

## *Capítulo segundo*

### *La responsabilidad civil en la legislación aérea de México*

4. La responsabilidad extracontractual . . . . .	91
5. La responsabilidad civil de los servicios de la infraestructura	102
6. Jurisprudencia sobre responsabilidad . . . . .	104

de 90 días que se cuenta desde que debió entregarse la carga o el equipaje facturado.

La ley obliga también a los porteadores a garantizar el pago de estas indemnizaciones.

#### 4. *LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL*

##### A. GENERALIDADES: AERONAVE EN VUELO

La responsabilidad extracontractual es la que surge a raíz de los daños que produce una aeronave a la persona o a los bienes de los terceros en la superficie. Si se examina la legislación comparada y las convenciones internacionales que se han celebrado al respecto se advierte que para que operen las normas de carácter aeronáutico es necesario que los daños se hayan producido por una aeronave en vuelo; de lo contrario la regulación de la indemnización de perjuicios queda entregada al derecho común. Sobre el particular debe recordarse que la Convención de Roma entiende que una aeronave se encontraba en vuelo “desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.” Para las aeronaves más ligeras que el aire el concepto es distinto ya que se entiende que éstas están en vuelo desde el momento en que se desprenden de la superficie hasta que quedan nuevamente amarradas a ésta.

La legislación mexicana no sigue el criterio de distinguir entre aeronaves más pesadas o más ligeras que el aire y no utiliza tampoco la expresión aeronaves “en vuelo” sino que prefiere referirse a la “operación” de las mismas. De acuerdo al artículo 351 inciso final debe entenderse “por operación de una aeronave todo movimiento de la misma en tierra o durante el vuelo, realizado bajo sus propios medios motores.” Los términos usados permiten concluir que si la aeronave en tierra es remolcada, la indemnización de los daños que ella pueda causar será regulada por el derecho común. En este punto hay coincidencia con la solución adoptada en Roma o en la legislación de otros países. Hubiera sido preferible, sin embargo, que se hubiere usado el concepto de aeronave “en vuelo”, que ya se había recogido por otras legislaciones, no sólo velando por la uniformidad de la legislación aérea sino también porque los términos de la ley mexicana son más restringidos. En efecto, es posible que los daños se causen por una aeronave en vuelo que no

tenga sus motores encendidos sino que descienda planeando. Podría argumentarse en esta situación que no es aplicable la legislación aérea sino el derecho común debido al hecho de que la aeronave no se está moviendo debido a sus propios medios motores. La definición tiene además la desventaja de dejar afuera del concepto de aeronave en operación a las aeronaves más ligeras que el aire. Aunque estas interpretaciones son discutibles porque podría argumentarse que los medios motores de una aeronave, no son sólo los motores de la misma, es más conveniente la expresión aeronave en vuelo por la amplitud de su contenido y por la claridad que ella encierra.

Debe advertirse que las normas de la legislación aeronáutica no sólo se aplican cuando los daños son causados por una aeronave “en operación”, sino también cuando éstos son producidos por objetos desprendidos de la misma. Los objetos desprendidos pueden ser piezas de la misma aeronave o parte de la carga. La solución adoptada es nuevamente más restringida que la preferida en Roma en 1952 que incluye los daños causados por personas caídas de una aeronave. El hecho de que la ley mexicana sea anterior a la Convención de Roma de 1952 no salva las objeciones que se han hecho a ella debido a que en la Convención celebrada en Roma en 1933 y en las legislaciones nacionales que se inspiraban en ella ya existía una regulación más adecuada.

## B. PERSONAS RESPONSABLES

Cuando se producen daños a las personas o a las cosas transportadas, la responsabilidad pesa sobre las empresas concesionarias o permisionarias de los servicios públicos de transporte y ello es lógico ya que son ellas las que han celebrado y llevado a cabo el contrato de transporte. Cuando hay daños a la persona o propiedad de terceros en la superficie no hay, en cambio, vínculo contractual alguno entre el responsable del daño y las víctimas del siniestro y el criterio que se sigue para regular esta materia o para determinar a los responsables tiene distintas orientaciones.

Los daños en la superficie pueden ser causados no sólo por empresas concesionarias o permisionarias de servicios públicos de transporte sino por aeronaves que estén destinadas a cualquier tipo de labores. Por ello el artículo 351, en forma muy amplia, hace responsables de los daños causados por una aeronave o de ob-

jetos desprendidos de la misma ya sea al que tenga la propiedad o la posesión de una aeronave.<sup>32</sup> Para determinar qué debe entenderse por poseedor de una aeronave es necesario remontarse a lo indicado al respecto por el Código Civil del Distrito Federal. El artículo 790, que se inspira en la legislación civil suiza y alemana, determina que es “poseedor de una cosa el que ejerce sobre ella un poder de hecho” y agrega que es poseedor de un derecho el que goza de él. De acuerdo al amplio concepto de posesión del Código Civil de México deben tenerse por poseedores de una aeronave incluso aquellas personas que de acuerdo a la legislación inspirada en el derecho romano deben entenderse como meros tenedores de una aeronave, como son el usufructuario o el arrendatario.<sup>33</sup>

Si hay propietario y poseedor de una aeronave el que en definitiva debe responder por la indemnización es el poseedor de la aeronave, pero los terceros que hayan sufrido daños en la superficie podrán accionar contra uno u otro según las circunstancias. Hay que recordar nuevamente que el artículo 371 de la ley prescribe que los títulos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos y alquileres sobre las aeronaves mexicanas deben inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano que se mantiene en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. De tal manera que si el contrato por el cual se transfiere la posesión se ha inscrito, las víctimas sólo pueden accionar contra el poseedor de la aeronave. Si el contrato por el cual se transfiere el dominio o la posesión no se ha inscrito sólo es válido entre las partes y es inoponible a los terceros ajenos a él. Por tanto, los perjudicados pueden accionar contra el propietario inscrito

<sup>32</sup> La Convención de Roma de 1952 prefiere utilizar la expresión operador de la aeronave. La misma Convención se encarga de especificar lo que debe entenderse por tal. Ver al respecto lo determinado al analizar este texto internacional.

<sup>33</sup> Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

Artículo 790 “es poseedor de una cosa el que ejerce sobre ella un poder de hecho, salvo lo dispuesto en el artículo 793. Posee un derecho el que goza de él.”

Artículo 791. “Cuando en virtud de un acto jurídico el propietario entrega a otro una cosa, concediéndole el derecho de retenerla temporalmente en su poder en calidad de usufructuario, arrendatario, acreedor, pignoraticio, depositario u otro título análogo, los dos son poseedores de la cosa. El que la posee a título de propietario tiene una posesión originaria; el otro, una posesión derivada.”

Artículo 793. “Cuando se demuestre que una persona tiene en su poder una cosa en virtud de la situación de dependencia en que se encuentra respecto al propietario de esa cosa, y que la retiene en provecho de éste en cumplimiento de las órdenes e instrucciones que de él ha recibido, no se le considera poseedor.”

de la aeronave como si el contrato no existiera. Debe agregarse, sin embargo, que el artículo 372 de la ley faculta a los terceros ajenos al contrato, en este caso los que han sufrido los daños en la superficie, para prevalecerse del contrato si así conviniere a sus intereses.

En el caso del arrendamiento, como se ha expresado al examinar la responsabilidad contractual del porteado aéreo en la legislación mexicana, el arrendatario pasa a ser el explotador de la aeronave y tiene bajo su tuición tanto la conducción técnica de la aeronave como a la tripulación. Por ello y en atención a lo dispuesto en los artículos 351, 371 y 372 de la ley es el arrendatario el que en definitiva es el responsable de los daños, pero los terceros en la superficie pueden también accionar contra el arrendador si el contrato no se ha inscrito.

Si hay contrato de fletamento aunque no haya una disposición que resuelva específicamente el problema, debe entenderse que es el fletante en definitiva el responsable ya que esta persona es la que presta un servicio aeronáutico determinado conservando la dirección de la aeronave y su tripulación. En el fletamento el fletante sigue conservando la posesión de la aeronave y sólo se compromete con el fletador a prestar una actividad aeronáutica determinada. No podría argumentarse que en este punto la reglamentación de este contrato debe asimilarse al del contrato de arrendamiento ya que no figura entre los contratos que deben inscribirse, ni responde tampoco a la definición de contratos de arrendamiento que establece el artículo 2398 del Código Civil sino a la de contratos de prestación de servicios reglamentados en el libro cuarto, segunda parte, título x del Código Civil del Distrito Federal.

### C. TIPOS DE DAÑOS POR LOS CUALES SE RESPONDE

Los daños indemnizables son los que provienen de “la operación de una aeronave” o de “objetos desprendidos de la misma”. Si se producen daños originados por la caída de una persona de una aeronave, caso contemplado en la Convención de Roma de 1952, la regulación de la indemnización de los daños queda entregada al derecho común. Los terceros de la superficie que han sido perjudicados sólo tienen que probar la existencia del daño y el origen de éste para poder reclamar la indemnización respectiva.

Los tipos de daños que pueden sufrir las personas no se encuentran señalados en la ley y se entiende que pueden ser muerte o lesiones. Las lesiones a su vez pueden ser corporales o mentales, orgánicas o funcionales, parciales o totales. Ello no está expresamente determinado en los artículos 351 y siguientes de la ley, pero así debe interpretarse dado lo expuesto en el artículo 355 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que hace aplicables las normas del Código Civil, especialmente el artículo 1915, el cual a su vez se refiere a lo indicado en la Ley Federal del Trabajo.

#### D. LÍMITES Y SISTEMAS DE RESPONSABILIDAD

Desde la Convención celebrada en Roma en 1933, para regular la responsabilidad que emana de los daños producidos por las aeronaves a la persona o propiedad de terceros en la superficie, las diversas legislaciones que se inspiraron en ella, acogieron la idea de limitar la indemnización que debe pagar el operador aéreo, o siguiendo la terminología mexicana, el propietario o poseedor de la aeronave.

La Ley de Vías Generales de Comunicación ha aceptado también este criterio y en el artículo 352 ha establecido una tabla de montos máximos de indemnización de los daños en relación al peso bruto de la aeronave. No ha definido la ley lo que debe entenderse por peso bruto de la aeronave. La Convención de Roma de 1952, en cambio, lo ha definido en el artículo 11 número 3 como “el peso máximo de la aeronave autorizado para el despegue por el certificado de navegabilidad, excluyendo el efecto del gas ascensional cuando se use”. Debe advertirse que la Convención citada se refiere en términos generales al “peso” de las aeronaves al contrario de la legislación mexicana que utiliza la expresión “peso bruto”.

La tabla de montos máximos de responsabilidad que establece el artículo 352 en relación al peso bruto de la aeronave es la siguiente:

a. Aeronaves hasta	5,000 kilos	\$60,000
b. Aeronaves hasta	20,000 „	150,000
c. Aeronaves hasta	40,000 „	300,000
d. Aeronaves de más de	40,000 „	600,000

De tal manera que cada tipo de aeronave tiene un monto máxi-

mo de responsabilidad según el peso bruto que tenga y la indemnización de los daños no podrá como norma general exceder los límites máximos de responsabilidad que se han indicado.

La ley ha dado algunas reglas prácticas para distribuir la indemnización entre las víctimas cuando estas cantidades sean insuficientes para reparar todos los daños causados. Así, si son varias las personas dañadas debe establecerse primeramente el monto de la indemnización que corresponde a cada una de ellas y enseguida deben hacerse las reducciones del caso para distribuir proporcionalmente la cantidad que debe pagarse. Cuando hay daños en forma simultánea a las personas o las cosas la indemnización que se fije para reparar los daños a las personas no debe exceder de los dos tercios del monto máximo a pagar. Hubiera sido recomendable que la ley reglamentara también el procedimiento a seguir en el caso de que se produjeran excedentes en los dos tercios correspondientes a la indemnización de los daños en las personas o en el tercio que debe asignarse para reparar los daños producidos en los bienes.

El sistema de responsabilidad que consagra la ley es de naturaleza objetiva. Los propietarios o poseedores de aeronaves están obligados a responder por los daños que han producido con independencia de que haya o no existido culpa de su parte. A las víctimas les basta con probar los daños y que éstos provienen de la operación de una aeronave o de una cosa desprendida de la misma para que el operador de la aeronave deba responder.

El sistema tiene también como característica que es limitado, pero se pierde el beneficio de la limitación de responsabilidad, al tenor del artículo 352, inciso final, si no se ha garantizado el pago de las indemnizaciones en conformidad a la ley. Extrañamente no ha contemplado la sección respectiva la pérdida del beneficio de la limitación de responsabilidad cuando ha existido dolo del operador o de sus dependientes. Esta última causal de pérdida del beneficio de la limitación de responsabilidad ha recibido consagración universal y ha sido aceptada por el propio legislador mexicano al referirse a los daños que puedan sufrir los pasajeros.

Debe agregarse que el artículo 355 señala que el derecho a percibir la indemnización correspondiente y la fijación del monto queda sujeto a las disposiciones aplicables del Código Civil del Distrito Federal. Sobre el particular el artículo 1915 del Código Civil, de acuerdo a la reforma publicada en el Diario Oficial de 22 de diciembre de 1975, prescribe en su párrafo primero que la “reparación del daño debe consistir a elección del ofendido

en el restablecimiento de la situación anterior cuando ello sea posible, o en el pago de daños y perjuicios.”

Agrega el párrafo que le sigue:

cuando el daño se cause a las personas y produzca la muerte, incapacidad total permanente, parcial permanente; total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del salario mínimo diario más alto que esté en vigor en la región y se extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del Trabajo. En caso de muerte la indemnización corresponderá a los herederos de la víctima.

La interpretación de las disposiciones comentadas debe hacer concluir que dentro de los límites que establece el artículo 352 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, los tribunales deberán aplicar las normas del Código Civil citado y de la Ley Federal del Trabajo.

Las consecuencias más importantes de ello consistirán, por ejemplo, que en caso de muerte de un tercero en la superficie la indemnización deberá fijarse multiplicando el cuádruplo del salario diario mínimo vigente en la región por 790 días de acuerdo a lo que prescriben los artículos 1915 del Código Civil y los artículos 500 y 502 de la Ley Federal del Trabajo. Si se trata de una lesión que produce incapacidad total permanente la multiplicación se hará por 1095 días según determina el artículo 495 de la Ley Federal del Trabajo.

A las sumas indicadas debe agregársele la indemnización del daño moral que prescribe el artículo 1916 para el caso de que el hecho que produjo el daño haya constituido un hecho ilícito desde el punto de vista civil. Esta responsabilidad por el daño moral no puede exceder de la tercera parte de lo que importe la responsabilidad correspondiente.

Sobre la materia, Francoz Rigalt ha expresado que a las cantidades indicadas hay que sumar los gastos médicos en que se haya incurrido antes de que ocurra alguna incapacidad o deceso.

En todo caso debe reiterarse que las diversas cantidades que se han mencionado no pueden, a nuestro juicio, exceder los topos máximos que ha consagrado el artículo 352.



## E. CAUSALES DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

El artículo 353 establece las causales de exención de responsabilidad de los propietarios o poseedores de aeronaves, las cuales son las que se pasan a indicar:

I. Hay exención de responsabilidad, en primer término, cuando los daños provienen de falta propia de la víctima como por ejemplo, si una persona se introduce a un campo aéreo y atraviesa imprudentemente la pista cuando una aeronave se encuentra aterrizando. En este punto hubiera sido conveniente dar al juez la posibilidad de regular los daños cuando el accidente se produce en parte por culpa del operador y en parte por negligencia de la víctima.

II. No hay tampoco responsabilidad de los propietarios o poseedores de aeronave cuando los daños sean el resultado de actos cometidos por un tercero con intención de causar daño a la aeronave, a la víctima o a las cosas. Esta causal de exención es discutible y debiera haberse reglamentado en forma más completa ya que al operador se le haría responsable si no ha tomado ciertas medidas razonables para evitar el hecho ilícito del tercero.

III. Finalmente, los propietarios o poseedores de aeronaves pueden eximirse de responsabilidad cuando la persona que operaba la aeronave cuando se produjeron los daños la ha usado sin su consentimiento. En este caso el legislador ha reglamentado acertadamente la causal ya que ha dispuesto que se deberá responder solidariamente con el autor del daño si no se comprueba haber tomado las medidas preventivas necesarias y que le fue imposible evitar el uso ilegítimo.

## F. LA RESPONSABILIDAD EN CASO DE ABORDAJE

La legislación mexicana, ha soslayado el problema de determinar qué debe entenderse por abordaje de aeronaves y la reglamentación que existe al respecto se reduce al artículo 354. Como se ha expresado al analizar la Convención de Roma de 1952, tanto a nivel nacional como internacional, existe la necesidad de reglamentar más adecuadamente esta importante y compleja materia.

La ley no utiliza tampoco la expresión abordaje y prefiere referirse a la colisión de aeronaves. Si dos o más aeronaves entran en colisión y producen daños a la persona o propiedad de terceros

en la superficie existe una responsabilidad solidaria de todos ellos. De tal manera que el tercero perjudicado no tendrá necesidad de averiguar quienes son los responsables del accidente y podrá demandar la indemnización de perjuicios a cualquiera de los propietarios o poseedores de las aeronaves que entraron en colisión. Sin embargo, si el monto de los daños excede al límite por el cual debe responder un propietario o poseedor de aeronave según su peso, no se podrá obligar a éste a responder más allá del límite establecido en el artículo 352. En esa alternativa lo recomendable para el perjudicado es demandar conjuntamente a todos los propietarios o poseedores de las aeronaves que entraron en colisión.

Aunque la ley no lo dice, por aplicación de las normas del derecho común, el poseedor o propietario de una aeronave que se haya visto obligado a responder no siendo culpable del accidente podrá demandar la devolución de lo pagado del propietario u operador que sea realmente culpable.

#### **G. RESPONSABILIDAD POR LOS DAÑOS QUE TIENEN SU ORIGEN EN EL RUIDO QUE PRODUCEN LAS AERONAVES**

No se encuentran en la legislación aeronáutica de México disposiciones específicas que obliguen al propietario o poseedor de una aeronave a indemnizar en caso de que el ruido de las aeronaves produzca daños o perjuicios a la persona o propiedad de terceros en la superficie.

Si el ruido producido por una aeronave se debe a maniobras normales de las aeronaves, en conformidad a las leyes y reglamentos vigentes, no puede reclamarse indemnización por los daños o perjuicios que se produzcan a terceros en tierra. En cambio, si la operación de la aeronave ha contravenido la legislación vigente es posible perseguir la responsabilidad del operador de la aeronave. A esta conclusión hay que llegar después del análisis conjunto de varias disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Hay que recordar en primer término que el artículo 351 señala que los propietarios o poseedores de aeronaves son responsables por los daños que produzca la operación de una aeronave a las personas o cosas que se encuentren en la superficie y que al perjudicado para perseguir esta responsabilidad le basta establecer la existencia del daño y su origen. Por su parte el artículo 592, prescribe que las personas que se crean perjudicadas por algún hecho u omi-

sión contrario a esta ley tendrá acción civil para exigir indemnización por daños y perjuicios. Ello hace concluir que será posible perseguir la responsabilidad del operador de una aeronave cada vez que los daños o perjuicios causados sean el producto de la operación de una aeronave en contravención a las disposiciones de la ley.

Refuerza la conclusión de que sólo debe responderse por el ruido que sea producto de operaciones contrarias a las normas vigentes de las aeronaves, lo señalado en el párrafo cuarto del artículo 356 que determina que el cumplimiento de las normas de la ley en materia de responsabilidad libera a quienes la tuvieren a su cargo de toda responsabilidad civil, sea esta contractual o extracontractual.

Naturalmente deben respetarse los límites máximos de responsabilidad que se establecen en la sección correspondiente a los daños a terceros, salvo que no se haya garantizado el pago de las indemnizaciones mediante seguros o depósitos, ya que en ese evento se responde por el total de los daños y perjuicios causados.

La Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental, publicada en el Diario Oficial de 23 de marzo de 1971, y el Reglamento para la prevención y control de la contaminación ambiental originada por la emisión de ruidos, Diario Oficial de 2 de enero de 1976, se refieren también a esta materia.

Entre las disposiciones que hay que destacar está el artículo 27 del reglamento que prohíbe sobrevolar aeronaves a hélice a una altura inferior a 300 metros sobre el nivel del suelo en zonas habitacionales o aeronaves a turbina a una distancia inferior a los 500 metros. Se excluyen de la prohibición las maniobras de aterrizaje, despegue, aproximación, estudio, investigación, búsqueda, rescate u otras situaciones de emergencia. La contravención, sin perjuicio de otras sanciones administrativas que impone la legislación aeronáutica, está penada en el artículo 62 del reglamento con multa de \$500 a \$50,000.

Los artículos 38 y 39 obligan a los fabricantes de vehículos, entre ellos de aeronaves, a adoptar las medidas que el avance de la técnica permita para amortiguar los ruidos y los propietarios de estos medios de transporte quedan asimismo obligados a mantener en buen estado los dispositivos técnicos correspondientes.

El artículo 66 al dar normas para calificar las sanciones se pone en el caso de que se hayan producido daños a terceros, pero no reglamenta la indemnización de éstos.

En lo que respecta a las aeronaves, el control del cumplimiento de las disposiciones legales respecto al ruido corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

## H. SEGUROS

El artículo 352 de la ley exige que los propietarios o poseedores de aeronaves garanticen el pago de las indemnizaciones que puedan corresponderles. Para ello deben contratar con una institución de seguro debidamente autorizada o bien pueden hacer un depósito en Nacional Financiera, S. A., por el valor de la cantidad máxima por la cual deban responder de acuerdo al peso bruto de la aeronave.

Si una persona tiene dos o más aeronaves no se le exige que garantice la responsabilidad correspondiente a todas las aeronaves sino que basta que se constituya un seguro o depósito por el doble del valor correspondiente a una de las aeronaves. La ley no se ha puesto en el caso que las aeronaves tengan un peso bruto distinto, por lo cual corresponderá a las autoridades aeronáuticas determinar cual aeronave del conjunto es la que debe tomarse en cuenta para los efectos de calcular el monto mencionado.

El plazo para constituir el seguro o el depósito es de quince días, contados desde la fecha de la obtención de la concesión, del permiso o de la matrícula respectiva. Estas garantías deben además mantenerse vigentes por el plazo de vigencia de la concesión, permiso o matrícula.

Las personas que no cumplan con su obligación de constituir o mantener las garantías que señala el artículo 352 pierden el beneficio de la limitación de responsabilidad y deberán responder por el valor total de los daños causados.

Los propietarios extranjeros de aeronaves de servicio privado pueden también ser obligados por las autoridades aeronáuticas a asegurar su responsabilidad.

## I. EJERCICIO DE ACCIONES Y PRESCRIPCIÓN

El derecho a percibir la indemnización, por daños causados a la persona o bienes de terceros en la superficie, y la fijación de su

monto, según prescribe el artículo 355, se sujetará a las disposiciones aplicables del Código Civil del Distrito Federal.

El plazo de prescripción es de un año a contar desde la fecha en que ocurrieron los hechos que dan origen a la responsabilidad. En este caso no se ha establecido plazo de caducidad.

## 5. *LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS SERVICIOS DE LA INFRAESTRUCTURA*

El comandante de una aeronave de acuerdo al artículo 321 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, es el “responsable de la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la aeronave, la tripulación, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo, tan pronto se haga cargo de la aeronave para comenzar el vuelo.” Sin embargo, su autoridad no es ilimitada ya que está sujeta a una serie de normas. Así debe cumplir con las órdenes e instrucciones que desde tierra le den los servicios de la infraestructura.

Los servicios de la infraestructura, según el artículo 326, son los de control de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, meteorología y ayudas a la navegación aérea. En México, en un comienzo, estos servicios fueron instalados y administrados por las propias compañías aéreas. Las empresas aéreas comerciales, nacionales y extranjeras, constituyeron el 13 de diciembre de 1944, en conformidad a la Ley de Sociedades Mercantiles, una sociedad anónima denominada Aeronáutica Radio de México, S. A. que tenía por misión unificar y coordinar los servicios para la seguridad del tránsito aéreo. Más adelante, con fecha 8 de abril de 1952, el gobierno federal otorgó a esta empresa la concesión de los servicios de control de tránsito aéreo, meteorología, telecomunicaciones aéreas y radio ayudas para la navegación aérea.

Posteriormente, por decreto presidencial publicado en el Diario Oficial de 12 de junio de 1965, se creó el organismo público descentralizado denominado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, ASA. Este organismo tenía originalmente por misión administrar, operar y conservar los aeropuertos y prestar los servicios auxiliares. De esta manera se asignaron a ASA, las facultades que antes correspondían en materia aeroportuaria a la Dirección General de Aeronáutica Civil y en lo que respecta a servicios auxiliares a Aeronáutica Radio de México, S. A.

Esta situación varió fundamentalmente al convertirse esta últi-

ma, con fecha 17 de noviembre de 1966, en una empresa de participación estatal mayoritaria que se conoce en la actualidad como Radio Aeronáutica Mexicana, S. A. de C. V., RAMSA, y a la cual se traspasaron para el cumplimiento de sus finalidades una serie de bienes que anteriormente pertenecían a ASA. Por ello este último organismo sólo ha mantenido la administración, operación y conservación de los aeropuertos.

Las informaciones que proporcionen o las órdenes que den los servicios de la infraestructura a las tripulaciones de las aeronaves puedan ocasionar un accidente que tenga su causa en errores o ineficiencias de ellos. Surge entonces el problema de determinar si es posible perseguir civilmente la responsabilidad de los encargados de estos servicios.

No existen en la Ley de Vías Generales de Comunicación disposiciones que resuelvan específicamente el problema por lo cual hay que recurrir a las normas del derecho común. Sobre el particular es necesario tener presente lo prescrito en el artículo 1928 del Código Civil del Distrito Federal, el cual hace responsable al Estado por los daños que causen sus funcionarios en el ejercicio de las funciones que le están encomendadas. La responsabilidad que tiene en este campo el Estado es subsidiaria ya que sólo es posible hacerla valer cuando el funcionario no tiene bienes o cuando los que posee no son suficientes para responder del daño causado. De tal manera que si es la Federación la que tiene a su cargo un servicio de la infraestructura corresponderá a ella responder civilmente si el funcionario culpable no tiene bienes suficientes para indemnizar.

Lo expuesto precedentemente no siempre se aplicará ya que ASA tiene a su cargo una red aeroportuaria que comprende 47 aeropuertos, entre los cuales se cuentan los de mayor tráfico e importancia, y RAMSA cubre los servicios de la infraestructura en las zonas de mayor movimiento.

Sobre la materia hay que tener presente que el artículo 1924 del Código Civil mencionado determina que los patrones y dueños de establecimientos mercantiles están obligados a responder por los daños y perjuicios causados por sus obreros o dependientes en el ejercicio de sus funciones. Esta disposición podría hacer concluir que ASA y RAMSA, que tienen personalidad jurídica y patrimonio propios, deben responder por los daños y perjuicios que se ocasionen debido a culpa o negligencia de su personal. Como no existen en la legislación común mexicana, para este caso, normas que limiten la responsabilidad es aconsejable que las disposiciones aero-

náuticas sean complementadas para establecer con claridad cuales son los montos máximos de responsabilidad por los cuales se debe responder según las circunstancias.

En todo caso las entidades citadas pueden eximirse de responsabilidad, al tenor del propio artículo 1924 si prueban que en la comisión del daño sus obreros o dependientes no han tenido culpa o no se les puede imputar negligencia.

Cierra el cuadro de normas relativo a la responsabilidad de los dependientes en el Código Civil el artículo 1927 que indica que el que paga el daño ocasionado por sus dependientes puede repetir en contra de ellos.

## 6. JURISPRUDENCIA SOBRE RESPONSABILIDAD

### A. ELÍAS CORRAL MANRIQUE VS. AERONAVES DE MÉXICO, S. A.

El 27 de agosto de 1969 despegó del Aeropuerto de la ciudad de México el avión DC-9, matrícula XA-501, de Aeronaves de México, S. A., el cual salía con rumbo a Ciudad Juárez, Estado de Chihuahua. A los diez minutos de vuelo se produjo una explosión que abrió un boquete en la cabina de pasajeros y que le causó lesiones graves al pasajero doctor Elías Corral Manrique. Las lesiones que sufrió éste último en las extremidades inferiores le produjeron invalidez parcial e imposibilitaron durante un periodo prolongado para ejercer su profesión.

La causa del accidente, según el dictamen de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes de Aviación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se debió al estallido de una llanta lo cual ocurrió cuando el tren de aterrizaje se encontraba guardado en su compartimiento; esto produjo un boquete en el piso de la cabina de pasajeros. El estallido de la llanta, según el dictamen, fue causado probablemente por el envejecimiento prematuro del encordado de la misma. De acuerdo a las investigaciones y conclusiones de la misma comisión, la empresa había realizado el mantenimiento y la revisión de la llanta de acuerdo a las disposiciones vigentes y la operación de la aeronave se había hecho también en forma normal.

Como no pudo concretarse un arreglo extrajudicial, el doctor Elías Corral Manrique demandó con fecha 11 de agosto de 1971

a la compañía ante el Juez Primero de Distrito del Distrito Federal en Materia Civil, en vía ordinaria civil y federal, solicitando:

- a) La indemnización prevista en el artículo 1915 del Código Civil.
- b) La cantidad de 300,000 pesos por concepto de honorarios que hubiese recibido de su clientela particular.
- c) Percepciones que dejaría de recibir de su clientela particular por un año más.
- d) Pago de las cantidades que debería pagar por concepto de futuras operaciones en la ciudad de Nueva York debido a la gravedad de las lesiones y a la necesidad de recurrir a especialistas en la materia fuera del país.
- e) La indemnización correspondiente al daño moral.
- f) Los gastos y costas de juicio.

La demanda se fundamentaba en los artículos 1913, 1915, 1916, 1934, 2108 a 2110 y demás pertinentes del Código Civil Federal; artículo 24 fracción IV y título primero del libro segundo del Código Federal de Procedimientos Civiles y artículo 5 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

La compañía demandada manifestó al respecto que el actor carecía de derecho y acción para solicitar indemnización de los daños y perjuicios en virtud de que tal derecho había prescrito de conformidad al artículo 347 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que establece el plazo de un año para ello. Además se señaló que el demandado reclamaba más de lo que establecía el Código Civil en los artículos 1915 y 1916.

Por sentencia de 28 de octubre de 1972 el Juez citado declaró operante la excepción de prescripción negativa que hizo valer Aeronaves de México, S. A. y la absolvió de las prestaciones que reclamaba el actor. En materia de costas no hubo especial condenación.

Inconforme con este fallo, el demandante interpuso recurso de apelación ante el Segundo Tribunal Unitario del Primer Circuito, el cual con fecha once de septiembre de 1973 revocó la sentencia de primera instancia y resolvió lo siguiente:

- a) Se condenó a Aeronaves de México, S. A. a pagar 11,450 pesos por concepto del importe de implementos y aparatos ortopédicos que fueron necesarios para el restablecimiento del actor y 45,000 pesos por el valor de los servicios durante seis meses de una fisiatra y enfermera especial.



- b) Se absolvió a la demandada de pagar los 300,000 pesos que el pasajero reclamaba por concepto de honorarios que se dejaron de percibir de su clientela particular.
- c) Se absolvió a la demandada de pagar los honorarios de la clientela particular del actor por el término de un año.  
Se le condenó, en cambio a pagar la suma de 4,500 pesos por concepto de importe de seis meses de salarios a razón de 25 pesos diarios.
- d) Se condenó a la demandada a pagar el equivalente de 6,700 dólares en moneda nacional, correspondiente al valor de las intervenciones quirúrgicas que debían practicarse al demandante según indicaban los peritos.
- e) Se absolvió asimismo a la demandada de la obligación de indemnizar el daño moral en los términos del artículo 1916 del Código Civil, en atención al hecho de que los daños no se debieron a una actividad delictuosa, ya fuera dolosa o de culpa.
- f) Sobre costas no hubo tampoco especial condenación ya que las pretensiones del actor sólo fueron acogidas en parte.

Aeronaves de México, S. A. recurrió de amparo ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación en contra de la resolución citada, por considerar que se habían violado los artículos 14 y 16 de la Constitución de la República, en tanto que la autoridad responsable no había actuado conforme a leyes expedidas con anterioridad al hecho, la sentencia no estaba conforme a la letra ni a la interpretación jurídica de la ley y no se había fundado ni motivado debidamente la causa legal del procedimiento, trasgrediéndose, en consecuencia, las disposiciones contenidas en los artículos 4, 342, 343 y 357 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Al fundamentar el recurso de amparo, la parte recurrente expresó que el artículo 357 de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que las controversias de orden civil que se susciten con motivo de cualquier accidente sufrido por una aeronave o causado por ésta deben tramitarse y decidirse de acuerdo al artículo 4º de la misma ley. Esta última disposición, por su parte, al regular la materia establece un orden de prioridades que hace aplicable, para el caso, en primer término la Ley de Vías Generales de Comunicación, sus reglamentos y demás leyes especiales y en su defecto los preceptos del Código Civil y de Procedimientos Civiles del Distrito Federal.

Agregaba la defensa de la empresa que conforme al artículo 342

de la ley, las empresas concesionarias y permisionarias de servicios públicos de transporte, regulares o no regulares, son responsables por las lesiones o muerte, o por cualquier otro daño causado al pasajero, si éstos son causados con motivo del transporte y que se comprende por tal periodo el tiempo comprendido desde que el pasajero aborda la aeronave hasta el momento en que ha desembarcado de ella, ya sea la terminación de viaje previsto en el contrato de transporte o en el caso de un aterrizaje forzoso o accidental.

De producirse lesiones o muerte de un pasajero la compañía debía indemnizar a las víctimas de acuerdo a lo determinado en el artículo 343 que establece un máximo de 20,000 pesos para el caso de lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente y hasta un máximo de 10,000 pesos para el caso de lesiones que produzcan invalidez parcial temporal. La defensa de la empresa estimaba que estos límites debían aplicarse al caso ya que, para que la empresa perdiera el beneficio de la limitación de responsabilidad, era necesario que hubiera existido dolo de su parte o de sus dependientes o empleados lo cual no se había comprobado en el juicio. Por otra parte, no correspondía tampoco aplicar el monto máximo de 25,000 pesos que el mismo artículo establece para el caso de lesiones que no involucren invalidez total permanente, ya que la empresa había tomado las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigidas por la ley y sus reglamentos o que le fue imposible tomarlas.

Concluía la defensa que si bien era efectivo que el artículo 347 de la ley se remitía al Código Civil del Distrito Federal para determinar el derecho a percibir la indemnización y para la fijación de su monto, esta disposición se encontraba limitada por otras normas de la Ley de Vías Generales de Comunicación entre las cuales se encontraban: los artículos 357 y 4 que hacían aplicables prioritariamente las disposiciones especiales de la ley, el artículo 343 que establecía sumas máximas de responsabilidad para el caso de muerte o lesiones de los pasajeros. Además el mismo artículo 347, párrafo segundo establecía un plazo especial de prescripción aplicable al caso, que era de un año contado desde la fecha de los hechos que dieron nacimiento al derecho a pedir la indemnización o desde la fecha de la iniciación del viaje prevista en el contrato de transporte.

Finalmente se señalaba que el artículo 356 prescribía que el cumplimiento, en los términos de la ley, de las obligaciones derivadas de la responsabilidad a que la misma se refiere libera a quienes las

tuvieran a su cargo de toda responsabilidad civil, ya sea de naturaleza contractual y extracontractual. Como la empresa había asegurado el pago de la indemnización al tener seguros contratados al respecto y no tenía responsabilidades en el accidente según constancia expedida por la Dirección de Aeronáutica Civil y había cumplido en general con todas y cada una de las obligaciones que en esta materia la ley indicaba, no se podía perseguir su responsabilidad sino hasta los límites que señalaba el artículo 343 ya citado.

Desde el punto de vista procesal la empresa alegaba además violación de los artículos 211 y 348 del Código Federal de Procedimientos Civiles por no haberse apreciado prudentemente el valor de la prueba pericial y por no haberse estudiado previamente la excepción de prescripción antes de entrar al fondo del asunto.

La Tercera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, con fecha 25 de noviembre de 1974, al pronunciarse sobre el amparo estimó improcedentes los conceptos de violación alegados por la quejosa y negó el amparo solicitado. En síntesis, las consideraciones que se hacen por ese alto tribunal para negar la procedencia del amparo son las siguientes:

*Primero.* Se estimó que la responsabilidad civil objetiva o por riesgo creado a que se refiere el artículo 1913 del Código Civil Federal y que proviene del daño que se haya causado por el empleo de un mecanismo peligroso por sí mismo o por la velocidad que desarrolle, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzca o por otras causas análogas, es distinta a la responsabilidad por daños a los pasajeros prevista para las empresas de transporte aéreo, concesionarias o permisionarias de un servicio público. En efecto, en la primera lo único que importa es que el daño sea causado por un mecanismo de la clase indicada sin que importe que se trate de hechos lícitos o ilícitos. En la segunda en cambio se requiere siempre de la existencia de un contrato de transporte celebrado entre la empresa y el viajero que resulta lesionado. Este contrato es la relación jurídica que viene a determinar el momento en que surge la responsabilidad del transportador, artículo 342, y los límites hasta los cuales se puede ampliar esa responsabilidad por voluntad de las partes, artículo 356, párrafo segundo. En tales circunstancias es posible que en un momento dado puede existir una de ellas o las dos.

En este punto la Suprema Corte se basó en una tesis jurisprudencial que había servido también de apoyo a la sentencia de segunda instancia. Esta tesis jurisprudencial que emana de la Tercera

Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, número 320, página 977, cuarta parte del Apéndice al Semanario Judicial de la Federación de 1965 expresa lo siguiente:

La responsabilidad extracontractual, sea por acto ilícito o por el uso de instrumentos peligrosos, es independiente de que haya o no contrato. Una empresa de transporte es responsable del daño que cause con los vehículos con que presta servicio, tanto respecto de los pasajeros como de los simples transeúntes. Sería contrario a la equidad que dicha responsabilidad estuviera sujeta a normas distintas, sólo por el hecho de que en un caso haya contrato y en otro no. En la responsabilidad contractual se atiende a la culpa y el incumplimiento del contrato por parte del transportador, mientras que en la responsabilidad objetiva, basta el uso de instrumentos peligrosos para que deba repararse el daño causado y el obligado sólo puede librarse del pago de la indemnización, si demuestra que el daño se produjo por negligencia inexcusable de la víctima. Hay casos en que concurren dos tipos de responsabilidades, la derivada del simple incumplimiento del contrato y la proveniente del uso de instrumentos peligrosos; entonces pueden ejercitarse a la vez dos acciones. Pero si se demanda a una empresa de transporte por daño causado a uno de sus pasajeros, en un accidente, no puede considerarse que existan dos acciones y que puede el interesado optar entre cualquiera de ellas, puesto que la base de la obligación del porteador no es el contrato, sino la ley, y por eso sólo existe la acción extracontractual.

La Corte estimó que la tesis jurisprudencial citada debía entenderse como complementaria por lo que expresó:

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, está obligado a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que el 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 a la culpa grave, para establecer que la persona que cause el daño con tales instrumentos, debe repararlo independientemente de que esté vinculado o no con la víctima en forma contractual. El acto dañoso no queda ya comprendido dentro de los límites del contrato, y cualquiera convención relativa al mismo, no deroga las disposiciones que la rigen.

Esta tesis tiene el número 316 y se encuentra contenida en la página 967 del Apéndice precedentemente señalado.

Al comentar estas tesis, en los considerandos de la sentencia recaída en el amparo se expone que ambas sostienen que la base de la

responsabilidad en el transporte terrestre era la ley y que tal referencia debe entenderse hecha a la ley que rige la responsabilidad objetiva y no a la Ley de Vías Generales de Comunicación, que sólo rige la responsabilidad derivada del contrato de transporte terrestre, aéreo o marítimo.

De lo expuesto concluía que era correcto que el actor en su demanda hubiera citado únicamente el artículo 5º de la Ley de Vías Generales de Comunicación para que la causa fuera conocida por un juez federal. Pero que el hecho de que ese texto legal entregara competencia a los jueces federales para conocer de los juicios contra las empresas de transporte no significaba que debía aplicarse el artículo 4º de la ley citada sino el Código Civil pues se trataba de hacer efectiva la responsabilidad objetiva en que incurrió la empresa transportadora en el accidente aéreo en el que resultó lesionado un pasajero y no se trataba, en cambio, de interpretar el contrato de transporte que existía entre las partes.

*Segundo.* Estimó la Suprema Corte que no había tampoco violación del artículo 4º de la Ley de Vías Generales de Comunicación ya que esa disposición prescribía la aplicación prioritaria de las normas contenidas en ella sobre las del Código Civil cuando se tratara de juicios que tuvieran por objeto decidir sobre la interpretación y cumplimiento de las concesiones y de los contratos celebrados con motivo del transporte. Sin embargo en el juicio respectivo el actor no planteó esos supuestos en la demanda sino que exigió la responsabilidad extracontractual que estaba a cargo de la empresa por el sólo uso de mecanismos peligrosos que causen daños a que se refiere el artículo 1913 del Código Civil Federal.

De ello se desprende que no correspondía aplicar los artículos 342 y 343 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que regulan la responsabilidad derivada del incumplimiento del contrato de transporte, pero no la responsabilidad objetiva y extracontractual que proviene del uso de mecanismos peligrosos y que tiene establecido un régimen especial en el artículo 1913 del Código Civil Federal.

Por la misma razón no era procedente aplicar el artículo 356 de la ley que exime de otras responsabilidades civiles contractuales o extracontractuales a las empresas aéreas que hayan cumplido con las disposiciones de ésta en materia de responsabilidad.

*Tercero.* Frente a la argumentación por parte de la demandada que existía violación del artículo 347 el cual establecía un plazo de prescripción de un año para interponer la acción, la Suprema Cor-

te expresó que por las razones anotadas no correspondía aplicar las normas de la Ley de Vías Generales de Comunicación sino el Código Civil Federal que establecía en el artículo 1934 un plazo de prescripción de dos años que no se había cumplido aún cuando se interpuso la acción.

*Cuarto.* En lo que respecta a los asuntos procesales ventilados, el tribunal concluyó que había existido una prudente apreciación del valor de la prueba pericial para los efectos de determinar las indemnizaciones que debían cancelarse al actor y que por tanto no había violación del artículo 211 del Código Federal de Procedimientos Civiles.

*Quinto.* Finalmente la Suprema Corte estimó que no era exacto que el tribunal de segunda instancia hubiera omitido estudiar debidamente la excepción de prescripción de la acción ya que se había expresado en la sentencia que no había aún transcurrido el plazo de dos años a que se refería el artículo 1934 del Código Civil que era la norma aplicable al respecto. Por tanto no había violación del artículo 248 del Código Federal de Procedimientos Civiles.

El análisis de las resoluciones pronunciadas por el Juez Primero de Distrito del Distrito Federal en Materia Civil, del Segundo Tribunal Unitario del Primer Circuito y de la Tercera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, permite concluir que la clave para decidir los asuntos de carácter sustantivo consistía en determinar si se aplicaban las normas del Código Civil para el Distrito Federal, en materia común, y para toda la república en materia federal o las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

La resolución del tribunal de segunda instancia y de la Suprema Corte permitió indemnizar adecuadamente al actor que había sufrido daños y perjuicios por valores mucho más altos que las sumas máximas que contempla el artículo 343 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Sin embargo, en las resoluciones comentadas no sólo estaba en juego la justicia que en el caso particular había que hacer al actor sino también la necesidad de que la actividad aérea se regule por las normas que le son propias y que constituyen el marco jurídico e institucional que se ha previsto para su desarrollo en beneficio del país.

Al examinarse las convenciones internacionales que existen sobre la materia y la legislación nacional de los diversos países, puede concluirse que la regulación de la responsabilidad en materia aeronáutica, tanto en su aspecto contractual como extracontractual,

queda claramente entregada a la regulación de las normas especiales que se dictan sobre el particular, las cuales se aplican prioritariamente a lo establecido en el derecho común.

Si se analiza la exposición de motivos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y las sesiones en que se discutió en el Congreso de la Unión, se podrá advertir que la intención del legislador fue indudablemente regular en forma especial esta materia.

Sin embargo, es la propia Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 357 la que con mayor certidumbre permite resolver el problema clave de determinar cuál es la legislación aplicable. En efecto expresa que las “controversias de orden civil que se susciten con motivo de cualquier accidente sufrido por una aeronave o causado por ésta se tramitarán y decidirán de acuerdo con el artículo 4º de esta ley.”

En el juicio en cuestión se ventilaba precisamente una controversia de orden civil que tenía indudablemente su origen en un accidente sufrido por una aeronave y por tanto correspondía la tramitación y resolución de conformidad con el artículo 4º de la Ley de Vías Generales de Comunicación que establece la aplicación prioritaria de las normas de esta ley sobre la legislación común. Ello significaba por tanto resolver el asunto en conformidad al artículo 347 de la ley que establece un plazo de prescripción de un año que a la fecha de la interposición de la acción se encontraba sobradamente cumplido y por tanto correspondía, como lo hizo el tribunal de primera instancia, declarar operante la excepción de prescripción negativa que hizo valer la demandada al contestar el libelo.

Si la demanda se hubiera interpuesto oportunamente, la resolución del asunto debería haber quedado entregado a lo dispuesto en el artículo 343 de la ley que establecía montos máximos de responsabilidad de 20,000 ó 10,000 pesos, según se trate de lesiones que ocasionan invalidez parcial permanente o invalidez parcial temporal; salvo que se hubiera comprobado en el proceso que la empresa no tomó las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigidas por la ley o sus reglamentos, caso en que se hubiera tenido que responder hasta una suma máxima de 25,000 pesos; o salvo que hubiera existido dolo de la empresa o de sus dependientes o empleados, caso en que se hubiera perdido el beneficio de la limitación de la responsabilidad y hubiera sido necesario responder por el valor total de los daños y perjuicios en los términos que establece el Código Civil Federal.



Al resolver el amparo comentado la Tercera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación no se pronunció en forma expresa sobre las razones que se tuvieron para no aplicar el artículo 357 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Debe entenderse, sin embargo, que a su criterio no procedía aplicarlo por el hecho de que la responsabilidad objetiva o por riesgo creado a que se refiere el artículo 1913 del Código Civil es una responsabilidad que puede aplicarse en todo caso, independientemente de que haya o no contrato de transporte y que éste sea de naturaleza terrestre, marítima o aérea.

Como ya se ha expresado, la legislación aérea que se ha dictado a nivel nacional e internacional, en materia de responsabilidad, emanada de la actividad aeronáutica siempre ha perseguido regular especialmente y en forma total el problema, tanto en materia contractual como extracontractual, estableciendo en muchos casos sistemas distintos de responsabilidad para cada una de estas alternativas. Así sucede también en la legislación mexicana, por lo cual no se puede concordar con la conclusión de que si un pasajero sufre lesiones en un accidente aéreo pueda tener la posibilidad de accionar de acuerdo al contrato de transporte aéreo para perseguir la responsabilidad contractual de la empresa o, al mismo tiempo, se pueda perseguir la responsabilidad extracontractual proveniente del uso de la empresa de transporte de mecanismos peligrosos en los términos del artículo 1913 del Código Civil Federal.

Tampoco sería lógico sostener que al producirse un accidente el pasajero lesionado pudiera optar indistintamente por hacer valer las normas sobre responsabilidad civil aeronáutica, contractual o extracontractual, que establece la Ley de Vías Generales de Comunicación ya que se trata de dos sistemas distintos que obedecen a causas y principios que pueden diferenciarse con nitidez. Menos validez tiene, por tanto, a nuestro juicio, sostener que existe la posibilidad de que el pasajero aéreo, víctima de las lesiones, pueda indistintamente accionar extrajudicialmente en conformidad al derecho común o persiguiendo la responsabilidad contractual de la empresa de acuerdo a la ley especial.

Por último, aún en el evento de que fuera aceptable la teoría de que el pasajero aéreo lesionado pudiera accionar contractual o extracontractualmente contra la empresa, en todo caso serían aplicables las normas especiales de la ley en lo que ella prevee y por tanto correspondía hacer valer el plazo de prescripción del artículo 347 que se aplica a ambos tipos de responsabilidad aeronáutica.



El caso comentado conlleva como conclusión final la necesidad de compatibilizar la justa indemnización que debe darse a las víctimas de un accidente aéreo con la de que la actividad aeronáutica en general, y las empresas aéreas en particular, se rijan por un sistema de responsabilidad que permita el progreso y normal desenvolvimiento de la aviación. El establecimiento de límites bajos de responsabilidad, o permitir que éstos queden obsoletos en relación al devenir económico de un país, no son beneficiosos ya que existirá una natural tendencia de los tribunales, por razones de equidad, a sostener planteamientos que permitan aplicar las normas del derecho común, para acercarse de esta manera a una reparación más integral de los daños y perjuicios ocasionados. La determinación, en cambio, de límites de responsabilidad razonables permite a las compañías tener la certeza de que se aplicará el estatuto jurídico apropiado y les permitirá tomar las medidas necesarias para garantizar a través de seguros el pago de las indemnizaciones y velar porque la economía de la empresa no tenga que enfrentarse a situaciones imprevistas que puedan poner en peligro su acción.

#### **B. COMPAÑÍA GENERAL ANGLO MEXICANA DE SEGUROS, S. A. vs. AERONAVES DE MÉXICO, S. A.**

Gestetner, S. A. encomendó a Aeronaves de México, S. A. el transporte de una máquina electrónica copiadora, la cual fue entregada en Monterrey para ser remitida a la filial de la embarcadora en Torreón. La empresa transportadora dejó constancia del contrato respectivo en guía aérea número 190076, de 20 de agosto de 1970, en la cual consta que la mercadería que se debía transportar pesaba 40 kilos y que por concepto de flete se pagó la suma de \$50.45.

La especie no llegó a su destino y la compañía aérea comunicó a Gestetner, S. A. con fechas 12 de abril y 24 de agosto de 1971, haber agotado las investigaciones para localizar el embarque.

Ante esta situación y por el hecho de que la máquina copiadora se encontraba asegurada por póliza abierta del ramo de transportes número 55,598/51340 expedida por la Compañía Anglo Mexicana de Seguros, S. A., que amparaba contra todo riesgo el efecto señalado, la embarcadora requirió y obtuvo de la compañía aseguradora el pago de la cantidad de \$12,228.80 correspondiente a su valor.

Posteriormente la Compañía General Anglo Mexicana de Seguros, S. A. demandó a la empresa aérea en la vía ordinaria mercantil, con fecha 2 de marzo de 1972, ante el Juez Vigésimo Cuarto de lo Civil, solicitando:

- a) El pago de la suma de \$12,228.80 que correspondía al valor del costo de la máquina copiadora.
- b) Intereses legales que debía causar la cantidad mencionada hasta su pago total.
- c) Gastos y costas del juicio.

La actora fundaba su acción en el hecho de que la demandada había reconocido el extravío del embarque y haber subrogado los derechos de Gestetner por haber pagado el valor del costo de la máquina copiadora. Asimismo consideraba injusto que la empresa aérea pretendiera pagar la suma de 20 pesos por kilo bruto pues el valor de la mercancía era muy superior; además, la falta de explicaciones correctas sobre el extravío del embarque se podía prestar a lucros indebidos. Citaba como fundamentos legales de su acción el artículo 111 de la Ley del Contrato de Seguro; los artículos 1, 3 (fracciones I y II), 75 (fracciones VIII y XXIV), 77, 78, 1049, 1050, y del 1377 al 1390 del Código de Comercio, y los artículos 2107, 2646 y 2656 del Código Civil.

La empresa demandada contestó el libelo argumentando que de conformidad al artículo 349, fracción I, inciso a) de la Ley de Vías Generales de Comunicación, sólo le correspondía pagar la suma de 20 pesos por kilo de peso bruto y que como el embarque había pesado 40 kilos sólo debía responder por una suma que ascendía a 800 pesos.

Agregó que el monto de la indemnización no era injusto, pues el remitente no había hecho una declaración expresa del valor de la mercancía y, además, la cláusula sexta, impresa en el anverso de la guía sólo hacía responsable al porteador en los términos de la disposición citada.

En las pruebas rendidas por las partes quedó acreditado que el contenido de la cláusula sexta acordada por ellas era el siguiente:

El remitente deberá declarar invariablemente el valor de su envío el cual será anotado en el bulto o paquete y en la Guía aérea respectiva. El valor declarado será el máximo por el cual responderá la empresa, y el remi-

tente conviene en que si por error o mala fe declara un valor inferior al que realmente hubiera tenido el envío, no podrá exigir ninguna responsabilidad a la porteadora por la diferencia que pudiera haber entre el valor declarado y el valor real del paquete o paquetes. Cuando por algún motivo el remitente omite la declaración del valor de su envío, la responsabilidad de la Empresa se limitará a la cantidad de \$20.00 (VEINTE PESOS 00/100 M.N.) por kilogramo bruto (artículo 349-la. de la Ley de Vías Generales de Comunicación), y ambas partes convienen expresamente en que, en tales casos, el remitente no tendrá derecho a formular reclamación por una cantidad mayor; no se podrá considerar como pérdida una remesa antes de efectuarse las averiguaciones necesarias y dentro de un plazo de 50 días contados a partir de la fecha en que haya sido reclamado el embarque.

Indicó asimismo que la subrogación reclamada por el actor de conformidad al artículo 111 de la Ley sobre el Contrato de Seguro sólo procedía respecto de la cantidad por la cual contractual o legalmente debía responder la empresa aérea.

Por sentencia de 26 de enero de 1973 el Juez Vigésimo Cuarto de lo Civil recibió la demanda y condenó a la empresa aérea a pagar a la compañía aseguradora la cantidad de \$12,228.80 por el valor del costo de la máquina copiadora y los intereses moratorios legales sobre tal cantidad. En materia de costas no hubo especial condenación.

En relación a la cláusula sexta del contrato de transporte, impresa en el anverso de la guía aérea, el tribunal estimó que era contraria a derecho y debía tenerse por no puesta. En apoyo de esta tesis citó el artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación señalando que:

es requisito indispensable que las empresas de transporte mantengan una tarifa ordinaria de flete con responsabilidad ilimitada para el porteador como principio general y simultáneamente una tarifa reducida con responsabilidad limitada para el mismo porteador como regla de excepción para que el público, con conocimiento de ambas, pueda optar libremente entre unas y otras, de tal manera que la diferencia de precios por el servicio sea la justa ventaja que el usuario debe tener frente al privilegio de la porteadora para responder limitadamente en caso de pérdida de la mercancía, ya que el principio de la responsabilidad limitada reviste en el Derecho un carácter excepcional.

Por lo tanto, los casos permitidos por la ley deben interpretarse restrictivamente y en consecuencia, la cláusula en que las empresas porteadoras limiten su responsabilidad, en el caso de pérdida de la

mercancía, son contrarias a derecho y deben tenerse por no puestas, al no llenarse las condiciones mencionadas en el artículo 66.

Los fundamentos legales de la resolución se basan en los artículos 1, 2, 77 y 78 del Código de Comercio; y artículos 1792, 1793, 1794, 1796 a 1798, 1803, 1807, 1812, 1824, 1826, 1827, 1832, 1835 a 1837, 1839, 1851, 1854, 1858, 2107, 2646, 2648 y 2656 del Código Civil que se aplicaron en forma supletoria.

La empresa aérea apeló la sentencia expuesta precedentemente ante la Segunda Sala del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, la cual resolvió con fecha 3 de marzo de 1975 confirmar lo determinado en primera instancia.

Entre las consideraciones que hizo el tribunal mencionado cabe destacar su posición frente a los datos que deben indicarse y las cláusulas contenidas en las guías aéreas usadas por las empresas como cartas de porte aéreo. De acuerdo al criterio del tribunal dichos documentos “no le son leídos pormenorizadamente a los remitentes de envíos ni consta que se les entreguen previamente para que se enteren de su contenido ya impreso”. De tal manera que frente a una omisión es necesario investigar cuál de las partes es la causante de ella. En el caso de autos la cláusula sexta de la guía determina que el remitente debe declarar invariablemente el valor de su envío el cual deberá anotarse en el bulto o paquete y en la misma guía. Este dato, según el tribunal, no le interesa al remitente que sólo persigue remitir la mercancía de un lugar a otro, lo cual es lo normal y esencial en el contrato de transporte de carga. En cambio, es evidente que es la empresa porteadora la que debe indagar este dato para anotarlo en el bulto o paquete y establecer el valor por el cual debe responder si hay pérdidas o daños. La omisión por consiguiente debe imputarse a la porteadora. Además, según el tribunal, el juzgador debe fallar en favor de quien trata de evitarse un perjuicio y no en favor del que trata de obtener un lucro.

Ante lo resuelto, la empresa aérea demandada recurrió al amparo ante el Segundo Tribunal Colegiado del Primer Circuito en Materia Civil por violación de los artículos 14 y 16 de la Constitución; artículos 66 y 69 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; artículos 1, 2, 77 y 78 del Código de Comercio; y artículos 1792, 1793, 1794, 1796, 1832, 1835, 1851, 1854 y 2107 del Código Civil. Se señaló asimismo que se habían dejado sin aplicar los artículos 69, 249 fracción I inciso A, de la Ley de Vías Generales de Comunicación y 19 del Código Civil.

El tribunal resolvió el amparo al estimar que el hecho de no haberse expresado en la guía el valor de la mercancía transportada no era imputable a la empresa, pues el interés de anotar el dato correspondía no sólo a la empresa, sino también, al remitente para el caso de pérdida o extravío, porque será la base de su consiguiente reclamación. Por otra parte la guía o carta de porte aéreo constituye un contrato de transporte de mercaderías que como cualquiera otro obliga a las partes a lo estipulado en él, aunque sus cláusulas se encuentren impresas, con tal que se hayan cumplido con los requisitos legales que corresponden y no existan vicios.

Concluye el tribunal señalando que si al celebrarse el contrato no se hizo constar en alguna forma el valor de la especie embarcada, no corresponde que la empresa responda por dicha suma, no sólo porque así está estipulado en las cláusulas del contrato, sino también porque así lo dispone el artículo 349, fracción 1 inciso a) de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el cual expresa que debe indemnizarse al perjudicado a razón de \$ 20 por kilo de peso bruto. Se estima también que sólo correspondería pagar una suma más elevada si en conformidad al penúltimo párrafo de dicho artículo, las partes han acordado que el transporte de la carga se realice de acuerdo al valor declarado.

En conformidad a lo expuesto precedentemente, se acogió el amparo interpuesto por Aeronaves de México, S. A. contra los actos que reclama de la Segunda Sala del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal del Juez Vigésimo Cuarto de lo Civil.

Nuevamente en las resoluciones señaladas el problema principal consistía en la determinación de si debían aplicarse prioritariamente las normas del derecho común o de la Ley de Vías Generales de Comunicación. El examen de las disposiciones legales vigentes y las consideraciones hechas por el Segundo Tribunal Colegiado del Primer Circuito en Materia Civil revelan claramente que no debió haber dudas sobre la necesidad de aplicar las normas del contrato y lo determinado en el artículo 349 de la ley. Debe observarse que también esta vez es demasiado bajo el valor por el cual responde la empresa por cada kilo de peso bruto de la carga. Este es un inconveniente que es frecuente encontrar en las leyes y códigos aéreos por lo cual es aconsejable que los límites de responsabilidad en los diversos casos sean determinados en base a salarios mínimos vigentes, índices de precios al consumidor, cláusulas valor oro, o cualquier factor que sin experimentar variaciones exageradas refleje

con alguna aproximación los cambios de valor que experimentan los efectos o que compense en mejor forma los daños que sufran las personas. Sino se puede contar con índices que reúnan las características anotadas se estima preferible que las autoridades aeronáuticas fijen estos límites anualmente a través de reglamentos.

Debido a la incidencia que tiene para los costos de una empresa aérea la fijación de estos montos, es conveniente asimismo que se reglamente el procedimiento para determinar las sumas máximas, de tal manera de buscar un equilibrio entre la adecuada indemnización de los perjudicados y el razonable devenir económico y comercial de las empresas aéreas.<sup>34</sup> Entre otras medidas razonables que se puedan adoptar está la de dar la oportunidad a las empresas de dar su opinión o hacer observaciones a los nuevos límites que se pretenden poner en vigor.<sup>35</sup>

<sup>34</sup> Ver sobre el particular lo expuesto al examinarse el sistema de responsabilidad en caso de muerte o lesiones de los pasajeros en la legislación mexicana.

<sup>35</sup> Las resoluciones judiciales comentadas precedentemente y las consideraciones de hecho y de derecho correspondientes a ellas se han expuesto parcialmente o bien en forma sintética, con el objeto de destacar únicamente los aspectos más relevantes de ellas que tienen relación con este trabajo. Para una mayor información es necesario consultar los expedientes respectivos que son los siguientes:

A. Elías Corral Manrique Vs. Aeronaves de México, S. A.: Juez Primero de Distrito del Distrito Federal en Materia Civil, expediente 67/71. Segundo Tribunal Unitario del Primer Circuito, toca 52/72. Tercera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, amparo directo 4894/73.

B. Cía. General Anglo Mexicana de Seguros Vs. Aeronaves de México, expediente 1065/72. Segunda Sala del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, toca 339/73. Segundo Tribunal Colegiado del Primer Circuito en Materia Civil, amparo directo DC 222/75.

# MÉXICO: RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS A LA PERSONA O PROPIEDAD DE TERCEROS EN LA SUPERFICIE (RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL)

<i>Personas responsables</i>	<i>Sistema de responsabilidad y montos</i>	<i>Causales eximentes de responsabilidad</i>	<i>Caducidad y prescripción</i>
— Propietario de la aeronave.	<i>Objetivo:</i> basta con establecer la existencia del daño y su origen	— Cuando los daños provengan de falta propia de la víctima.	Caducidad: No hay plazo.
— Poseedor y operador de la aeronave: el art. 790 del C. Civil para el Distrito Federal entiende por poseedor al que ejerce un poder de hecho. Artículos 310 y 351	<i>Montos:</i> Aeronaves hasta ... Suma kgs de peso bruto máxima 5,000 \$ 60,000 20,000 150,000 40,000 300,000 más de 40,000 600,000	— Cuando sean el resultado de actos de un tercero con la intención de causar daño a la aeronave, a la víctima o a las cosas.	Prescripción: Un año contado desde la fecha en la cual ocurrieron los hechos. Artículo 355
— Comandante o piloto cuando hay violación de ley o reglamentos derivados de órdenes de propietario o poseedor. Art. 310 de la Ley.	Si no se ha garantizado pago de las indemnizaciones no hay limitación. Artículo 352	— Cuando la persona que opere la aeronave lo haga sin su consentimiento siempre que pruebe que habiendo tomado las medidas preventivas necesarias le fue imposible evitar el uso ilegítimo. De lo contrario responde solidariamente con el autor del daño.	
— El que hace uso ilegítimo de las aeronaves. Artículo 353 fracción II	El usuario ilegítimo responde sin límite de monto. Artículo 352, párrafo final.	Artículo 353	
	Ver además lo expuesto en el Código Civil del Distrito Federal y la Ley Federal del Trabajo.		



Causa de la responsabilidad	Periodo por el cual se responde	Sistema de responsabilidad y monto hasta el cual se responde	Causales de exención de responsabilidad del porteador	Caducidad y prescripción
Muerte y lesiones del pasajero ocasionadas con motivo del transporte.	Desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave hasta que ha desembarcado de ella.	Situaciones según la causa del accidente:  a) Como norma general, comprendiendo el caso fortuito y la fuerza mayor, se responde en forma objetiva y limitada. —muerte o invalidez total permanente: \$ 50,000 —invalidez parcial permanente: hasta \$ 20,000 —invalidez parcial temporal: hasta \$ 10,000 Artículo 343 p. I.  b) Culpa del porteador o de sus dependientes —muerte o invalidez total permanente: sobre \$ 50,000 hasta \$ 75,000 —demás lesiones, sobre los límites anteriores y hasta \$ 25,000 Artículo 343 p. penúltimo  c) Dolo del porteador o sus dependientes: No hay límite en el monto. Se responde por el valor de daños y perjuicios que se determinen según el derecho común. Artículo 343 último párrafo. Nota: la responsabilidad señalada en la letra b) es adicional a la contemplada en la letra a).	a) Si los daños se deben a hechos o circunstancias propias de la víctima.  b) Si el daño se debió a hechos ilícitos de un tercero.  c) Se exime de responder más arriba de los montos que señala el artículo 343, párrafo I, y hasta los montos que fija el párrafo penúltimo, si prueba haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigidas por esta ley y sus reglamentos o prueba que le fue imposible tomarlas.  Artículo 346, fracción I	Caducidad:  No hay          Prescripción: Un año a partir de la fecha del hecho que dio origen a los daños o de la fecha de la iniciación del viaje prevista en el contrato. Artículo 347
La ley no distingue entre lesiones corporales ni mentales.	Se incluye cualquier aterrizaje forzoso o accidental.			
Tampoco hace diferencias en las corporales entre las de orden orgánico o funcional.	Artículo 342.			
Artículo 342.				
Destrucción o avería del equipaje de mano.	Desde el momento 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 o en caso de aterrizaje forzoso o accidental. Artículo 342.	Sistema subjetivo. Artículo 342  Se responde hasta \$ 100.00 Artículo 344  Si hay dolo o culpa grave de la empresa o de sus dependientes no hay limitación de responsabilidad. Artículo 344	El porteador se exime si prueba haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas o prueba que le fue imposible tomarlas. Artículo 346, fracción I  Si el daño se debió a hechos o circunstancias de un tercero. Artículo 346, fracción III	Caducidad:  No hay  Prescripción:  Un año contado desde la fecha de los hechos o desde la fecha de iniciación del viaje prevista en el contrato. Artículo 347.
Pérdida o avería del equipaje facturado y de la carga.	Desde el momento de su recibo por la empresa hasta su entrega al destinatario. Artículo 349.	Sistema subjetivo.  Equipaje se responde hasta \$ 500.00 por pieza.  Carga, hasta 20 por kilo. Artículo 349	—Si ha tomado precauciones o medidas en los términos ya señalados precedentemente.  —Si el daño se debió a hechos ilícitos de un tercero. Artículo 349	Caducidad:  Debe reclamarse dentro de tres días siguientes a la fecha en que debió entregarse.  Prescripción 90 días desde la fecha en que debió entregarse.  Artículo 350
Retraso en la entrega de la carga y equipaje facturado.	Más allá del periodo previsto en el contrato y según prevenga el reglamento. Artículo 349.	Sistema subjetivo.  Se responde hasta una suma máxima igual al precio del transporte. Artículo 349	—En los mismos casos de pérdida o avería de la carga.  —Si el retraso fue motivado por condiciones meteorológicas adversas o por maniobras de salvamento, o por razones fundadas en la protección de la vida humana o de la propiedad.	Caducidad y prescripción las ya señaladas en el artículo 350.
			Artículo 349	