

RELACIONES ENTRE RESPONSABILIDAD Y SEGURO EN EL DERECHO AÉREO MEXICANO E INTERNACIONAL *

*Por el licenciado Antonio Aguilar
Gutiérrez, del Instituto de Derecho
Comparado de México.*

La presente comunicación se refiere al estado que guarda en la República Mexicana la responsabilidad del transportador aéreo y el seguro para garantizar dicha responsabilidad, tanto el compulsivo como el voluntario.

El transporte aéreo en México, como en la mayoría de los países del mundo, se divide en nacional e internacional y consecuentemente los problemas que surgen de la responsabilidad de las empresas porteadoras deberán ser examinados a la luz de las leyes nacionales mexicanas y de los convenios internacionales. En cada una de esas legislaciones estudiaremos la responsabilidad del transportador aéreo frente a sus pasajeros, a las mercancías que transporta, a sus tripulaciones y, en fin, frente a los terceros que se encuentran en la superficie. Examinaremos primero el derecho nacional en cada una de estas hipótesis y posteriormente haremos referencia a los tratados internacionales sobre la materia de responsabilidad aérea, en los que México es parte.

I. DERECHO NACIONAL

A) *Ley de vías generales de comunicación*

La legislación sobre comunicaciones aéreas, dentro de la cual se encuentra como un Capítulo ineludible el de la regulación de la responsabilidad

* SECCIÓN III: D.—*Derecho aéreo.* 1) Las relaciones entre responsabilidad y seguro en el derecho aéreo internacional.

en que pueden incurrir los transportadores por los daños causados durante el vuelo de sus aeronaves, se contiene dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación que es de fecha 30 de diciembre de 1939, pero que en esta materia de aeronáutica fue reformada por Decreto de 30 de diciembre de 1949 publicado en el Diario Oficial de la Federación de 23 de enero de 1950, para empezar a regir treinta días después de dicha publicación. La reforma obedeció, según expresó el legislador en la Exposición de Motivos del Decreto de referencia, a la necesidad de proteger por una parte el interés de las víctimas y por la otra la estabilidad económica de las empresas que da continuidad al servicio de transporte aéreo, buscando que la indemnización por daños sufridos se ajustara a la realidad y condiciones del medio mexicano. Así mismo el legislador quiso adecuar el régimen jurídico de responsabilidad aérea a los tratados internacionales, principalmente al Convenio de Varsovia de 1929 y al de Roma de 1933.

Someramente expuestas, las disposiciones de la citada Ley de Vías Generales de Comunicación sobre esta materia, son las siguientes:

1. *Daños a pasajeros.* El artículo 342 establece que las empresas concesionarias y permisionarias de servicio público de transporte aéreo, regular y no regular, serán responsables por los daños causados con motivo del transporte: a) Por muerte, lesiones o cualquier otro daño causado al pasajero; b) Por destrucción o avería de su equipaje de mano. Para los efectos de la Ley se entenderá que los daños se causaron con motivo del transporte, si son el resultado de hechos ocurridos durante el periodo comprendido desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave, hasta el momento en que ha desembarcado de ella, ya sea a la terminación del viaje previsto en el contrato de transporte o en el caso de un aterrizaje forzoso o accidental.

Indemnizaciones: En los casos de muerte o invalidez total permanente, la empresa deberá cubrir a la víctima la cantidad de cincuenta mil pesos; en los casos de lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente se pagará hasta un máximo de veinte mil pesos y si las lesiones sólo ocasionan una invalidez parcial temporal se pagará hasta un máximo de diez mil pesos. Por la pérdida del equipaje de mano se pagará un máximo de cien pesos.

Para determinar el monto de las indemnizaciones por invalidez parcial permanente o temporal, la Ley remite a una Tabla de indemnizaciones que habrá de detallar las distintas lesiones e incapacidades de acuerdo con

la mayor o menor gravedad de las mismas (pérdida de la vista, de miembros, etcétera), misma que se contendrá en el Reglamento de este artículo de la Ley y que hasta la fecha de redactarse esta comunicación, *no ha sido expedido*.

Garantías: La empresa garantizará el pago de las indemnizaciones que han quedado señaladas, en alguna de las dos siguientes formas: *a)* Mediante seguro contratado con institución debidamente autorizada, de manera tal que cubra dicha responsabilidad a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones; *b)* Mediante depósito en efectivo en la Nacional Financiera, S. A. (institución de crédito semi-oficial del Gobierno mexicano), por una suma que garantice el riesgo, en los términos del Reglamento respectivo.

La ley mexicana agrega además, en el penúltimo párrafo del artículo 343 citado que, “Sin perjuicio de la indemnización a que se refieren las fracciones anteriores de este artículo, la empresa será responsable además hasta por un límite máximo de setenta y cinco mil pesos para el caso de muerte o invalidez total permanente y hasta un límite de veinticinco mil pesos para los demás daños a la persona. Sin embargo, añade, la empresa no gozará del beneficio de limitación a que este artículo se refiere, si se comprueba que los daños fueron debidos a dolo de la empresa o de sus dependientes o empleados.”

Exención de responsabilidad: Como causas eximentes de la responsabilidad del transportador aéreo, la ley señala desde luego una general en la fracción III de su artículo 346, que es la de que el daño sufrido por el pasajero se haya debido a hechos o a circunstancias propias de la víctima o bien a hechos ilícitos de un tercero. La primera de estas dos causas de exención está de acuerdo con los principios normalmente aceptados de la teoría del riesgo creado, pero no así la última que evidentemente está fuera de aquéllos, constituyendo a nuestro juicio una eximente de validez muy discutible. Por lo que hace a la indemnización a que se refiere el penúltimo párrafo del artículo 343 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que hemos transcrito antes, la ley mexicana crea otra causa eximente de responsabilidad consistente en que la empresa de aviación *pruebe* haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigidas por esa ley y sus reglamentos, o bien que le fue imposible tomarlas.

Prescripción de la acción de responsabilidad: De conformidad con el artículo 347 de la Ley que comentamos, las acciones para exigir el pago

de las indemnizaciones por daños sufridos por los pasajeros, prescribirán en 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. Por cierto que este plazo de prescripción, menor que el fijado por el Código Civil en su artículo 1934, constituye una de las frecuentes causas de controversia en la jurisprudencia mexicana, además de las restantes que plantea la aplicación de este Código a los casos de daños por accidentes aéreos, a la vez o en lugar de la Ley de Vías de Comunicación, problema éste al cual haremos referencia adelante.

2. Daños a mercancías. El artículo 349 de la Ley que venimos comentando, establece como principio general que las empresas responden de los daños causados por pérdidas o averías en las mercancías confiadas para su transportación, desde el momento del recibo de las mismas hasta su entrega, o por retardo en la propia entrega.

Indemnizaciones: La empresa deberá cubrir, en caso de pérdida o avería un máximo de veinte pesos de indemnización por kilo de peso bruto. Tratándose de equipaje facturado el máximo de la indemnización a cubrir será de quinientos pesos por pieza y cuando el daño consiste solamente en el retraso del transporte, la reparación será equivalente al precio del transporte. Sin embargo si existe valor declarado de las mercancías que se transportan, la indemnización no será superior a dicha declaración.

Eximentes de responsabilidad: Las causas de exención de la responsabilidad por daños sufridos en las mercancías que transportan y que pueden invocar las empresas de aeronáutica, son las mismas que se fijan para eximir y liberar de responsabilidad en los daños que sufren los pasajeros, y a las cuales ya nos hemos referido antes, omitiendo aquí su mención para no incurrir en repeticiones inútiles.

Prescripción de la acción de responsabilidad: Como en las demás acciones de indemnización, las que se entablen para reclamar daños por mercancías, prescribirán en un año.

3. Daños a las tripulaciones. Por lo que toca a la responsabilidad de los transportadores aéreos por los daños sufridos por sus tripulaciones, dependientes o empleados, el artículo 356 *in fine* de la Ley de Comunicaciones que comentamos, hace una remisión a la Ley Federal del Trabajo para regular con ella todo lo relativo a la indemnización por los daños que dichas personas sufran con motivo y en ocasión de su trabajo. A ma-

nera de información complementaria y en términos muy generales diremos que desde el año de 1917 en que se promulgó la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se adoptó la teoría del riesgo profesional en la fracción xiv de su artículo 123, imponiendo a los empresarios la obligación de responder de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales de los trabajadores, sufridos con motivo o en ejercicio de la profesión o trabajo que ejecuten. La materia de riesgos profesionales está regulada en el Título Sexto de la Ley Federal del Trabajo, misma que impone al patrón una indemnización de setecientos treinta días de salario en caso de muerte, e indemnizaciones variables según sea la gravedad de la lesión sufrida, tomando el tanto por ciento de los fijados en la Tabla de valuación de incapacidades que la misma Ley contiene, calculado dicho porcentaje sobre el importe de mil noventa y cinco días de salario, que es el que se pagará en caso de incapacidad permanente y total.

Conviene decir que se trata aquí de mínimos legales, pero que la mayoría de los contratos colectivos de trabajos vigentes en las más importantes industrias de la República, entre ellas la aeronáutica, conceden a sus trabajadores indemnizaciones más elevadas para el caso de realización de riesgos profesionales.

4. *Daños a terceros en la superficie.* Inspirándose en los principios de la Convención de Roma de 29 de mayo de 1933, como paladinamente lo reconoció el legislador en la Exposición de Motivos, reglamenta la responsabilidad del transportador aéreo por los daños causados a terceros en la superficie, fundándose en la teoría del riesgo creado, en el artículo 351 de la Ley de Vías Generales de Comunicación según el cual: "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. Para los efectos de este artículo se entiende por *operación de una aeronave* todo movimiento de la misma en tierra o durante el vuelo, realizado bajo sus propios medios motores."

Indemnizaciones: La reparación por los daños a terceros, conforme al artículo 352 de la citada Ley, no excederá del límite máximo correspondiente a cada tipo de aeronaves conforme a la Tabla que en el mismo precepto se contiene, y según la cual los aviones hasta de cinco mil kilogramos de peso bruto pagarán hasta sesenta mil pesos; los que pesen hasta veinte mil kilogramos pagarán ciento cincuenta mil pesos; hasta cuarenta

mil kilogramos, trescientos mil pesos y de más de cuarenta mil kilogramos de peso bruto pagarán hasta un límite de seiscientos mil pesos. Si son varias las personas o cosas dañadas, la indemnización se distribuirá entre todos proporcionalmente.

Garantías: Al tiempo del otorgamiento de la concesión o del permiso, la empresa de transportación aérea deberá asegurar su responsabilidad en relación a terceros o cosas en la superficie, mediante seguro contratado con institución debidamente autorizada de acuerdo con las leyes mexicanas, o depósito en la institución semi-oficial de crédito denominada “Nacional Financiera, S. A.”, por el importe de la responsabilidad máxima. Si la empresa en cuestión opera dos o más aviones, el seguro o el depósito de que aquí se trata se constituirá por el doble de las cantidades fijadas en la Ley, cualquiera que sea el número de aeronaves que aquélla posee u opere.

Exención de responsabilidad: En dos hipótesis previstas ambas por el artículo 353 de la Ley, puede el transportador liberarse de responsabilidad. Estas son, cuando los daños provengan de falta propia de la víctima o bien sean actos de un tercero realizados con la intención de causar daños a la aeronave, a la víctima o a las cosas. Esta última circunstancia excluyente de responsabilidad, actos de un tercero, destruye realmente la teoría del riesgo creado o de la responsabilidad objetiva en la cual se apoya la responsabilidad de la empresa, conforme al texto claro del artículo 351 de la citada Ley, y según lo hemos sostenido antes. La otra causa eximente de responsabilidad para el transportador, es que la persona que opere la aeronave lo haga sin consentimiento del propio porteador. No obstante, éste deberá *demostrar* que tomó todas las medidas preventivas necesarias y que a pesar de ellas le fue imposible evitar el uso ilegítimo, pues si no lo demuestra, el propio porteador será solidariamente responsable con el autor del daño.

En caso de colisión de aeronaves, los propietarios o poseedores de estas serán solidariamente responsables de los daños que por la misma se causen a terceros.

Prescripción: Para la acción de reparación por daños causados a tercero, la Ley de Comunicaciones fija el plazo de un año. Menor que el que señala el art. 1934 del Código civil, que es de dos años.

Nulidad de las cláusulas de no responsabilidad: Tanto en los casos de daños causados a terceros, como tratándose de daños causados a los pasajeros en su persona o en su equipaje, o de daños a mercancías, se establece que será nula de pleno derecho toda cláusula que la empresa aérea

imponga en el contrato de transporte, por la cual pretenda liberarse de responsabilidad o establecer nuevas causas de exención diversas de las fijadas en la Ley. Se añade que la nulidad de esta cláusula de limitación o de liberación de responsabilidad, no estraña la del contrato de transporte que en los demás aspectos podrá seguir siendo válido. Por el contrario, la propia Ley de Comunicaciones autoriza la contratación de indemnizaciones o garantías superiores a las fijadas por la propia Ley, pero en todo caso se establece que el cumplimiento por la empresa porteadora de las indemnizaciones y garantías fijadas en la Ley, libera a aquella de toda responsabilidad civil contractual o extracontractual.

5. *Seguro aéreo no obligatorio*: Además del seguro obligatorio establecido en la Ley de Comunicaciones, se emplean en la práctica mexicana en forma usual seguros adicionales contra accidentes en viajes aéreos. He aquí algunas de las disposiciones principales contenidas en las pólizas más frecuentemente usadas en México y cuyo conocimiento puede dar una idea más cabal de la forma como opera el seguro aéreo: El asegurador contrata el seguro por una suma determinada, que no podrá exceder en ningún caso de trescientos mil pesos, que se entregará al beneficiario de la póliza por concepto de indemnización en los casos de muerte accidental o por lesiones corporales sufridas durante el viaje sencillo o de ida y vuelta a que se refiere el contrato de transporte del cual se hace mención en la póliza. El seguro entra en vigor en el momento de su expedición según aparece del sello fechador estampado en la póliza y concluye con la llegada del viajero al punto del destino o seis meses después de dicha fecha, según lo que ocurriere primero. La póliza cubre toda pérdida de la vida o lesiones corporales sufridas mientras el asegurado se encuentra a bordo de un aeroplano operado por una línea aérea establecida y a la cual le haya otorgado licencia para el transporte de pasajeros la autoridad gubernamental reconocida del país cuya matrícula ostente, incluyéndose además dentro del riesgo asegurado el que pueda sobrevenir durante el trayecto a o desde el aeropuerto, que haga el asegurado para abordar el avión o descender del mismo, inmediatamente con anterioridad a la salida anunciada o inmediatamente después de la llegada al aeropuerto. Igualmente cubre la póliza de seguro aéreo complementaria, los riesgos realizados mientras el pasajero esté abordando o bajando del aeroplano y aquellos a consecuencia de los cuales el asegurado sufra daños al ser golpeado por un aeroplano o su hélice. La póliza cubre asimismo al viajero que muera o se lesione por haber quedado expuesto a los elementos después de un

aterrizaje forzoso o de la destrucción de la aeronave y así mismo los daños que pueda sufrir mientras esté viajando en cualquier vehículo o mientras se encuentre en algún lugar donde se provea al asegurado de comidas y albergue, cuando los gastos por concepto de tal vehículo o de las comidas o albergue queden comprendidas en el pasaje pagado a la línea aérea. Si dentro de un año después de la fecha de la desaparición o destrucción de un aeroplano en el cual el asegurado hubiere sido un pasajero, su cuerpo no fuera encontrado, la póliza será cubierta en virtud de que se presume que el asegurado sufrió la pérdida de la vida a resultas de lesiones corporales producidas por el accidente en cuestión.

Las pólizas de seguro cubren usualmente el total de la suma asegurada en casos de pérdidas de la vida, de ambas manos o de ambos pies o de la vista de ambos ojos. También se pagará el total de la póliza en casos de pérdida de una mano y de un pie y la vista de un ojo, pero si sólo se tratare de la pérdida de una mano, o de un pie o de la vista de un solo ojo, se cubrirá la mitad de la suma asegurada. Para los efectos de esa cláusula se entiende que hay pérdida de cualquiera de los miembros del cuerpo cuando haya habido amputación en o arriba de la coyuntura de la muñeca o del tobillo; por lo que respecta a los ojos se entenderá la pérdida total e irrecobrable de la vista.

Independientemente de la suma principal, la póliza asegura al viajero accidentado el pago del tratamiento médico o quirúrgico, la hospitalización o en su caso el empleo de una enfermera preparada, hasta por una cantidad que no excederá de cincuenta pesos por cada mil pesos de suma asegurada.

Excepciones contenidas en la póliza: El seguro amparado por la póliza no cubrirá la muerte, desmembramiento u otra pérdida causada directa o indirectamente, en todo o en parte: *a)* Por enfermedad mental o corporal; o *b)* Por infecciones bacteriales, exceptuando las infecciones piogénicas que ocurran con y debido a una cortada o herida accidental; *c)* Por cualquier otra clase de enfermedad; o *d)* Por tratamiento médico o quirúrgico, salvo la que pueda resultar directamente del tratamiento que se haga necesario por lesiones amparadas por la póliza.

Ejecución de la póliza: El beneficiario de la póliza deberá dar aviso inmediato a la Compañía aseguradora en caso de muerte y en caso de lesiones dentro de los veinte días siguientes a la fecha del accidente. No obstante la omisión en el aviso no invalida la reclamación si se demostrare que no fue posible razonablemente dar ese aviso con anterioridad. Dentro

de los noventa días siguientes, el beneficiario presentará las pruebas afirmativas de la existencia del accidente y la póliza se cubrirá inmediatamente.

B) *Código civil del Distrito Federal*

Además de la Ley de Vías Generales de Comunicación, la responsabilidad del transportador aéreo queda sujeta a las disposiciones del Código Civil del Distrito Federal, que es aplicable en toda la República Mexicana en los asuntos del orden federal, como es la aviación civil o comercial, de acuerdo con los artículos 73, fracción XVII de la Constitución Federal de la República y 1º, fracción VIII, 3 y 5 de la citada Ley de Comunicaciones.

Esta última Ley se encarga de hacer una remisión expresa al Código Civil en sus artículos 347 y 355, cuando dice que el *derecho a percibir* la indemnización correspondiente a los daños sufridos por la operación de aeronaves y la *fijación de su monto*, se sujetarán a las disposiciones aplicables del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

El precepto anterior ha originado una seria controversia entre los juristas y ha producido confusiones en las decisiones jurisprudenciales dictadas sobre casos concretos de responsabilidad aérea en México, porque como el Código Civil en virtud de una poco afortunada adición a su artículo 1915, verificada en el año de 1940, limita las indemnizaciones que habrá de pagarse (aun cuando se trate de verdaderos hechos ilícitos) a las cuotas que establece la Ley Federal de Trabajo, sin que en ningún caso pueda servir de base una suma superior a veinticinco pesos diarios, la indemnización máxima que podría pagarse en caso de muerte de acuerdo con el Código Civil sería la ridícula cantidad de dieciocho mil doscientos cincuenta pesos, de todo lo cual resulta que las empresas transportadores en su afán de pagar indemnizaciones inferiores aún a las fijadas por la Ley administrativa especial, se escudan en el Código Civil y pretenden que, conforme a éste, se cubran dichas indemnizaciones.

No es este el lugar oportuno para ahondar en la controversia surgida de la desacertada disposición del artículo 355 de la Ley de Comunicaciones, pero creemos que la remisión que se hace al Código Civil debe entenderse únicamente en el sentido de que habrá de ser conforme a este Código, que es el sustentador de los principios generales de responsabilidad civil, como deberá examinarse en un caso concreto la culpa leve

o grave del transportador o aún su dolo, etcétera, pero aplicando en lo demás las disposiciones de la Ley especial, aunque no sea sino por la aplicación del principio general de derecho conforme al cual las leyes especiales tienen preferencia sobre las generales.

Los presupuestos de la acción de responsabilidad, los beneficiarios de la misma y aun el plazo de prescripción que es uno de los elementos del mismo derecho público subjetivo que constituye aquélla, deben examinarse y calificarse conforme a las normas generales del Código Civil, pero en los demás aspectos procesales y de monto de la indemnización debería aplicarse la Ley especial.

Es tan desafortunada la limitación de responsabilidad contenida en la adición al artículo 1915 del Código Civil, que se da el caso de que si el daño causado en la operación de una aeronave fuera debido a culpa lata o a dolo (deliberada intención), constituyendo como dijimos antes verdaderos hechos ilícitos y punibles en la esfera de lo criminal, aún así la reparación del daño a que el responsable quedaría obligado no podría ser superior a la pequeña suma que antes hemos expresado; y ello porque como lo previera desde la época de la adición el ilustre jurista mexicano don Manuel Gual Vidal, “se fue más allá de lo que se quería y seguramente se fue más allá de lo que se debía”, cuando se limitó en estos casos la responsabilidad del usuario de cosas peligrosas en aras del deseo de salvar a las empresas de indemnizaciones demasiado pesadas, que podrían traer consigo la paralización en el desarrollo de las industrias. Por eso el propio jurista con gran acierto expresó que, “si se pensaba en la limitación de la responsabilidad tratándose del riesgo creado, la reforma debió referirse al precepto en donde el Código consigna la tesis, esto es, al artículo 1913, que trata de las cosas peligrosas en sí mismas. Pero no, se reformó el artículo 1915, es decir, un precepto que comprende tanto el riesgo creado como el caso de culpa, de intención o de imprudencia. *Quiere decir que cuando intencionalmente o por imprudencia se cause un daño, se aplicará la limitación de la responsabilidad. No creo que haya código, ni ley que acepte tesis semejante. Cuando el daño se causa por culpa, la responsabilidad tiene que ser ilimitada*”. (Conferencia pronunciada en 1940.)

Sirva esta transcripción como un tributo a la memoria del maestro, que advirtió a tiempo el error cometido por el legislador, a la vez que como un llamado para que el mismo se subsane, pues efectivamente cuando el daño se causa por culpa o por intención deliberada no se justifica en

modo alguno la limitación de la indemnización, y por el contrario el autor debería pagar íntegramente los daños y perjuicios.

II. CONVENCIONES INTERNACIONALES

El derecho internacional privado aéreo, en esta materia de responsabilidad del transportador, está contenido en las siguientes Convenciones internacionales:

La Convención de Varsovia, de 12 de octubre de 1929, que en su Capítulo Tercero regula la responsabilidad del transportador aéreo internacional.

La Convención en Roma, de 29 de mayo de 1933, modificada el 7 de octubre de 1952, relativa a la responsabilidad por daños causados por las aeronaves a terceros en la superficie.

La Convención de Bruselas, de 29 de septiembre de 1938, relativa a la responsabilidad por las operaciones de ayuda y salvamento en accidentes aéreos en el mar.

La Convención de Chicago de 7 de diciembre de 1944. (Aunque esta Convención casi no tiene aplicación a la cuestión de responsabilidad del transportador, y si acaso pudieran mencionarse dentro de este aspecto sus artículos 25 y 26, que hablan de aeronaves en peligro y de investigación de accidentes.)

El Protocolo Adicional de La Haya, firmado el 28 de septiembre de 1955, que modificó el Convenio de Varsovia precisamente en el aspecto importante del límite de responsabilidad fijado en el artículo 22 del citado Convenio, para establecer una responsabilidad ilimitada en los casos en que el transportista hubiere procedido con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; en otras palabras, interpretando debidamente el discutido concepto de "*dolo*" o "*una falta que según la ley del Tribunal competente se considere como equivalente al dolo*"; frase ésta contenida en el artículo 25 del Pacto de Varsovia y que tantas controversias ha originado.

Por último, el Convenio de Guadalajara, firmado en esta Ciudad de la República Mexicana el 18 de septiembre de 1961, que complementa el Pacto de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, realizado por quien no sea el transportista contractual, es decir el transportista de hecho. Este Convenio es importante

porque se refiere justamente a la responsabilidad de esta especie de transportista y a la forma y lugar cómo y dónde deberá ejercitarse la acción por daño.

La enumeración de los tratados internacionales que precede, no debe inducir a confusión en relación a la vigencia de los mismos, pues muchos de esos instrumentos por una u otra razón, generalmente por falta de ratificación de los Estados, no han llegado a tener fuerza de ley. Por lo que a México corresponde y de acuerdo con la información que nos ha sido proporcionada por la Sección de Tratados y Convenios Internacionales de la Secretaría de Relaciones Exteriores, diremos que únicamente pueden considerarse como vigentes en este país y obligatorias para la República como leyes supremas de toda la Unión, para usar la elevada calificación que a los tratados internacionales ratificados les asigna el artículo 133 de la Constitución Federal de la República, la Convención de Varsovia de 12 de octubre de 1929 (Diario Oficial de 22 de febrero de 1934), a la cual México se adhirió con fecha 14 de febrero de 1933 por no haber sido uno de sus signatarios originales; el Convenio de Chicago de 1944 (Diario Oficial de 12 de septiembre de 1946), y la Convención de Bruselas sobre asistencia y salvamento (Diario Oficial de 22 de abril de 1952), aunque ya dijimos que el Convenio de Chicago por las razones que se han expresado tiene poca o ninguna trascendencia en el ámbito de la responsabilidad del transportador aéreo.

La Convención de Roma de 1933 y sus reformas de 1955, no fueron suscritas por México por considerar que había incompatibilidad entre las disposiciones que esas Convenciones señalan en lo relativo a la nacionalidad y requisitos que deben llenar las empresas aseguradoras de los riesgos aéreos y las correspondientes leyes mexicanas, según información que nos fue proporcionada por el Departamento de Transporte Aéreo Internacional de la Dirección de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Sin embargo, puesto que la Convención de Roma inspiró las reformas que en 1950 se hicieron al Capítulo de Comunicaciones Aéreas de la Ley de Vías Generales de Comunicaciones, según se hace saber en la Exposición de Motivos de las mismas, puede decirse que de manera indirecta y aunque no sea sino para el transporte aéreo nacional, se hallan vigentes en México los principios sustentados en dicha Convención.

Por lo que ve al Protocolo de La Haya, aunque ratificado por nuestro país no ha llegado tampoco a entrar en vigor por faltar las ratificaciones

de algunos de los otros países signatarios, ya que no se han reunido aún las treinta necesarias para que el mismo tenga plena vigencia.

Por último y en relación al Convenio de Guadalajara también signado por México, como el mismo está apenas en curso de suscripción y ratificación por los Estados signatarios es prematuro hablar de su vigencia. Sin embargo, el conocimiento de todos estos instrumentos internacionales que forman ya un respetable cuerpo de legislación en las distintas materias del derecho aeronáutico mundial y particularmente en el Capítulo de la responsabilidad por daños causados mediante la operación de aeronaves, es de vital importancia para el jurista y para los tribunales, que estarán así en condición de interpretar debidamente los textos controvertidos y de conocer la forma en que ha evolucionado el derecho aéreo. Sería muy recomendable que una de las conclusiones a que llegara este Sexto Congreso de Derecho Comparado, fuera la de sugerir a todos aquellos Estados que han detenido la ratificación de los Convenios sobre responsabilidad por una u otra razón, que aceleraran dicha ratificación a fin de que pronto estén vigentes en todo el mundo las normas de responsabilidad aérea tan importantes para la seguridad de los viajeros y para la justicia distributiva, así como para que no se detenga el desarrollo de la aviación internacional.

La difusión entre los juristas de todo el mundo y principalmente entre los distinguidos comparatistas que asisten a este Congreso, de las normas internacionales sobre responsabilidad aérea y principalmente de la famosa Convención de Varsovia que inició dicha legislación, nos dispensa de hacer amplias referencias y solamente haremos una somera indicación de las principales normas que el pacto de Varsovia estableció para determinar la responsabilidad del transportador aéreo y la indemnización para la reparación de los daños que se hubieren causado.

Ámbito de aplicación del Pacto: La Convención de Varsovia se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o mercancías, efectuado por aeronave y mediante pago. Se aplica también a los transportes gratuitos efectuados por aeronave, por una empresa de transportes aéreos. La Convención se aplica a los transportes efectuados por el Estado o por las demás personas morales de derecho público.

Para los efectos del Tratado se entiende por transporte internacional todo transporte cuyos puntos de partida y de destino (haya o no trasbordos, o interrupción en el transporte de cualquier otro modo), estén situados en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, si se prevé

una escala en un territorio sometido a la soberanía, al mandato, al dominio o a la autoridad de otra patencia, aun cuando ésta no sea contratante. El transporte sin tal escala entre los territorios sometidos a la soberanía de la misma alta parte contratante, no se considera como internacional para los efectos de la presente Convención. Si el transporte lo efectúan varios transportadores en sucesión, se considera para esa Convención como un solo transporte.

Lo anterior significa que si uno de los países que va a ser punto de partida o de destino no está adherido al Pacto de Varsovia, dicho transporte no se considera como internacional para los efectos del Pacto; y si en un vuelo de esta índole ocurriere un accidente podría suceder que algunos pasajeros o sus beneficiarios tuvieran derecho a la indemnización fijada en el Pacto y otros que procedieren o tuvieran por destino el aeropuerto de un país no suscriptor del mismo, debieran reclamar su indemnización conforme a la ley nacional respectiva.

Se nos ha informado de un caso real de esta índole ocurrido a una Compañía mexicana de transporte aéreo internacional que operaba entre México y la ciudad de Panamá, uno de cuyos aviones se incendió en el territorio de la República de Nicaragua. Dicho avión llevaba pasajeros procedentes de Panamá y de Colombia y como ninguna de estas dos Repúblicas está o estaba adherida al Pacto de Varsovia, los herederos de los pasajeros accidentados tuvieron que demandar las indemnizaciones correspondientes, en México y conforme a la ley mexicana.

Este caso planteó asimismo el problema de la supremacía del tratado internacional sobre la ley nacional, supremacía que reconoce expresamente el Artículo 133 de la Constitución Mexicana, que ya hemos mencionado antes, y supremacía cuya aplicación era necesario sostener en el caso concreto, para lograr una mayor indemnización; ya que es infinitamente superior la fijada por el Pacto de Varsovia que asciende hasta ciento veinticinco mil francos Poincaré, unos cien mil pesos mexicanos, a los dieciocho mil pesos y fracción que fija el Código Civil del Distrito Federal o aun a las indemnizaciones señaladas en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

1. *Daños a pasajeros*: Conforme al artículo 17 de la Convención el transportador responde del daño ocasionado por la muerte, heridas o cualquiera lesión corporal sufridas por un viajero cuando el accidente que ha originado el daño haya tenido lugar a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque. Sin embargo el transportador no es responsable si prueba que él y sus representantes tomaron todas las

medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas. Esta disposición contenida en el artículo 20 del Pacto, demuestra que la Convención de Varsovia no se inspiró propiamente en la doctrina de la responsabilidad objetiva, ya que si así fuera no podría liberarse mediante la prueba de que tomó o no pudo tomar las medidas necesarias para evitar el daño.

Indemnizaciones: La responsabilidad del transportador hacia cada viajero se limitará a ciento veinticinco mil francos oro y si se constituye renta para cubrir la indemnización, el capital de esa renta no podrá exceder de ese límite, a menos de Convenio especial. Por la pérdida de equipaje de mano la responsabilidad del porteador se limitará a cinco mil francos por cada viajero. Siempre que se habla de esta moneda se refiere el Pacto al franco francés de sesenta y cinco y medio miligramos de oro de novecientos milésimos de ley, o a su equivalente en cada una de las monedas nacionales.

Exención de responsabilidad: Además de la prueba que puede rendir el empresario aéreo sobre la imposibilidad de evitar el accidente, si el transportador prueba que por culpa de la persona dañada se causó o se contribuyó el daño, el tribunal podrá de acuerdo con su ley nacional, eliminar o atenuar la responsabilidad del porteador. Por el contrario, el transportador no podrá prevalerse de la responsabilidad limitada que se fija en la Convención, si se prueba que el daño proviene de dolo o de una falta que, según la ley nacional aplicable, se considere como equivalente al dolo. Ya hemos dicho que el protocolo de La Haya ha aclarado estos conceptos para interpretarlos como casos de culpa grave o deliberada intención. Tampoco podrá invocar la responsabilidad limitada, si ese dolo, o falta equivalente al dolo, proceden de uno de sus representantes obrando en ejercicio de sus atribuciones.

Prescripción: El plazo fijado por el Convenio de Varsovia para la acción por responsabilidad es de dos años, lo que en México tiene importancia porque este plazo concuerda con el fijado por el artículo 1934 del Código Civil, y es mayor que el de un año establecido por la Ley administrativa especial, con lo que se reafirma la opinión de que el plazo de prescripción aceptable en México para el ejercicio de esas acciones deberá ser de dos años.

2. Daños a mercancías: El transportador es responsable del daño causado de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados o de mercancías, cuando este daño ocurra durante el transporte aéreo. Para los

efectos de esta cláusula se entiende que el transporte aéreo comprende el periodo durante el cual los equipajes o mercancías estén al cuidado del transportador, bien sea en un aeródromo, a bordo de una aeronave o en cualquier lugar en caso de aterrizaje. Se presumirá, salvo prueba en contrario que el daño ocurrido durante el transporte de las mercancías del o para el aeródromo, para su carga, entrega o transbordo, es un daño ocurrido en el transporte aéreo.

Indemnizaciones: En el transporte de equipajes registrados y de mercancías, la responsabilidad del transportador se limitará a la cantidad de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo que haya habido un valor declarado y siempre que se hubiere cubierto una cuota adicional. En este caso el transportador deberá pagar el total de la suma declarada, a menos que pruebe que ese valor es superior al valor real de la mercancía en el momento en que el remitente la entrega al transportador.

Exención de responsabilidad: El transportador no es responsable por los daños que se causen a las mercancías o equipajes, si prueba que el daño proviene de culpa del piloto en lo que respecta al manejo y dirección de la aeronave y que en otros sentidos, él y sus representantes tomaron las medidas necesarias para evitar el daño. Tampoco lo es cuando demuestre la culpa de la persona dañada, o la contribución de la víctima al daño. Por el contrario, no tendrá derecho a gozar de los beneficios de la indemnización limitada, si se prueba que hubo de su parte dolo o una falta que, según la ley nacional, sea equivalente al dolo.

3. *Daños a las tripulaciones:* No contiene la Convención de Varsovia ninguna disposición al respecto.

4. *Daños a tercero en la superficie:* Ya se ha dicho que la Convención de Varsovia tantas veces citada no contiene reglas sobre el particular, sino que la responsabilidad por los daños que la operación de las aeronaves origine a terceros o cosas ubicados en la superficie es regulada, en el derecho internacional, por la Convención de Roma de 1933, reformada en octubre de 1952; pero como según se ha expresado dicha Convención no fue suscrita por México, resulta que la responsabilidad aérea por estos conceptos habrá de quedar sujeta a las leyes mexicanas, cuando los terceros o cosas afectadas estén en territorio mexicano, o bien a las leyes nacionales del país subyacente cuando el daño sea causado por una aeronave mexicana de transporte aéreo internacional, toda vez que dicha Convención no tiene vigencia práctica hasta ahora.

De todo lo expuesto podemos concluir que es un imperativo inaplazable, por cuya realización habrá de propugnar ese Congreso, el de que no se detenga el proceso de unificación del derecho internacional privado aéreo en la materia de responsabilidad civil, sino que por el contrario se active ese proceso, recomendando a los diversos países la ratificación de los tratados internacionales que están pendientes de dicho requisito y la promulgación de los mismos conforme a las normas constitucionales internas de cada país, a fin de otorgarles toda la fuerza de ley, constituyendo así un Código internacional de la aeronáutica, que garantice debidamente los intereses individuales de los pasajeros y de las empresas aeronáuticas, haciendo a la vez posible que continúe el desarrollo de la aviación comercial en el mundo.

Por último, proponemos que se recomiende a los Gobiernos el estudio de nuevos proyectos, como por ejemplo el que ha formulado el Comité Internacional Técnico de Peritos Jurídicos (CITEJA) que trata de la responsabilidad en caso de abordaje aéreo, y cuya necesidad se hace sentir cada día más, ante el incremento que en estos últimos años y sobre todo en América ha tomado la piratería aérea, al parecer por razones políticas; o bien, como el Proyecto formulado por el Comité Jurídico de la Organización de la Aviación Civil Internacional en el año de 1953 para reformar el pacto de Varsovia, y todos los demás proyectos y estudios que tiendan a mejorar el sistema de la responsabilidad civil por daños de aeronaves, a efecto de obtener así, a la vez que la evolución del derecho aéreo, los altos fines de seguridad y justicia antes expresados.