,000 Pesetas, más -
480 Pesetas por Kilo -
que exceda de los 1000
para aeronaves que --
pasen más de 1000 y --
no excedan más de 6000
Kilogramos.

CUADRO 2-12

3'000,000 de pesetas, más
314 pesetas por kilogramo
que exceda de los 6000, -
para aeronaves que pesen
más de 6000 y no excedan
de 20,000 kilogramos.

7'400,000 pesetas, más --
186 pesetas por kilogramo
que exceda de los 20,000,
para aeronaves que pesen
más de 20,000 y no excedan
de 50,000 kilogramos.

13'000,000 de pesetas, --
más 120 pesetas por kilo-
gramo que exceda de los --
50,000, para aeronaves --
que pesen más de 50,000 --
kilogramos.

SE ENTIENDE COMO PESO DE LA AERONAVE, EL MAXIMO AUTORIZADO PARA EL DESPEQUE EN EL CERTIFI-
CADO DE AERONAVEGABILIDAD DE LA AERONAVE QUE SE TRATE.

TEMA

3

SERVICIOS DE
BUSQUEDA, ASISTENCIA
Y SALVAMENTO

TEMA III

I.- **SERVICIOS DE BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO.**1.1. **CONCEPTO.**

El profesor Hamilton estima que "La asistencia y el salvamento en el Derecho Aéreo" comprenden el conjunto de medidas y - reglas legales sobre la cooperación que debe prestarse en caso de pérdida o accidente a una aeronave y a las personas o cosas a bordo de ella. (1)

El Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, celebrado el año de 1944, establece en el Apéndice II, Art. 25, - Aeronaves en peligro, la obligación de auxiliar al decir que: "Todo estado contratante se compromete a proporcionar toda la ayuda que le sea posible a las aeronaves que se hallen en peligro en su territorio y, sujetas a la vigilancia de sus propias autoridades, a permitir que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado donde esté matriculada la aeronave proporcionen la ayuda que las circunstancias exijan. Todo Estado contratante al emprender la búsqueda de aeronaves - pérdidas, participará en las medidas coordinadas que puedan recomendarse oportunamente conforme al presente Convenio". (2)

1 HAMILTON: Manual de Derecho Aéreo, Santiago de Chile, 1950, p. 463, - citados por GILDELMETSTEK ALFREDO: Elementos de Derecho Aeronáutico, - 3a. edición Talleres Gráficos de la Universidad del Pacífico, p. 167.

2 SZEKELY ALBERTO: Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional Público, Tomo III, 12. edición, Dirección General de Publicaciones, UNAM, México 1981, p. 1191.

Así mismo el citado apéndice en el capítulo VI, Normas y Medidas recomendadas en el artículo 37°, sobre la adopción de normas y procedimientos internacionales, determina el compromiso de todo Estado contratante a colaborar con el fin de lograr - la mayor uniformidad posible en reglamentos, normas, procedimientos, etc., en los diferentes campos de aeronáutico, comprendido en su inciso K, a las aeronaves en peligro e investigación de accidentes. (3)

El artículo 25 de la Convención de Chicago se encuentra desarrollada por el anexo 13 de dicho Convenio que establece las normas obligatorias, así como los métodos recomendados internacionales, en materia de búsqueda y salvamento de aeronaves-accidentadas. (4)

Firma: Chicago, 7 de Diciembre de 1944.

Entrada en Vigor: 4 de Abril de 1957.

ART. 25.- Aeronaves en Peligro.

Los Estados Contratantes se comprometen a proporcionar la ayuda que sea posible a las aeronaves que se hallen en peligro en su territorio y a permitir, de acuerdo con las regulaciones de sus propias autoridades del Estado en que estén matriculados, proporcionen la ayuda que las circunstancias exijan. Todos los Estados contratantes, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, colaboración en las medidas coordinadas que en su oportunidad se recomienden de conformidad con esta Convención.

3 Ibidem Art. 37, Convención de Chicago.

4 Anexo 12 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 6a. edición -- 1975, Documento OACI. 412001, p. 9

OBLIGACION DE AUXILIO.**ASISTENCIA Y SALVAMENTO.****DERECHOS A PRESTACIONES.**

Estos conceptos provienen del Derecho Marítimo, que antes de aparecer como tal y por consiguiente como norma jurídica, devino a su vez de elementales principios humanos y morales.

La asistencia es sinónimo de prevención de un siniestro, con la condición de que éste se presente como inminente. El salvamento, es la ayuda, la reparación en lo posible del daño para paliar sus consecuencias.

Cabe acatar aquí que mientras la asistencia tiene por objeto prevenir un siniestro considerado como inminente, el salvamento, posterior a la asistencia, persigue la reparación de los daños producidos o la atenuación de sus consecuencias.

La asistencia o salvamento pueden revestir diversas facetas según las circunstancias. Así tenemos el caso de asistencia para aeronaves en tierra, que puede realizarse por intermedio de otras aeronaves, bien sea con la finalidad de rescate, reconocimiento. El caso de asistencia para aeronaves en el mar, que puede ser proporcionada por buques o también por aeronaves a otras aeronaves, y por último, el caso de asistencia para aeronaves en aguas internas, como ríos, lagos, represas, etc.

OBLIGACION DE DENUNCIA.- Existe la obligación de denuncias - el hecho en caso de accidente o extravío de la aeronave, correspondiendo tal deber a toda persona que vea o tenga conocimiento de una aeronave que esté en esas condiciones, o de restos de cosas, personas o del mismo aparato, que permitan suponer debían estar a bordo. Esta norma común en toda clase de legislaciones, convenios y acuerdos, impone además la obligación del cuidado de los restos para evitar delitos de hurto, rapiña.

OBLIGACIONES DE INVESTIGAR.- El Convenio de Chicago, en el Art. 26 sobre investigación de accidentes, obliga a los Estados contratantes a investigar las circunstancias de un accidente si es que éste ha tenido consecuencias de cualquier índole o ha causado daños si la aeronave es extranjera.

Dicha investigación deberá ajustarse, de ser posible, a los procedimientos y normas recomendadas por la O.A.C.I.

El mismo artículo indica que se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave el envío de observadores para que asistan a la investigación que se realice, así como deberá ser informado de los resultados de la mencionada investigación.

En el artículo 3 del anexo 12 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se establece que los Estados contratantes delimitarán las áreas de búsqueda y salvamento, de los cuales

son responsables, estableciendo un centro coordinador de salvamento en cada una de ellas. (5)

Se determina así mismo que los Estados deberán poder requerir de sus autoridades locales, y de todos los barcos y aeronaves, una cooperación completa en la búsqueda y salvamento, y proporcionar el bienestar a los sobrevivientes de los accidentes de aviación.

Se establecen además de medios de comunicación o determinar - de parte de los centros coordinadores de salvamento, los equipos de las brigadas de salvamento, los registros que deben -- llevarse, los procedimientos preparatorios y los a seguir durante la búsqueda y salvamento, tanto por los centros coordinadores como por las brigadas de socorro y las personas encargadas de estas últimas, en el lugar del accidente, los procedimientos a seguir por los pilotos al mando de aeronaves que observen un accidente o intercepten llamadas o mensaje de peligro, las señales de búsqueda y salvamento.

Corresponde destacar por su importancia la recomendación del Anexo 12, según la cual cada Estado contratante deberá autorizar a sus centros de coordinación de salvamento para que soliciten de otros centros similares la ayuda que sea necesaria

5 Normas y Métodos recomendados Internacionales, búsqueda y salvamento, - Anexo 12 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Documento Jurídico. OACI. 41 2001.

incluso aeronaves, personal y equipo, y para que concedan --- cualquier permiso necesario para el vuelo de las aeronaves en cuestión, entrada y tránsito en su territorio, y para que --- efectúen los arreglos necesarios con las respectivas autoridades aduaneras, de inmigración y otras, con objeto de facilitar la entrada y tránsito de las aeronaves, personal y equipo que se proporcionen, a los fines de la búsqueda y salvamento (capítulo 2).

CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE ASISTENCIA Y SALVAMENTO.

CONVENIO DE BRUSELAS. 1910.- (6)

Llamado también de Asistencia y Salvamento de avión o por aviones en el mar, donde se contempla la obligación de ayuda mutua entre capitanes de navío y comandantes de aviones, en caso de siniestro inminente en el desempeño de sus funciones. No se menciona en dicho Convenio los casos de aeronaves perdidas o peligro en tierra.

CONVENCION DE PARIS DE 1919. (7)

Como en el Convenio de Bruselas no se contempla la asistencia y salvamento para las aeronaves en peligro en tierra o accidentadas, pero se establece el derecho de las aeronaves de los --

6 GILDEMEISTER MARTINEZ ALFREDO: Elementos de Derecho Aeronáutico, 3a. edición Talleres Gráficos de la Universidad del Pacífico, Lima 1984, p. 170.

7 Ibidem.

Estados contratantes de ser asistidos en caso de riesgo por otras aeronaves, regulándose además, el salvamento de los aparatos perdidos en el mar, salvo acuerdo en contrario y según el derecho marítimo.

CONVENCION IBEROAMERICANA DE 1926. (8)

Se adoptaron los mismos principios, en lo que se refiere a asistencia y salvamento que en la Convención de París de 1919. El acuerdo se firmó el 1º de noviembre en Madrid.

CONVENIO PANAMERICANO DE LA HABANA DE 1920.

El artículo 26 de dicha Convención establece que: "En lo que concierne al salvamento de la aeronave que naufragara en el mar se aplicarán los principios de Derecho Marítimo en ausencia de otros arreglos en contrario". El gran mérito de esta convención radicó en que según sus artículos 27 y 29; dispone el derecho a todo auxilio posible para las aeronaves de cualquier estado, decretando al mismo tiempo la obligación, tanto para los Estados contratantes, como para los no contratantes, de proporcionar auxilio a todas las aeronaves que se encuentren en peligro. La Convención de París de 1919 y la Iberoamericana de 1928, sólo crearon obligaciones para las partes contratantes.

CONVENIO DE BRUSELAS DE 1938.

Los principios jurídicos que se aplicaron durante mucho tiempo, para la prestación de auxilios en el mar a personas o cosas en peligro, fueron los del Derecho Marítimo, pese a la existencia de la aeronave, cuyo desplazamiento se efectuaba en otro elemento y que por su estructura constituía otro tipo completamente distinto de socorro.

En efecto, los convenios celebrados, como los mencionados en párrafos anteriores, se aferraron a estos principios que no sólo importaban para el Derecho Aeronáutico un defecto de nacimiento sino que significaban la prescindencia del estudio de otras situaciones que requerían de una norma que las regularan.

La Convención de Bruselas de 1938, sobre la "Asistencia y -- Salvamento de aeronaves o por aeronaves en el mar", impone -- la obligación a las aeronaves y buques, de prestarse auxilio en caso de accidentes y posibilidad de perderse en el mar, -- fijando el derecho a la correspondiente indemnización. (9)

9 BAUZA ARAUJO ALVARO: Del Accidente Aviatorio y su Problemática Jurídica; Colección de Estudios Jurídicos, Volumen III, trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Stelvio y Mantiide de Hernández Editores, -- Madrid 1981, p. 116.

ASISTENCIA, DEBER DE PRESTARLA Y CASOS EN QUE CESA LA OBLIGACION.

Para la aplicación del presente Convenio se entiende por asistencia todo auxilio que puede ser prestado a una persona que se encuentra en el mar en peligro de parecer, aunque sólo sea dando aviso, tenidas en cuenta las diferentes condiciones con arreglo a las cuales se desenvuelvan las navegaciones marítimas y aérea. (Art. 2, inciso 3). En este inciso el concepto de salvamento está incluido en el de asistencia. Dentro del mismo artículo, su inciso 4° indica que: "La obligación de -- asistencia no existe sino cuando la aeronave o el buque se -- encuentran en viaje o próximos a partir, y siempre que resulte razonablemente posible para ellos el prestar un auxilio -- útil". El inciso 5° libera de la obligación de prestar asistencia si se tiene la certeza de que ésta es proporcionada -- por otros en condiciones mejores o semejantes. (10)

ASISTENCIA DE PERSONAS.- Se senala la obligación para todo -- comandante abordo de una aeronave de prestar asistencia a --- cualquier persona que se encuentre en el mar, en peligro de -- parecer, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para la aeronave, su tripulación pasajeros u otras personas.

(Art. 2º, inciso 1º), En el mismo artículo, en su inciso 2º- se impone la misma obligación para todo capitán en buque, -- "a prestar asistencia a toda persona que se encuentre en el mar en peligro de perecer sobre una aeronave o como consecuencia de una avería de la aeronave".

RESPONSABILIDAD Y PENAS.- Los incisos 6º y 7º del artículo- 2º, eximen de responsabilidad al propietario o al armador -- del buque, o al propietario o explotante de la aeronave, en -- caso de incumplimiento del deber de asistencia, salvo que -- hubiese ordenado no proporcionarla. Las sanciones penales -- serán las que figuran en las leyes de cada Estado contratan- te.

INDEMNIZACIONES.- Por el artículo 3º, se otorga el Derecho a una indemnización para los salvadores, como una compensa- ción por el gasto que haya sido necesario hacer durante la -- asistencia y por los daños sufridos durante la operación.

Pierde su derecho a la indemnización e) que sin estar obliga- do a prestar la asistencia, la hubiere proporcionado sin ha- ber obtenido un resultado útil al salvar personas o contri- buir a salvarlas.

La indemnización corresponderá pagarla al explotador de la -- aeronave asistida, o al propietario o armador del buque asis- tido, de acuerdo a las leyes nacionales o en los contratos -- referentes al buque.

El importe de la indemnización es de 50 mil francos por persona salvada, y si ninguna lo ha sido, de 50 mil en total. En cualquier caso la obligación del explotante de la aeronave -- tendrá un máximo de 500 mil francos. En lo que se refiere al propietario o armador del buque, se remite el Convenio a los principios y regulaciones marítimas. Se estima para el pago el gramo oro de 65 y medio miligramos de oro con ley de 900 -- milésimos de oro fino, pudiendo ser convertido en cifras redondas a cada moneda nacional.

En los casos de que la asistencia efectuada por varios buques o aeronaves, implicara un total de indemnizaciones, superior a los límites fijados anteriormente, el Convenio ordena la reducción proporcional de los mismos.

Los salvadores disponen de 6 meses a contar desde el día en que tuvo lugar la asistencia para reclamar sus indemnizaciones, debiendo procederse luego a determinar las responsabilidades. Los morosos sólo podrán ejercitar sus derechos sobre el importe no distribuido.

ASISTENCIA DE LA AERONAVE Y DE COSAS A BORDO DE LA MISMA.

Así como el artículo 2° del Convenio se establece la obligación de proporcionar asistencia o intentar el salvamento de las personas que se encuentren en el mar, en peligro de perecer, el artículo 4° se refiere preferentemente a la aeronave o a las cosas que van a bordo de la misma en el mar, y en ---

peligro de perderse fijando una remuneración, para el buque o la aeronave que haya prestado la asistencia, de acuerdo a bases que se mencionan a continuación.

Dicha remuneración tendrá en consideración:

- a) El éxito obtenido, los esfuerzos y el mérito de aquellos que han prestado auxilio, el peligro corrido por la aeronave asistida, sus pasajeros, su tripulación y cargamento, por los salvadores y por la aeronave o buques auxiliares, el tiempo empleado, los gastos y perjuicio sufridos y los riesgos de responsabilidad o de otra clase corridos por los salvadores, el valor del material expuesto por éstos, habida cuenta, en su caso, de la actitud especial del asistente.
- b) El valor de las cosas salvadas, (inciso 1°). El inciso 2° del artículo referido, condiciona la remuneración al éxito de la asistencia o salvamento.

La remuneración no podrá exceder del valor de los bienes salvados, debiendo entregarse aún en el caso de que las aeronaves o buques auxiliares pertenezcan al mismo explotador, propietario o asegurador.

Si hubiera concurrencia de salvadores al reparto de la remuneración, se hará de acuerdo al inciso 1° del artículo que comentamos.

Por último, en el inciso 6° se añade que: "Las mismas reglas son aplicables en caso de asistencia o salvamento en el mar - de un buque en peligro o de su cargamento, realizado por una - aeronave conservando sin embargo el propietario o el armador - del buque el derecho de ampararse en la limitación de responsabilidad establecida para él en las leyes o convenios en vigor en materia de asistencia y salvamento marítimos". (11)

DISTRIBUCION EN GASTOS EFECTUADOS POR LOS ASISTENTES Y DISTRIBUCION EVENTUAL DE LA REMUNERACION ENTRE EL EXPLOTADOR Y EL PERSONAL DE LA AERONAVE.

El artículo 5° del Convenio de Bruselas dice que, en el caso en que se haga obligatorio el pago de las indemnizaciones, -- de acuerdo a los artículos 3° y 4° del Convenio, se podrá --- efectuar una distribución equitativa sobre las bases y con -- los límites fijados en los mismos, así como con arreglo a los gastos realizados y daños sufridos. El artículo 6° establece que de acuerdo a las leyes nacionales será regulada la distribución eventual de la remuneración entre el explotador y el personal de la aeronave.

11 *Ibidem.* p. 173.

ASISTENCIA Y SALVAMENTO A LA VEZ DE PERSONAS Y BIENES.

En este caso, en el artículo 7° se estima que: "El salvador de personas tiene derecho a una parte equitativa de la remuneración acordada por el salvamento de bienes, sin perjuicio del derecho a indemnización que le corresponde a tenor del artículo 3°".

PERDIDA O REDUCCION DE LA INDEMNIZACION O REMUNERACION.

Según el artículo 8°, en su inciso 1, no habrá lugar a indemnización o remuneración, si se hubiese proporcionado asistencia o salvamento a pesar de la prohibición expresa y razonable del asistido o salvado.

El inciso 2° del mismo artículo indica que la indemnización o remuneración podrá reducirse o suprimirse, si por culpa -- de los salvadores se ha "hecho necesaria la asistencia o salvamento, han aumentado los daños o se han hecho responsables de robos, hurtos, encubrimientos, o cualquiera otros actos fraudulentos".

PERSONA A CUYO CARGO CORRERA EL PAGO DE LA REMUNERACION.

El artículo 9° determina que:

- I.- La remuneración exigible a consecuencia de operaciones de asistencia operaciones de asistencia o de salvamento corre a cargo del explotador de la aeronave asistida, o del propietario o armador del buque asistido, de

acuerdo con las disposiciones de las leyes nacionales o de los contratos relativos al buque".

2.- El explotador de la aeronave podrá recurrir contra los propietarios de las mercancías por la parte de la remuneración que corresponde a la asistencia o al salvamento de tales mercancías. Tal acción podrá desaparecer o ser limitada cuando resulta que la asistencia o el salvamento de tales mercancías han sido necesarios, -- como consecuencia de un hecho del explotador, que puede originar responsabilidad a cargo de ésta y a favor de los propietarios de las mercancías.

3.- El propietario de las mercancías podrá en todo caso, -- obtener la entrega de las mismas por el explotador, o el levantamiento de los embargos que hubiesen sido efectuados, abonando la parte de remuneración correspondiente a la asistencia o salvamento de sus mercancías, o afianzando el pago.

4.- La acción del propietario o del armador del buque contra los propietarios de las mercancías queda sometida a las reglas marítimas.

BIENES EXCLUIDOS PARA EL CALCULO DE LA REMUNERACION.

Los efectos personales y equipajes de la tripulación y pasajeros, así como los objetos transportados según el régimen -

de las Convenciones Postales o de acuerdos referentes al ser vicio de correspondencia, no deberán ser considerados como bienes, ni para el cálculo de la remuneración ni para las acciones a ejercitar.

POSIBILIDAD DE MODIFICACION DE LOS CONTRATOS DE ASISTENCIA Y SALVAMENTO OTORGADOS BAJO LA INFLUENCIA DEL PELIGRO.

El contrato de asistencia y salvamento que se otorgue en el momento y bajo la influencia del peligro, podrá ser modificado por el tribunal a solicitud de una de las partes, si estima que las condiciones pactadas no son equitativas y singularmente cuando la remuneración resulte, en un sentido o en otro, notablemente desproporcionado a los servicios prestados.

TRIBUNAL COMPETENTE.- El artículo 13° se refiere a los tribunales competentes. En su inciso 1° se establece que las acciones por cobro de indemnización o remuneración, serán entabladas a elección del actor, bien ante la jurisdicción del territorio del domicilio del demandado, o en el territorio en que han sido efectuadas las operaciones de asistencia y salvamento, y si ha habido embargo de la aeronave o de la carga, ante la jurisdicción del lugar del embargo.

En el inciso 2° del mismo artículo, se faculta al demandado para que en los casos en que diferentes salvadores actúen en jurisdicciones situadas en países distintos, haga constar --

ante cada uno de ellos, el conjunto de reclamaciones y créditos, a fin de evitar que sean excedidos los límites de responsabilidad.

CONCEPTO DE EXPLOTADOR.- Para el Convenio de Bruselas, "Explotador de la aeronave" (12) es toda persona que tiene la disposición de ella o que la usa por su propia cuenta.

Si el nombre del explotador apareciera inscrito en el Registro Aeronáutico u otro documento oficial, el propietario, -- salvo prueba en contrario, será considerado como explotador.

OTRAS DISPOSICIONES.- El Convenio tiene otras disposiciones que se refieren a la prescripción de acciones, excepción en el caso de buques, y aeronaves del Estado, campo de aplicación del Convenio.

PROYECTO DEL CITEJA SOBRE ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE AERONAVES O POR AERONAVES EN TIERRA.

Este proyecto viene a ser un complemento del Convenio de --- Bruselas de 1938, que le sirvió de base. En el mismo, la --- asistencia y salvamento que comprenden otro ámbito, abarca --- "las zonas notoriamente desprovistas de todos medios normales de asistencia y de socorro, y cuyos límites serán deter-

12 Ibidem. p. 176

minados por los Estados, en cuyo territorio se encuentra".

El proyecto obliga a los Estados contratantes a fijar los límites de las zonas de que hemos hecho referencia, a comunicárselo a los otros Estados, así como a poner en su conocimiento la supresión, modificación o creación de zonas.

El Comité Jurídico de la OACI, ha incluido en su programa de trabajo el estudio de estos puntos. (13)

CONVENIO DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL DE CHICAGO de 1944.

Al iniciar este capítulo hemos comentado algunos de los artículos del Convenio de Chicago, que hacen referencia concreta a la asistencia y salvamento.

El anexo 12 al mencionado Convenio (14) se titula, "Búsqueda y Salvamento", y fue aprobado el 27 de Mayo de 1980, después de serios estudios, por el Departamento de Búsqueda y Salvamento de la OACI, la Comisión Aeronáutica y el propio Consejo.

Enmendada en 1952, tiene aplicación desde el 1° de enero de 1953 para los Estados que lo han aprobado y para los que no han notificado su disconformidad total o parcial. En dicho anexo se dictan normas para la coordinación, el establecimiento

13 BAUZA AKAUJO ALVARO: Del Accidente Aviatorio y su Problemática Jurídica, Colección de Estudios Jurídicos, Volumen III, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Stelvio y Matilde Hernández, Editores. p. - 122.

14 Anexo 12 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Normas y Métodos recomendados internacionales, "Búsqueda y Salvamento, 6a. edición, Marzo 1975, Documento OACI, 41 2001.

to, mantenimiento y actuación de los servicios de búsqueda y salvamento en los Estados contratantes, mares, zonas peligrosas, etc.

TEMA

4

**LAS ESTADISTICAS
EN LOS ACCIDENTES
AEREOS**

TEMA IV

I. LAS ESTADÍSTICAS EN LOS ACCIDENTES AEREOS.

El sentido de los datos estadísticos referentes a los accidentes aéreos es una cuestión del mayor interés para todos los que intervienen en la navegación y en el transporte aéreo. Constructores, empresarios, aseguradores, pilotos, organismos aeronáuticos e incluso usuarios obtienen de la estadística las consecuencias precisas para el mejoramiento del material, instalaciones o bien su aptitud ante determinados servicios, compañías o tipo de aeronaves.

Ahora bien, esa misma diversidad de intereses es causa de que para cada uno de los elementos que intervienen en la navegación aérea, la estadística deba formularse desde distintos puntos de vista, y así:

Para el asegurador, lo que interesa es la frecuencia de accidentes de un determinado tipo de avión y en las diferentes compañías y usos, con objeto de fijar la prima más apropiada aunque en realidad parece ser el más interesado en la obtención de los datos referentes a toda clase de accidentes, puesto que, como veremos más adelante y es ya sabido como material general, la estadística constituye una de las más importantes bases de trabajo y cálculo para la obtención de las primas de los seguros. Por esa relación tan estrecha que suele existir entre ambos, no puede parecer extraño que dediquemos tales datos.

Para el Constructor, delimitar aquellos casos de accidentes debidos al material en los diferentes tipos de avión, separándolos de los que tienen por causa las fallas personales, meteorología, insuficiencia o defecto de las ayudas a la navegación.

Para las compañías aéreas, quizá obtener el porcentaje o tasa de accidentes de todas y cada una de las causas a que pueden ser debidas, para obrar en consecuencia en lo que a material, personal y servicios se refiere, y para el usuario, la generalidad o totalidad de los accidentes habidos, con su adecuado porcentaje respecto al transporte, dato que constituirá un factor positivo o negativo para su presunta utilización.

Quizá por estos mismos motivos y teniendo en cuenta los diferentes intereses en juego, suelen ser variadas las formas de estadísticas cuando de establecer el porcentaje de accidentes se trata.

2. CLASES DE ESTADÍSTICAS.

En ocasiones, se establecen las estadísticas en relación con el número de aviones accidentadas. Este criterio suele ser engañoso, puesto que ni es lo mismo que en dos años diferentes se hayan producido el mismo número de accidentes, cuando en uno se ha volado el doble que en otro, ni tampoco puede serlo el que en uno de los años hayan muerto cuatro veces más pasajeros que en el otro.

Otras veces se basa la estadística, relacionando los accidentes con el número de horas voladas, lo cual tampoco resulta muy exacto, pues ese número de horas depende en una buena parte de la velocidad de las aeronaves.

Suele ser conveniente la distinción entre accidentes mortales y no mortales, lo cual, si puede ser interesante para los aseguradores e incluso para los futuros viajeros, nada indica respecto a la seguridad del transporte aéreo.

Algunas estadísticas vienen clasificadas en atención a las distintas clases de vuelo y así aparecen los accidentes divididos en los que se refieren a transportes aéreos, aviación deportiva, trabajos aéreos, aviación militar, etc., cosa que, por regla general, sólo puede interesar a los organismos rectores de la aviación de los diferentes países.

Clasificaciones también corrientes son aquellas que agrupan los accidentes atendiendo a la clase de transporte realizado.

regular y no regular, nacional e internacional, etc.

El criterio hoy día más establecido y que permite la comparación de los accidentes aéreos, tanto como los restantes medios de transporte como dentro del propio transporte aéreo - a través del tiempo, es la denominada tasa de mortalidad.

Se entiende que tasa es el número común no enteros de pasajeros muertos por cada 10 millones de pasajeros /kilómetro.

Es decir, esta tasa se obtiene dividiendo el número resultante de multiplicar los pasajeros transportados por los kilómetros recorridos en total, por el número de muertos por accidente en el período de tiempo de que se trate (generalmente un año).

Hay que tener en cuenta, por otra parte, las dificultades -- existentes para la realización de las estadísticas. Ni todos los estados cumplen exactamente en cuanto a la comunicación de datos se refiere, ni los apartados se realizan con la celeridad necesaria por estar sujetos a investigaciones - lentas, ni por último, siempre responden a la absoluta verdad, al tratar a veces algunas empresas de desvirtuar estos accidentes o bien de aminorar las reales consecuencias producidas en un equivocado afán y creencia de defender así su -- prestigio ante el público.

3. ALGUNOS DATOS ESTADÍSTICOS.

Accidentes en los servicios aereos regulares en los que murieron pasajeros, 1968-1987.

(Los datos de 1987 son preliminares; nd=no disponible)

Año	Numero de Accidentes	Numero de pasajeros muertos	Numero de muertos por cada 100 millones		Accidentes Mortales por cada 100 000			
			Pasajeros-km	Pasajeros-milla	Km volados	Millas voladas	Horas de vuelo	Aterrizajes
Excluida la URSS								
1968	36	930	0.30	0.48	0.60	0.97	0.33	0.40
1969	33	965	0.28	0.44	0.49	0.79	0.28	0.35
1970	29	700	0.18	0.29	0.41	0.67	0.24	0.31
1971	32	884	0.22	0.35	0.45	0.73	0.27	0.34
1972	41	1,209	0.25	0.42	0.57	0.92	0.34	0.43
1973	36	862	0.17	0.27	0.40	0.77	0.29	0.36
1974	29	1,299	0.24	0.38	0.39	0.63	0.23	0.30
1975	21	467	0.08	0.13	0.28	0.45	0.17	0.22
1976	20	734	0.12	0.19	0.26	0.41	0.15	0.20
1977	24	518	0.07	0.12	0.30	0.48	0.18	0.24
1978	25	754	0.09	0.15	0.29	0.47	0.18	0.24
1979	31	877	0.10	0.16	0.34	0.55	0.21	0.29
1980	22	814	0.09	0.14	0.24	0.38	0.15	0.21
1981	21	362	0.04	0.06	0.23	0.37	0.14	0.20
1982	26	764	0.08	0.13	0.28	0.46	0.18	0.25
1983	20	809	0.08	0.13	0.21	0.34	0.13	0.18
1984	16	223	0.02	0.03	0.16	0.26	0.10	0.14
1985	22	1,066	0.09	0.15	0.21	0.34	0.13	0.19
1986	17	331	0.03	0.04	0.15	0.24	0.09	0.14
1987	23	876	0.06	0.10	0.17	0.31	0.12	0.18
Incluida la URSS								
1986	22	546	0.04	0.06	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1987	25	837	0.06	0.09	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

1.- Incluye dos colisiones en el aire que figuran aquí como dos accidentes.

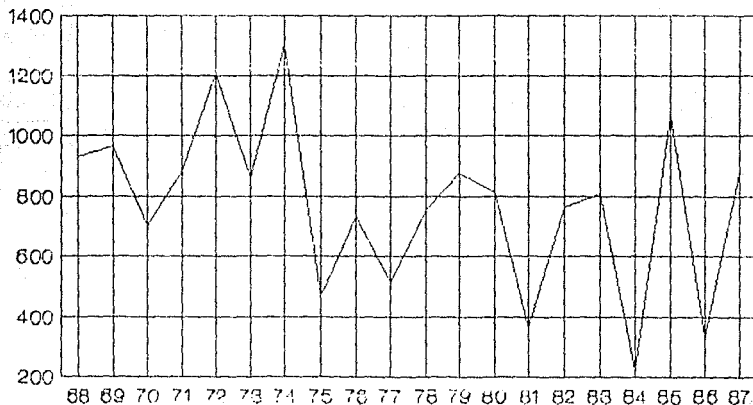
2.- Incluye una colisión en el aire que figura como un accidente.

3.- Incluye una colisión en tierra que figura como un accidente.

FUENTE: BOLETIN OACI, DE JULIO DE 1988.

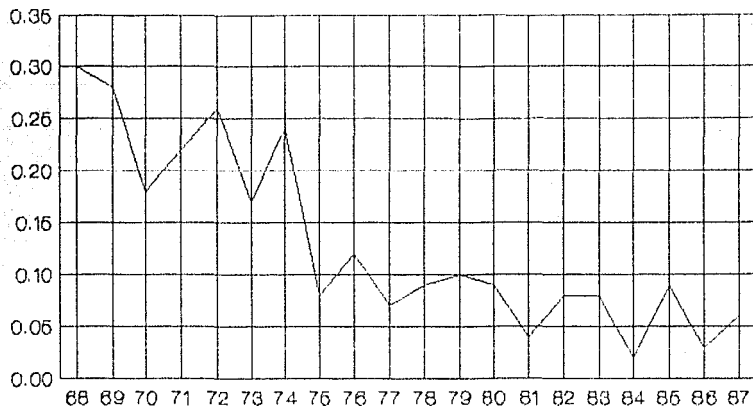
NUMERO DE PASAJEROS MUERTOS EN SERVICIOS REGULARES

296



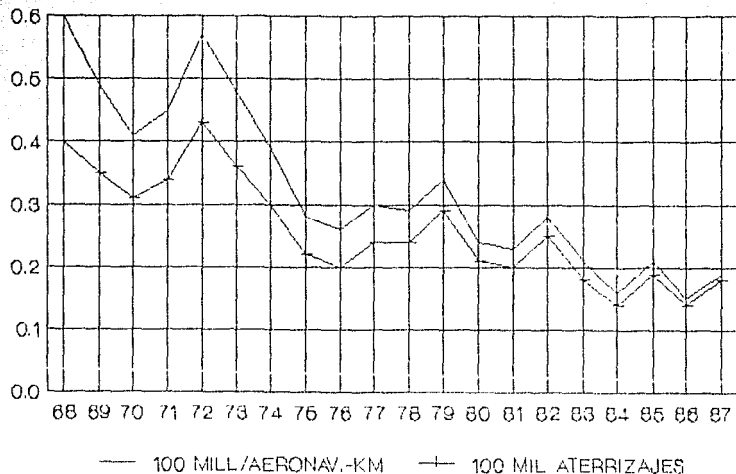
(LOS INDICES DE ACCIDENTES CORRESPONDEN
AL TRAFICO DE LOS EDOS. CONTRATANTES DE
LA OACI, CON EXCEPCION DE LA URSS)

PASAJEROS MUERTOS POR CADA 100 MILLONES DE PASAJEROS-KM



(LOS INDICES DE ACCIDENTES CORRESPONDEN
AL TRÁFICO DE LOS EDOS. CONTRATANTES DE
LA OACI, CON EXCEPCIÓN DE LA URSS)

ACCIDENTES MORTALES POR CADA



(LOS INDICES DE ACCIDENTES CORRESPONDEN
AL TRAFICO DE LOS EDOS. CONTRATANTES DE
LA OACI, CON EXCEPCION DE LA URSS)

Número de accidentes que han ocasionado muertes, número de pasajeros muertos y sobrevivientes por tipo de aeronave en servicios regulares, 1980-1987.

(Total, internacionales y nacionales; los datos 1987 son preliminares)

Clasificación	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	Total
Accidentes que han ocasionado muertes									
De turborreacción	11	6	11	137	2	7	8	10	186
De turbohélice	4	10	10	7	93	10	9	12	255
De motor de embolo	7	5	5	-	5	5	5	3	45
Total	22	21	26	20	16	22	22	25	486
Pasajeros muertos									
De turborreacción	700	194	507	762	47	861	405	633	4,109
De turbohélice	86	152	192	47	159	179	105	242	1,162
De motor de embolo	28	16	65	-	17	26	36	12	200
Total	814	362	764	809	223	1,066	546	887	5,471
Pasajeros sobrevivientes									
De turborreacción	719	30	1,094	346	104	23	177	116	2,684
De turbohélice	11	71	66	47	39	24	90	15	363
De motor de embolo	3	13	-	-	4	5	16	3	44
Total	733	114	1,160	393	152	122	283	134	3,691

1.- En los datos correspondientes a 1986 y 1987 esta incluida la URSS, pero no ocurre así con los datos de años anteriores.

2.- Incluye una colisión en tierra entre dos turboreactores (figura como un solo accidente).

3.- Incluye una colisión en vuelo entre dos aeronaves de turbohélice (figura como un solo accidente).

FUENTE: BOLETIN OACI. DE JULIO DE 1988.

TEMA

5

**LA INVESTIGACION
EN EL ACCIDENTE
DE AVIACION**

TEMA V

I. LA INVESTIGACION EN EL ACCIDENTE DE AVIACION.

El artículo 26 de la Convención de Chicago, con el título --- "Investigaciones de Accidentes", expresa: "En el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufre en el territorio de otro estado contratante un accidente que ocasione muerte o lesión grave, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el estado en donde ocurra el accidente abrirá una encuesta sobre las circunstancias del mismo, ajustándose en la medida en que lo permitan sus leyes a los procedimientos que pueda recomendar la OACI, se permitirá al estado donde esté matriculada la aeronave que designe observadores para estar presentes en la encuesta y el estado que la realice comunicará al otro estado el informe y las conclusiones al respecto". (1)

El anexo 13 del Convenio reglamenta minuciosamente el procedimiento de la encuesta propia de estos casos.

El estado donde ocurra un accidente de aviación, debe tomar las medidas del caso para garantizar la protección de las pruebas y la custodia de la aeronave accidentada, así como de

1 SZEKELY ALBERTO: Instrumentos fundamentales de derecho Internacional Público, Tomo III, 13. edición, Dirección General de Publicaciones. -- p. 1192

su contenido, durante el tiempo necesario para realizar la encuesta relativa al accidente, de acuerdo con las normas del anexo 13. (2)

Estos medios tienen por objeto impedir que ocurran mayores daños por el acceso de personas no autorizadas, robos y deterioros, así como facilitar la conservación mediante fotografías u otros medios adecuados, de toda prueba importante que pueda borrarse o destruirse.

El estado donde haya ocurrido el accidente debe acceder a la solicitud de la conservación del avión, sus restos y medios de prueba, hasta que los examine o se haga cargo de la custodia un representante del estado de matrícula, cuyo acceso deberá ser facilitado por el Estado donde ocurrió el accidente o hasta que éste tome intervención, sin perjuicio del derecho del estado en cuyo territorio sucedió el accidente, de trasladar los restos, contenido o partes, a un punto donde pueda permitir el acceso si el accidente hubiera ocurrido en una zona en la cual el Estado considere no conveniente conceder el permiso de acceso (capítulo 3°, Protección de las Pruebas, custodia y traslado de la Aeronave).

2 Normas y métodos recomendados Internacionales, Investigación de Accidentes de Aviación, Anexo 13, 7a. Ed., Mayo de 1988. documento OACI-6/88, 5/PI/850.

El estado donde ocurre un accidente está obligado a notificarlo al estado de matrícula, en la forma más rápida posible, -- informándose acerca del tipo, nacionalidad y matrícula, de la aeronave accidentada, nombres del propietario, explotador y arrendador, nombre del piloto, fecha y hora del accidente, lugar donde se encuentra la aeronave, número de muertes y heridos, etc., también notificar al estado de fabricaciones. (3)

A su vez, el estado de matrícula brindará, en la misma forma, la información de que disponga respecto de la aeronave accidentada, comunicando si se hará representar en la encuesta, y para el caso afirmativo, la fecha de llegada de su representante.

La norma 3.1.3 del capítulo 3, parte II, agrega que al recibirse la notificación inicial del accidente de una aeronave con turbinas certificadas para operar con un peso máximo de despegue de 5.700 kg. (12.566 libras), sin indicación de que su participación sea innecesaria, el estado de fabricación informará al estado donde ocurrió el accidente si intervendrá en la encuesta y en tal caso la fecha probable de llegada de su representante. (4)

3 Notificación de Accidentes / Incidentes, circular OACI 269-AN/127.

4 Anexo 13, Normas y Métodos Recomendados Internacionales, Opclt. p.4

La encuesta para determinar las circunstancias del accidente, debe ser realizada por el estado en que ocurra el siniestro, - pero podrá delegar su realización, total o parcial, en el estado de matrícula, debiendo facilitar la encuesta por todos - los medios de su alcance.

La norma 4.3.2, especifica el derecho del estado de fabrica-- ción de nombrar un representante para que esté presente en la encuesta de los accidentes sufridos por aeronaves con motores de turbina certificada para operar con un peso máximo de despegue de más de 5.700kgs. (12.566 libras), salvo que en la no tificación inicial se indique que tal asistencia es innecesaria.

El apéndice 1 del anexo 13 mencionado, especifica los puntos- que debe comprender, siempre que sea posible, la notificación posterior.

El apéndice 3 contiene los datos e informaciones que debe --- abarcar el "informe resumido", síntesis del informe propiamente dicho destinado o ser incluido en la "Recopilación de Accidentes de Aviación" de la OACI.

A los efectos de la encuesta se llevará un registro de toda la información, se visitará el lugar del accidente, examinándose los restos de la aeronave, y tomará la declaración de los testigos, siempre que todo ello sea posible.

El estado de matrícula podrá nombrar un representante para que asista a la encuesta y todo estado contratante debe proporcionar la información que desee solicitar el que la realice, en cuyo caso tendrá derecho a nombrar un representante y asesores para que asistan al estado de la encuesta.

Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente se encuentra en otro estado, el estado de matrícula --- efectuará la encuesta pertinente.

El estado que realice la encuesta enviará al estado de matrícula y a aquellos que estuvieron representados en la encuesta sin pérdida de tiempo, un informe acerca de las conclusiones alcanzadas, el cual puede quedar restringido respecto de estos últimos Estados, a las cuestiones que puedan afectarlas.

Si un estado realiza una encuesta sobre un accidente y considera que su resultado contribuirá a la seguridad de la aviación, tendrá interés técnico o servirá para prevenir nuevos accidentes, deberá enviar tres ejemplares del informe resumido a la OACI, para su divulgación (parte III, norma 4.1).

Estas obligaciones, que se aplican sin perjuicio de las normas establecidas de cada país, surgen de las normas de los capítulos 3, 4, 5 y 6 del anexo 13, el cual establece además una serie de Recomendaciones, las cuales de acuerdo con su naturaleza, no son obligatorias, según el valor atribuido a los métodos recomendados.

Entre estas recomendaciones, caben mencionar, por su aplicación general, la que determina que todo estado contratante, cuyas instalaciones o servicios de seguridad hayan sido utilizados o que normalmente podrían haber sido utilizados por la aeronave antes del accidente, debe facilitar al estado que realiza la encuesta, toda la información que posea al respecto. (capítulo 4)

Las encuestas se efectúan de acuerdo con las leyes y procedimientos del país que los realiza, sin perjuicio del cumplimiento de las normas internacionales dictados por la OACI.

Este organismo, con el fin de facilitar las encuestas por las juntas o personas encargadas de las mismas, ha publicado sugerencias, información básica y procedimientos de ayuda, los que figuran en el documento 6920-AN-855, "Manual de Investigación de Accidentes de Aviación". Allí se estudian todos los factores que intervienen en los mismos y los procedimientos para determinar el origen y las causas de los siniestros.

CUALIDADES DEL INVESTIGADOR.

La investigación de accidentes de aviación es una tarea sumamente especializada que sólo deberá encomendarse a personal adiestrado, dotado de muchas cualidades, entre las que-

figuran como no menos importantes la predisposición a la indagación minuciosa, la aplicación a esta clase de trabajo, diligencia y paciencia.

El investigador debe tener buenos conocimientos prácticos de la aviación y de los factores que intervienen en las operaciones de aeronaves en general. La pericia técnica, la perseverancia y la lógica son los elementos de que se sirve su profesión; la modestia, la integridad y el respeto por la dignidad humana son normas de conducta.

TEMA

6

PREVENCION
DEL
ACCIDENTE
AVIATORIO

TEMA VI

I. PREVENCIÓN DEL ACCIDENTE AVIATORIO.

1.- INTRODUCCIÓN.

La aviación se asienta sobre una base de leyes y reglamentos, muchos de los cuales tienen por objeto mantener e intensificar la seguridad, lo cual es especialmente cierto en el caso del transporte aéreo regular, que alcanzado niveles de seguridad iguales a los del transporte público de superficie. Esta manera de abandonar la seguridad, que con frecuencia denominamos normas en materia de seguridad, es un elemento esencial de la aviación.

Dados los perjuicios de toda índole ocasionados por los accidentes de aviación, es lógico que haya sido preocupación constante de los gobiernos, organismos internacionales públicos y privados, estudiar todas aquellas medidas relacionadas, con la forma de prevenir siniestros.

La investigación sobre las causas de cada accidente de aviación, efectuada inmediatamente de producido el mismo, tiende a dicho objetivo, así como a la mejora de la infraestructura terrestre y sistemas de apoyo a la aviación, el estudio de la resistencia de los materiales.

2.- DEFINICION.

La OACI ha definido a la prevención de accidentes como la detección, supresión o prevención de peligros. (1)

Peligro: Situación, suceso o circunstancia que puede dar lugar a un accidente. (2)

Incidente: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, ya que afecta o pueda afectar la seguridad de las operaciones (anexo 13). (3)

Riesgo: consecuencia de aceptar un peligro.

3.- ANTECEDENTES.

En sus comienzos, la aviación estaba en manos de individuos, no existía ningún sistema organizado para el intercambio de información sobre seguridad. La primera guerra mundial fue el estímulo para crear grandes industrias aeronáuticas. La aviación se transformó en un recurso nacional y se introdujeron criterios militares de performance y de fiabilidad. Se destinaron sumas cuantiosas para la adquisición de aeronaves, y la tradición de normalización, aprobación y modificación -- a la luz de la experiencia obtenida en las operaciones, pasó

1 "Manual de Prevención de Accidentes", Documento OACI 9422-AN/923, 1a. ed. 1984, p.1

2 Ibidem.

3 Con frecuencia se investigan los accidentes graves como si fueran accidentes.

a formar parte de la industria aeronáutica. Subsiste actualmente la mayoría de esos criterios en lo tocante al proyecto, la construcción y las operaciones.

El vigoroso crecimiento de la Aviación Civil a partir de 1945 ha exigido una mayor intervención de los gobiernos.

Los órganos han constatado que es necesario intensificar los procedimientos de control que rigen disciplinas tales como -- proyecto, fabricación y operación. En todos los aspectos, la OACI ha desempeñado un papel muy importante en la coordina--- ción y la normalización o nivel internacional.

El éxito de cualquier modalidad de transporte está determinado en gran medida por el grado de velocidad, comodidad, economía y seguridad que proporciona. El rápido crecimiento del - transporte aéreo indica que en general, satisface las opera--- ciones del público en estos aspectos.

El alto nivel de seguridad logrado en los últimos tiempos en las operaciones de las líneas aéreas regulares, no debería -- ocultar el hecho de que podrían haberse evitado la mayoría de los accidentes ocurridos. Esto sugiere que, en muchos casos, las medidas de seguridad que se aplicaron pueden haber sido - insuficientes, se pasan por alto o se desconocían.

Mirando hacia el futuro, es preciso contar con mejores méto--- dos y programas de prevención de accidentes, puesto que los -

peligros más evidentes y fáciles de evitar ya no existen, al menos en lo tocante a las líneas aéreas, los progresos técnicos en la aviación presentarán peligros nuevos o diferentes. En consecuencia, es preciso que las actividades de prevención de accidentes se mantengan al tanto de esos acontecimientos, para alcanzar el objetivo de reducir aún más el índice de accidentes.

4.- NECESIDAD DE LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.

Los accidentes de aviación ocasionan pérdidas importantes de recursos vitales, o sea personas y material, con todo, es difícil evaluar con precisión el costo real de los accidentes de aviación. Desde el punto de vista financiero, los accidentes pueden resultar sumamente costosos debido a las demandas de compensación, a los costos de remplazo de las aeronaves y a los efectos de la publicidad adversa. Los costos sociales son menos tangibles. No pueden cuantificarse ni el dolor de la pérdida de familiares o de amigos, ni los costos que para la sociedad representa la pérdida de personas calificadas y valiosas.

Con todo, un estado ha preparado un modelo (4) que proporciona una indicación de los costos directos e indirectos de los

4. Ibidem. p. 4

accidentes de aviación. Este modelo es una guía para sus tareas de prevención de accidentes.

En él se examinan varios factores con el propósito de determinar los costos financieros, aunque no sociales, de un accidente de aviación. Estos factores son:

- Pasajeros muertos y lesionados.
- Daños a las aeronaves.
- Búsqueda y salvamento.
- Investigación de gobierno y de entidades no gubernamentales.
- Seguros.
- Repercusión financiera para el explotador.
- Daños a la propiedad.

El costo de la prevención de accidentes no puede ponderarse fácilmente en función de sus beneficios, debido a que no es posible determinar los accidentes que no ocurrieran como consecuencia de las medidas de prevención. Sin embargo, la prevención de accidentes significa con frecuencia una mayor eficacia, ya que su objetivo es eliminar errores y deficiencias a todos los niveles. Como ejemplo, un gran explotador de aeronaves halló que el tren de aterrizaje de algunas aeronaves en ciertas ocasiones podría no replegarse después del despegue. Esto exigía arrojar el combustible y regresar al aeródromo de salida. La investigación demostró que los microinterruptores del tren de aterrizaje funcionaban mal debido a la presencia de humedad. Al cambiarse los interruptores por ---

otros más perfeccionados, se redujeron mucho los costos de las operaciones, ya que nunca más se interrumpieron los vuelos por esta razón.

5.- OTROS ASPECTOS QUE CONVIENE TENER EN CUENTA EN LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.

Toda mejora de la seguridad aeronáutica exige los esfuerzos combinados de todos los sectores de la industria, en particular de la administración, de las tripulaciones de vuelo, de los técnicos, de los fabricantes y de los organismos gubernamentales. Cada sector desempeña un papel indispensable, de modo que si uno solo de esos grupos no colabora, la tarea resultará inevitablemente más difícil y será menos fructuosa.

En el pasado, el cumplimiento de los reglamentos para aumentar la seguridad operacional de la aviación era, por lo general, elemento suficiente para considerarlo como el único método necesario. Sin embargo, en los últimos años las estadísticas de accidentes no registran muchos progresos. Esto ha llevado a creer que es preciso adoptar otras medidas de prevención que no forman parte de los reglamentos.

Otras consideraciones que apoyan la necesidad de los programas de prevención de accidentes que complementan las actividades tradicionales normativas en materia de seguridad son las siguientes:

- a) Los accidentes continúan ocurriendo; a pesar de existir y observarse numerosas reglas y reglamentos.
- b) La renuencia de las personas a comunicar información -- que les puede incriminar, a los organismos investigadores que forman parte del organo normativo. Esa información puede ser vital para comprender plenamente las circunstancias de un suceso y en consecuencia para las medidas de precisión.
- c) Los organismos investigadores que forman parte de los -- organos normativos descubren a veces deficiencias en estos últimos que podrían ser:
 - 1) Conflictos de intefes.
 - 2) Una evidente falta de credibilidad.
 - 3) La posibilidad de interferir en la entrega de información sobre seguridad.

Cada vez más se reconoce el alcance de estas limitaciones, y - varios estados están haciendo ahora hincapié en el carácter no punitivo de las actividades de prevención de accidentes encaminados a complementar los procedimientos actuales de normalización en materia de seguridad.

6.- OBJETIVO DE LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.

Dicho sea en pocas palabras, el objetivo de la prevención de - accidentes es evitar que se produzcan accidentes de aviación; - lo cual significa aumentar la confianza del público en la seguridad de los viajes por vía aérea, salvar vidas, ahorrar dinero y reducir el sufrimiento. Aunque esto pueda parecer eviden

te, es preciso decirlo claramente, ya que este objetivo, en la vida real, a veces se pasa por alto en beneficio de otras consideraciones.

Con frecuencia existe la tentación de agregar a este simple objetivo consideraciones jurídicas o de otro carácter, tales como culpa o responsabilidad. Si esto ocurre, se compromete la eficacia de los esfuerzos de prevención de accidentes.

TEMA

7

CASO PRACTICO

PARTES: TOTE ET AL
VS
LINEAS IBERIA
DE ESPAÑA

TRIBUNAL: Corte Distrital
del Distrito -
Este de Pennsyl-
vania.

JUICIO: Responsabilidad Civil
(Contractual)

MATERIA: Falta de competencia del Tribunal. Excepción basada sobre la actividad comercial del transportista matriculado en un Estado Extranjero y con punto de contacto substancialmente con los Estados Unidos de Norte América. Foreign Sovereign Act de 1976 (FSIA) 28 U.S.C. sección 1602-1611.

HECHOS : Michel Tote murió en un accidente de aviación ocurrido a un avión -- Boeing 727 de la Compañía Española Iberia, durante un vuelo de Madrid a Bilbao ocurrido el 14 de Febrero de 1985.
El difunto, un ciudadano Norteamericano residente del estado de Pennsylvania, estaba realizando un viaje de Madrid a Bilbao con boleto - viaje redondo adquirido en España.
Los deudos del difunto entablaron demanda judicial por acción de responsabilidad por muerte contra Iberia.
Iberia opuso la excepción de incompetencia contra la demanda fundándose en la Foreign Sovereign Immunities Act (1976)

OPINION: La demanda fué desechada principalmente por las siguientes razones:

- 1) FSIA es exclusivamente para asuntos federales llevados a Tribu -- nales Norteamericanos con jurisdicción para conocer de asuntos -- Cíviles contra agencias u oficinas representativas de algún Estado Extranjero Soberano y que tengan actividad comercial en los Estados Unidos de Norteamérica.
- 2) Un Estado Extranjero no será inmune a la jurisdicción de los Tribunales de los Estados Unidos de Norteamérica, ó de algún Estado de la Unión en cualquier caso mediante el cual la acción esté basada sobre la actividad comercial realizada por alguna agencia, oficina - o empresa de algún estado extranjero dentro de los Estados Unidos de Norteamérica [28 U.S.C. Sección 1605 (a) (2)].

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

- 1) Por accidente de aviación deberá entenderse cualquier acontecimiento ó contingencia originado con motivo de la transportación aérea que produce daños a los pasajeros; a los miembros de la tripulación, a terceros y que produce daños estructurales a la aeronave y que no pueden ser reparados rápidamente por el simple cambio de una pieza de repuesto y que pone en peligro gravemente la seguridad de la aviación.
- 2) Es indispensable celebrar un convenio internacional con el objeto de unificar criterios en cuanto a límites de indemnización por responsabilidades surgidas de un accidente aviatorio.
- 3) Establece el Artículo 17 de la Convención de Varsovia la responsabilidad del porteador por los daños que sufran los viajeros a bordo de la aeronave o con ocasión de las operaciones de embarque y desembarque. El siguiente Artículo 18 le impone a sí mismo la responsabilidad por los daños ocasionados a los equipajes y mercancías durante el transporte aéreo.

A la vista de ambos preceptos cabría extraer la conclusión de que dicho convenio consagra un principio de responsabilidad objetiva. Sin embargo, ello no deja de ser un espejismo, habida cuenta que el Artículo 20 viene a destruir tal apariencia, al condicionar la responsabilidad del transportista del modo siguiente :

" El porteador no será responsable si prueba que él y sus funcionarios ó empleados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fué imposible tomarlas ".

Naturalmente, aún siendo buena la intención del legislador, la realidad jurídica demuestra que se trata de un precepto de todo punto inoperante, por cuanto siempre habrá una medida diferente de las ya adoptadas, cuya posible existencia impedirá que el porteador pueda ampararse en la exoneración de responsabilidad que preconiza el citado Artículo 20.

Sin embargo, en lo que pudiera poder parecer un juego de contradicciones y despropósitos, hay que concluir que tal subjetividad, en la práctica, --

se torna en una responsabilidad objetiva por cuanto nunca el porteador, como ha quedado dicho, podrá acreditar que no hubo ni una sola medida - necesaria que dejara de adoptar y porque los famosos límites de responsabilidad han perdido su carácter de tales para transformarse en una - especie de "Seguro Obligatorio Mfimo", de los propios transportistas- y aseguradores han contribuido a darle carta de naturaleza, por cause - del muy discutible criterio de evitar, en la medida de lo posible, pronunciamientos judiciales.

- 4) El desarrollo económico y social de los distintos países, que nada tiene que ver con la realidad social del año 1929 obliga a un cierto progresis mo de los ordenamientos jurídicos y a la implantación de un sistema de - responsabilidad objetiva que, por las razones antes expuestas, hoy no ven dría a dañar particularmente a la industria del transporte aéreo, ya que es incuestionable que bajo un sistema de responsabilidad subjetiva no ca ben actualmente limitaciones a la responsabilidad ante un caso de dolo, - culpa o negligencia grave.
- 5) La responsabilidad subjetiva ha dejado de proteger a la industria aero - náutica, si bien siempre serán necesarios unos límites económicos para - aquellos supuestos en que no concurren circunstancias de una eventual -- responsabilidad penal.
- 6) Es necesario sancionar un instrumento internacional referido a la respon sabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo.
- 7) Si fuera posible, ese instrumento debe ser un convenio internacional. - En otro caso, deberá elaborarse un convenio con opciones alternativas - sobre ciertos temas a un tanto de orientación.
- 8) El sistema de responsabilidad debe comprender a todos los organismos - de control de tránsito aéreo aún los operados por los Estados y los Con sorcios extraterritoriales.
- 9) En la relación entre el comandante de aeronave y los organismos de control de tránsito aéreo, aquél debe cumplir siempre las instrucciones de los - últimos, salvo que estuviere frente a una situación de emergencia debida mente justificada.

- 10) La responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo debe tener bases subjetivas. Responden por los hechos de su personal y por los defectos o fallos de los elementos utilizados por el organismo. Únicamente se registrará por la base objetiva de la responsabilidad, cuando se trate de daños a terceros en la superficie.
- 11) También deben responder cuando por cualesquiera razones, inclusive de defensa nacional, se negaren a aportar los elementos que se encuentren en su poder.
- 12) Serán nulas las cláusulas que exoneren a los organismos de control de tránsito aéreo de las responsabilidades establecidas en el convenio o instrumento internacional.
- 13) El resarcimiento de los daños deberá ser íntegro, pero los riesgos deberán sujetarse a un seguro obligatorio o bien a una garantía del Estado Exploataador de los Servicios.
- 14) Cualquier damnificado podrá demandar la reparación de los perjuicios sufridos.
- 15) Las causales de exoneración de responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo, se basen en el caso fortuito, la fuerza mayor, el hecho de tercero y la culpa de la víctima, como también la inexactitud en las informaciones de otro organismo de tránsito aéreo o institución aeronáutica siempre que el organismo de tránsito aéreo pruebe que ha adoptado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fué imposible tomarlas.
- 16) Corresponde la obligación de denunciar el hecho en caso de accidente o extravío de la aeronave, a toda persona que vea o tenga conocimiento de una aeronave que esté en esas condiciones.
- 17) Inclusión de la institución de los seguros de aviación en los códigos y leyes específicamente aeronáuticos; con la extensión debida a la importancia en la aviación; de acuerdo a los principios internacionales (realización de un convenio internacional unificador de principios).
- 18) Adopción de una fórmula tipo, general y común, en materia de seguros aeronáuticos, así como de una terminología uniforme.

- 19) **Obligatoriedad a los seguros de infraestructura; contratación obligatoria de los seguros.**
- 20) **El objetivo de la prevención de accidentes es evitar que produzcan accidentes de aviación; lo cual significa aumentar la confianza del público - en la seguridad de los viajes por vía aérea, salvar vidas, ahorrar dinero y reducir el sufrimiento.**

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

LIBROS

AMERIGO, "Los Daños a Terceros en la Navegación Aérea Española"; Revista del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sección de Derecho Aéreo. - Publicación No. 6.

BAUZA ARAUJO ALVARO, "Responsabilidad de los Controladores de Torre en las Operaciones Aéreas", Colección de Estudios Jurídicos; Volumen III, Trabajos de Derechos Aeronáutico y del Espacio, Stelvio y Matilde Hernández, Madrid - 1981.

"Los Derechos de los Terceros de la Superficie en Relación con la Navegación y su Protección frente a los riesgos creados por dicha actividad, los derechos de propietario del suelo y su protección, distinción entre ambos problemas".

"Del accidente aviatorio y su problemática jurídica".

"Caracteres Generales del Derecho Aéreo".

"Derecho Laboral en las Líneas Aéreas"; Trabajo presentado en la XVI Conferencia Interamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial -- efectuada en Miami en Abril de 1980.

"Código Aeronáutico de la República Oriental del Uruguay Concordado y Anotado", Montevideo 1975.

"Derechos de los Terceros de la superficie en relación con las aeronaves convencionales a reacción, supersónicas e ingenios espaciales", Tesis presentada en el Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico y Espacial, efectuado en la Ciudad de Sao Paulo, Brasil en el mes de Abril de 1983, bajo los auspicios de la Fundación Santos Dumont.

"Problemas Jurídicos de los Aeropuertos", Artículo Publicado en los Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Colección de - Estudios Jurídicos; Volumen III, Stelvio y Matilde Hernández Editores, Madrid 1981.

BEJARANO SANCHEZ MANUEL, "Obligaciones Civiles", Tercera Edición, Editorial - Harla, México 1984.

BHATT S., "Responsability Internacional Air Law"; Some Aspects of the Problem of Air Traffic, Indian Journal of International Law, 1968.

BIALOSTOSKY SARA, "Panorama del Derecho Romano", Primera Edición, Textos Universitarios, UNAM, México 1982.

BLAS SIMONE OSVALDO, "Tipificación del Contrato de Trabajo del Personal Aeronavegante", Documento presentado en las Sextas Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, efectuadas en Santiago de Chile en 1972.

BOOTH, F. J., "Governmental Liability for Aviation Accidents Caused by Air -- Traffic Control Negligence", Air Law Review 1976.

BRISEÑO RUIZ ALBERTO, "Derecho Mexicano de los Seguros Sociales", Primera Edición 1987, Editorial Harla.

BRENNER A. MELVIN, LEET JAMES O., SCHOT ELIHU, "Airline Deregulation", Eno -- Foundation for Transportation, Inc. Westport Connecticut, 1985.

CAS GERARD, "Le Sources Du Droit Des Transports Aeriens", Paris 1964.

CAVAZOS FLORES BALTAZAR, "Nueva Ley Federal del Trabajo, Tematizada y Sistemática", Décima Novena Edición, Editorial Trillas, México 1986.

CAMPBELL BLACK, HENRY, "Black's West Publishing, Co.", St. Paul Minnesota, -- 1977.

CERVANTES AHUMADA RAUL, "Títulos y Operaciones de Crédito", Primera Edición, Editorial Herrero, México 1954.

COQUOZ RAFAEL, "Le Droit Prive International Aerien", Recueil Sirey Paris, -- 1938.

DAVID ROBERTI, "The Pilot", Traducción Antonio Bonnarro, Tercera Edición, Javier Vergara, Editor; Buenos Aires 1976.

FRANCOZ RIGALT ANTONIO, "Derecho Aeroespacial", Primera Edición, Editorial Porrúa, México 1981.

FERRADAS JULIO, "Sistema de Varsovia y su Futuro", Primeras Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial; Colección de Estudios Jurídicos, Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Editorial Intercontinental, Gráfica Madrid 1978.

FREINDEBERG ELIZABETH MIREYA, "Hacia una Estructuración de las Condiciones Generales de Transporte"; Ensayo publicado en las XII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial, Editorial Comercial Malvar, Madrid 1983.

FOGLIA RICARDO A., MERCADO ANGEL R., "Derecho Aeronáutico"; Editorial Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires 1986.

GALLEGO APARICIO JAVIER, "La Responsabilidad de la Administración Pública en Relación con la Navegación Aérea", XII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico del Espacio y de la Aviación Comercial, celebradas del 6 al 9 de junio de 1982 en Madrid, Editada por Comercial Malvar, S.R.L.

GARCIA DE ENTERRIA EDUARDO, "Curso de Derecho Administrativo II", Editorial Civitas, S.A., Madrid 1977.

GILDEMEISTER ALFREDO, "Elementos de Derecho Aeronáutico", Tercera Edición, -- Universidad del Pacífico, Lima 1984.

HAMILTON, "Manual de Derecho Aéreo", Santiago de Chile, 1950.

HINCHAURRIAGA CARMEN ELENA, "Idoneidad y Funciones del Personal Aeronáutico en la Legislación Comparada de Argentina, Venezuela y Nicaragua", Ensayo Publicado en las Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico, Buenos Aires, 1962.

JUGLART MICHEL DE, "La Convention De Rome Du 7 Octobre, 1952, Relative Aux -- Damages Causes Par Les Aéronefs Aux Tiers a la Surface". Preface De H. Mazzaud, Ouvrage Publié Avec Le Concours De Centre National De La Recherche -- Scientifique; Les Editeurs Inter-Nationales, Paris 1956.

KASKELL, D.M., "The Aircraft Manufacturer's Liability for Design and Punitive Damages". (The Insurance Policy and The Public Policy, 1974) 1alc 595.

KENNELLY JOHN, "A Nouvel Rule of Liability. It's Implications"; Artículo publicado en The Journal of Air Law and Commerce; Publicación de la Southern Methodist University School of Law, Dallas Texas, U.S.A. 1971.

LARSEN, D.B., "Liability of Air Traffic Control Agencies to Foreign Air Carriers", 1964, Editorial IDA.

"Air Traffic Control a Recomendation for a Proof of Fault System Without a Limitation of Liability".

LE GOLF MARCEL, "Traite Theorique Et Practique De Droit Aerien", Núm. I 437.

LEGUINA VILLA JESUS, "La Responsabilidad Civil de la Administración Pública", Editorial Tecnos, Madrid 1983.

LEVY, S.S., "The Expanding Responsibility of the Government Air Traffic Controller". Fordham Law Review 401.

LENA PAZ, "Compendio de Derecho Aeronáutico", Editorial Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires 1976.

MC. GILCHRIST, N.R., "Air Traffic Control: The Operator's Liability", 1977; L.M.C.Q.

MALBRAN MANUEL E., "Lineamientos Generales de la Responsabilidad Civil Aviatoria", Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico de la Universidad Nacional de Córdoba (Argentina) No. 7, Córdoba, Argentina 1956.

MAPELLI ENRIQUE, "Transportes Aéreos Gratuitos y con Reducción de Precios". Ensayo publicado en los trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Volumen II, Editorial Internacional, Gráfica Madrid 1978.

"La Responsabilidad del Estado en los Accidentes de Aviación".

"Responsabilidad del Transportador en casos de retraso"

"Navegación Aérea".

OROPEZA AGUIRRE DIOCLESIANO, "Derecho Romano II", Publicación de la Universidad Nacional Autónoma de México, E.N.E.P. Aragón, México 1985.

PAZ LEON, "Compendio de Derecho Aeronáutico", Editorial Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina 1959.

SERRA ROJAS ANDRES, "Derecho Administrativo", Sexta Edición, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F., 1974.

SZEKEY ALBERTO, "Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional Público", Tomo III, Primera Edición, Dirección General de Publicaciones, UNAM 1981.

TAPIA SALINAS LUIS, "La Duración del Transporte Aéreo a efectos de la Responsabilidad", Artículo publicado en los trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Colección de Estudios Jurídicos, Volumen I, Editorial Intercontinental Gráfica, S.A. Madrid 1978.

"La Regulación Jurídica del Transporte Aéreo".

"El Problema General de la Responsabilidad en Derecho - Aéreo".

"Ensayo de Sistematización de la Responsabilidad en el - Transporte Aéreo Internacional".

"Principales Problemas Jurídicos de la Aviación Civil".

"La Regulación Jurídica del Transporte Aéreo".

"Régimen Jurídico de los Seguros Aeronáuticos"

"Consideraciones Políticas y Jurídicas respecto al Transporte Aéreo No Regular".

"La Responsabilidad de las Ayudas a la Navegación Aérea".

"Curso de Derecho Aeronáutico", Editorial Bosch, Barcelona, 1978.

TEMPESTA ADALBERTO, "La Responsabilità degli organi preposti alla assistenza al volo ed al controllo e nella giurisprudenza internazionale", Ensayo publicado en las XII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Colección de Estudios Jurídicos, Volumen III, Stelvio y Matilde Hernández Editores, Madrid 1978.

TOBOLEWSKI ALEKSANDER, "Monetary Limitations of Liability in Air Law", Legal, Economic and Socio-Political Aspects; De Dara Publishing Montreal 1986.

VAZQUEZ DEL MERCADO OSCAR, "Contratos Mercantiles", Primera Edición, Editorial Porrúa, México 1982.

VERA MARTINEZ JULIO, "Algunas Consideraciones sobre la Responsabilidad del Estado como operador de Infraestructura Aeronáutica en la República Oriental del Uruguay", Artículo publicado en las XIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico del Espacio y de la Aviación Comercial celebradas del 6 al 9 de junio de 1983 en Madrid, Editorial Comercial Malvar.

"El Seguro de Infraestructura Aeronáutica", Ensayo presentado ante las XV Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial, en Montevideo Uruguay en Octubre de 1985, Organizadas por el Instituto Uruguayo de Derecho Aeronáutico del Espacio y de la Aviación, Editorial Talleres Gráficos de Capitol, Montevideo, Uruguay 1985.

VIDELA ESCALADA FEDERICO, "Derecho Aeronáutico", Tomo II, Buenos Aires 1973.

"Derecho Aeronáutico", Tomo III; Víctor P. Zavallía Editor, Buenos Aires 1970.

ZAILMAN, C., "Liability of Aircraft", 1919, American Law Review No. 879.

REVISTAS

CURRENT TRENDS IN AVIATION, Product Liability Law, 1979 JALC 514.

LEGISLACION

CAVAZOS FLORES BALTAZAR, "Nueva Ley Federal del Trabajo", Tematizada y Sistematizada, Décima Novena Edición, Editorial Trillas.

CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA COMUN Y PARA TODA LA REPUBLICA EN MATERIA FEDERAL, 53a. Edición, Miguel Angel Porrúa Editor, México 1984.

CODIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS, Cuarta Edición, Editorial Porrúa México 1987.

CODE FEDERAL REGULATION No. 14, Parts 200 to 1199, U.S. Government Printing - Office, Washington 1988.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, Décima Quinta Edición, Editorial Porrúa, México 1986.

MAPELLI ENRIQUE Y PEREZ RIOJA DOMINGO, "Textos Legales de Aplicación en el Tráfico Aéreo", Segunda Edición, Iberia Líneas Aéreas de España, Altamira Talleres Gráficos.

"Ley 48/1960, del 21 de julio sobre Navegación Aérea Española". publicada en el Boletín Judicial del Estado, No. 176, del 23 de julio de 1960.

RAMÍREZ FONSECA FRANCISCO, "Ley del Seguro Social" (Comentada), Cuarta Edición, Editorial POC, México 1985.

UNITED STATES FEDERAL AVIATION ACT 1958, Sección 901.

E N C I C L O P E D I A S

"THE NEW ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA", Volumen 18, 15th Edition, William Benton Publisher, The University of Chicago.

ENCICLOPEDIA SALVAT, Tomo I, Salvat Editores, Barcelona España 1971.

M A N U A L E S

PROCEDIMIENTO PARA LOS SERVICIOS DE LA NAVEGACION AEREA. Documento OACI 4444.

PROCEDIMIENTO PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA (PANS) RAC. "Reglamento del Aire y Servicio de Tránsito Aéreo", Documento OACI No. 4444, Décima Segunda Edición; Fecha de Aplicación 21/11/85, Enmienda No. 1, Fecha de Aplicación 20/11/86.

EUROCONTROL CONVENTION DE 1960.

PASSENGER SERVICE CONFERENCE RESOLUTIONS MANUAL, 7th. Edition Effective 1, April, 1987, Resolution Number 785.

PROTOCOLO DE GUATEMALA, de 1971 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, Documentos Jurídicos OACI.

Anexo 12 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, Sexta Edición 1975, Documento OACI 412001.

NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES, BUSQUEDA Y SALVAMENTO, Anexo 12 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Documento Jurídico OACI - 412001.

NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES, INVESTIGACION DE ACCIDENTES - DE AVIACION, Anexo B, 7a. Edición, Mayo de 1988, Documento OACI o/88, 5/PI/850.

NOTIFICACION DE ACCIDENTES/INCIDENTES, Circular OACI 209-AN/127.

Anexo 13, NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES.

MANUAL DE PREVENCION DE ACCIDENTES, Documento OACI 9422-AN/923, Primera Edición. 1984.

D O C U M E N T O S

Documento OACI 8582-1.C 153-2 1966.

Circular OACI LC/SC/Colisiones Aéreas, WA No. 71.

Documento Legal IATA; 77a. Asamblea Genova, 21 de abril de 1986.

Documento OACI 8444 LC/15.

Documentos Jurídicos OACI Números 7632, 8932 y 9148.

Documentos Jurídicos OACI, "Conferencia Latinoamericana sobre Transporte Aéreo Internacional y Actividades en el Espacio Ultraterrestre", celebradas del 14 al 18 de agosto de 1986, en la Ciudad de México y auspiciado por la Universidad - Nacional Autónoma de México y la Universidad de Leiden, "The Netherlands".

Comité Legal IATA, 76a. Asamblea Montreal, 17-18, Septiembre 1987, P 3CC/1 -- Agenda 3.

Bulletin de la Société d' Etudes Legislatives, año 1921.