

Capítulo segundo

<i>La responsabilidad civil en la legislación aérea de México</i>	66
1. Normas fundamentales	66
2. Panorama general sobre el estudio de la responsabilidad civil aeronáutica en la legislación de México	72
3. La responsabilidad contractual en la legislación aérea de México.	73

CAPÍTULO SEGUNDO

LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA LEGISLACIÓN AÉREA DE MÉXICO

1. NORMAS FUNDAMENTALES

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

El sistema de responsabilidad en las primeras leyes aéreas de México

Las primeras normas de carácter aeronáutico que se dictan en México se encuentran contempladas en el proyecto de Código de Comercio que se promulgara durante el Gobierno del presidente Emilio Portes Gil (1928-1930). En ese entonces se determinó que una sola ley unificase toda la legislación relativa al transporte terrestre, marítimo y aéreo. Este Código no alcanzó a entrar en vigor y, como se comprenderá, la parte relativa a responsabilidad era fragmentaria.²⁸

Cronológicamente le sigue la Ley de Aeronáutica Civil, de 12 de julio de 1930, la cual se inspira en principios distintos ya que en esta ocasión se persigue regular separadamente la actividad aeronáutica. El sistema de responsabilidad que se establece en esta ley es subjetivo. El porteador queda exonerado de responsabilidad si hay caso fortuito o fuerza mayor o cuando se trata de vuelos ordenados por la autoridad, en conformidad a lo que dispone el artículo 103. El porteador tampoco responde por accidentes a las personas si comprueba haber tomado las medidas razonables y técnicas indicadas para evitar el daño, según indica el artículo 104. Para impedir que los porteadores impongan cláusulas que vulneren el sistema, el artículo 109 declaró nulo todo arreglo

²⁸ Arredondo, Enriqueta Gloria, *El abordaje en el derecho aeronáutico*, pp. 112 a 114.

o convenio que persiga exonerar o cambiar el límite de responsabilidad de los porteadores.²⁴

Al texto citado le sucede la Ley de Vías Generales de Comunicación de 29 de agosto de 1931 que fundamentalmente reproduce el contenido de la ley anterior, introduciendo muy ligeras modificaciones y cambiando el número respectivo de los artículos para acomodarlos a un nuevo cuerpo legal que pasa nuevamente a regular los diversos medios de transporte. En este texto el tema en estudio está tratado en el capítulo ix, artículos 498 a 501, que regulan la responsabilidad en que incurre el propietario de una aeronave. El sistema que se establece, tanto en el caso de la responsabilidad contractual como extracontractual, es de carácter subjetivo. En lo no dispuesto por la ley regía el Código de Comercio.

Posteriormente se dictó la Ley de Vías Generales de Comunicación de 29 de agosto de 1932 que no contempla variaciones de trascendencia en relación con la legislación anterior. La responsabilidad estaba tratada en el capítulo ix del libro IV, artículos 471 a 474.

Legislación básica y estado de ratificación de los convenios internacionales

Con fecha 19 de febrero de 1940 se publicó la actual Ley de Vías Generales de Comunicación que regula en forma sistemática la actividad aérea y en la que igualmente se hace un esfuerzo mayor para reglamentar adecuadamente los problemas relativos a la responsabilidad que de ella emanan.

Esta misma Ley experimenta en el año de 1950 serias modificaciones y constituye el actual texto vigente. La actividad aeronáutica se encuentra regulada por las normas generales contenidas en el libro i, por los artículos 306 al 373 del libro iv que se refieren especialmente a esta materia; por los artículos 555 al 570 del libro vii que establecen las sanciones aplicables a los que infringen la legislación aérea; y por los artículos 590 al 592 que constituyen también normas generales respecto a todos los que infringen las normas de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

²⁴ Francoz Rigalt, Antonio, *Principios de derecho aéreo*, D.A.F.P., México, 1939, p. 27.

En el texto citado se ha reservado el capítulo XIII para regular la responsabilidad contractual y extracontractual del transportador aéreo. En cuatro secciones, que van de los artículos 342 al 357 se determinan las normas que son aplicables a la responsabilidad civil aeronáutica del porteador aéreo.

Estas secciones son las siguientes:

1. De los daños a pasajeros.
2. De los daños a carga y equipaje facturado.
3. De los daños a terceros.
4. Por último, la sección cuarta contempla las disposiciones comunes que deben aplicarse en materia de responsabilidad.

A falta de normas contenidas en el libro IV, o de otras disposiciones contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación, en conformidad con lo señalado en el artículo 4, se aplican los reglamentos y demás leyes especiales. A falta de éstas hay una remisión a las normas de derecho común.²⁵

Entre las disposiciones de carácter común deben señalarse las contenidas en el Código Civil y Código de Comercio. De las primeras deben destacarse los artículos 1910, 1913, 1916 y 1928 del Código Civil para el Distrito Federal y Territorios, que dan normas generales en materia de responsabilidad por los daños que puedan producir tanto los particulares como el Estado por sus actos ilícitos.

En los artículos 2646 y siguientes se refiere además a los porteadores y alquiladores de medios de transporte. También deben destacarse las normas contenidas en el Código de Comercio, artículos 901 al 914, relativas al abordaje; y la circular número 501, del año de 1964, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dirigida a las empresas de servicios públicos de transporte nacional de pasajeros. Debe dejarse constancia que el Reglamento del Seguro del Viajero de 1933 no se aplica al transporte aéreo en

²⁵ El artículo 4 de la ley señala: "Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones, y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte se decidirán: I. Por los términos mismos de las concesiones y contratos; II. por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales; III. a falta de disposiciones de esa legislación, por los preceptos del Código de Comercio; IV. en defecto, de unas y de otros, por los preceptos de los Códigos Civil del Distrito Federal y Federal de Procedimientos civiles, y V. en su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata.

virtud de lo dispuesto en el artículo quinto transitorio del decreto que reformó el libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

En lo que respecta a las convenciones internacionales sobre responsabilidad contractual que México ha puesto en vigor debe señalarse que este país adhirió a la Convención de Varsovia de 1929, el 14 de febrero de 1933; ratificó el Convenio de La Haya de 1955, el 24 de mayo de 1957; fue sede de la Convención de Guadalajara de 1961, sobre responsabilidad del transportador de hecho, la cual ratificó el 16 de mayo de 1962; y finalmente asistió a la Convención de Guatemala de 1971. El Convenio de Montreal de 1965 fue también suscrito por Aeronaves de México y por Compañía Mexicana de Aviación, S. A. para poder operar en las rutas a Estados Unidos.

En materia de responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie, México suscribió la Convención de Roma de 1952 sin que la haya ratificado.

Jurisdicción y competencia

El artículo 309 número 1 de la Ley de Vías Generales de Comunicación somete a las leyes nacionales:

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

De tal manera que en caso de daños a los pasajeros, a su equipaje, o a la carga transportada por una aeronave mexicana, cualquiera que sea el lugar en que ella se encuentre al momento de los hechos, el juicio o litigio respectivo debe ser conocido por los tribunales mexicanos. Es necesario precisar, sin embargo, que la norma citada sólo cubre la responsabilidad que emana del contrato de transporte de pasajeros equipaje o mercancía que es realizado por las aeronaves mexicanas.

Si se trata de daños producidos a la persona o propiedad de terceros en la superficie por aeronaves mexicanas dentro del territorio nacional mexicano, igualmente tienen jurisdicción los tri-

bunales de este país, pero ahora es por aplicación de lo dispuesto en el artículo 306 que señala que el espacio situado sobre el espacio mexicano está sujeto a la soberanía nacional. Esta misma disposición se aplica en el caso de daños producidos a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras que sobrevuelen territorio mexicano.

Una tercera situación que puede presentarse, en lo que respecta a las aeronaves mexicanas, es que causen daños a la persona o propiedad de terceros en territorio extranjero. En tal evento rigen las leyes del país sobrevolado y tendrán jurisdicción los tribunales correspondientes a ese país.

Complementan las normas anotadas las disposiciones contenidas en la Convención de Varsovia de 1929, para los casos de daños emanados del contrato de transporte en los vuelos internacionales. En efecto el artículo 28 señala que la acción de responsabilidad debe entablarse:

a elección del demandante, en el territorio de una de las Altas Partes contratantes, ya ante el tribunal del domicilio del porteador, del domicilio principal de su explotación o del lugar donde posea un establecimiento por cuyo conducto haya sido ultimado el contrato, ya ante el tribunal del lugar de destino.

Lo señalado en la Convención de Varsovia, que se aplica sólo a los casos de responsabilidad emanada del contrato de transporte aéreo internacional, otorga también jurisdicción a los tribunales mexicanos. De acuerdo al tenor del artículo transcrito ello sucederá a elección del demandante, siempre que la empresa aérea tenga domicilio en territorio mexicano, o bien tenga un establecimiento a través del cual se haya celebrado el contrato. Hay que agregar que además se entrega jurisdicción a estos tribunales cuando el vuelo tenga como lugar de destino el territorio mexicano. En esta última situación sólo será conveniente entablar la demanda ante los tribunales mexicanos cuando el porteador tenga representantes y bienes en el país. De lo contrario se tendrá que recurrir al expediente de notificar la demanda por exhorto en el extranjero y correr el riesgo de que el cumplimiento de la sentencia no se concrete.

Si en el transporte internacional hay un transportista con el cual se ha celebrado el contrato y hay otro transportista de hecho que realiza todo o parte del transporte convenido se aplican las

normas que al respecto establece la Convención de Guadalajara. Sobre el particular los artículos 7 y 8 permiten al demandante accionar contra cualquiera de los dos transportistas, sea en forma conjunta o separadamente y elegir como tribunales competentes no sólo los contemplados en el artículo 28 de la Convención de Varsovia sino además a aquéllos correspondientes al domicilio del transportista de hecho o ante el tribunal donde éste tenga la sede principal de sus negocios.

Finalmente habría que agregar que como México no ha ratificado la Convención de Roma de 1952, sobre responsabilidad por daños causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie, no se aplica lo dispuesto en los artículos 20 y siguientes de dicho texto legal que entregan jurisdicción a los tribunales del Estado donde hayan ocurrido los daños. Sin embargo en la práctica por aplicación de las normas contenidas en la legislación mexicana o las leyes de otros países la solución que se encuentra es la misma. Debe advertirse en todo caso que la solución de la Convención de Roma es más completa, por el hecho de que compromete a los Estados a cooperar a la buena marcha de los procesos y al cumplimiento de las sentencias con que ellos concluyan.

En materia de jurisdicción nacional el artículo 3 de la ley señala que las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operan en ellas quedan sujetos exclusivamente a los poderes federales. A su vez el artículo 5 agrega que corresponde a los tribunales federales conocer de todas las controversias de orden civil en que fuera parte actora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación. Las disposiciones son claras en el sentido de que corresponderá a los tribunales federales conocer todo aquel juicio en que se ventilen cuestiones civiles, y tales son las demandas de indemnizaciones por concepto de daños o perjuicios emanados de incumplimiento del contrato de transporte o de daños causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie.

Sin embargo, debe advertirse que el artículo 5o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación no puede prevalecer sobre el artículo 104 fracción primera de la Constitución Política del año 1917 que señala que las controversias de orden civil o criminal que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de leyes federales o de tratados internacionales son de conocimiento de los tribunales federales. Pero, agrega a continuación que cuando dichas controversias sólo afecten a intereses particulares, podrán también

conocer de ellas a elección del actor, los jueces y tribunales del orden común de los Estados o del Distrito Federal.

2. PANORAMA GENERAL SOBRE EL ESTUDIO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL AERONÁUTICA EN LA LEGISLACIÓN DE MÉXICO

El estudio de la responsabilidad aeronáutica en la legislación mexicana exige distinguir previamente entre responsabilidad emanada del contrato de transporte y la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie.

Dentro de la responsabilidad contractual habrá nuevamente que distinguir entre las normas que regulan la responsabilidad en el transporte aéreo interno e internacional. En este último caso se aplican prioritariamente las normas contenidas en las convenciones internacionales que México ha suscrito y ratificado constitucionalmente y en segundo término las normas del libro iv de la Ley de Vías Generales de Comunicación y las disposiciones que la complementan. Si se trata en cambio del transporte aéreo interno tienen prioridad las normas contenidas en la Ley citada y sus reglamentos. Lo dispuesto en el artículo 307 en el sentido de que la navegación aérea civil sobre el territorio mexicano se rige por las convenciones internacionales que México ha suscrito y ratificado, como son la Convención de Varsovia de 1929 y el Protocolo de La Haya de 1955, se refiere al transporte aéreo internacional y por tanto no corresponde aplicarlos con prioridad al regular el transporte interno.

Dentro del transporte interno en la regulación de la responsabilidad contractual debe distinguirse nuevamente entre las siguientes clases de responsabilidad.

- a) Lesiones o muerte del pasajero o cualquier otro tipo de daño causado al pasajero.
- b) Retraso en el transporte del pasajero.
- c) Destrucción o avería del equipaje de mano.
- d) Daños o retraso del equipaje facturado y la carga.

Para el primer caso, de lesiones o muerte del pasajero, el sistema de responsabilidad que se establece es de orden objetivo hasta los límites que se señalan en el artículo 343. Más allá de esos lí-

mites, o en los restantes casos, las empresas aéreas responden subjetivamente, esto es en la medida que exista culpa de ellas o de sus dependientes.

Es importante señalar, asimismo, que de acuerdo a lo prescrito, por los artículos 342 y 348 inciso segundo, las normas de la Ley de Vías Generales de Comunicación sólo se aplican al transporte interno cuando los daños o perjuicios son causados por empresas concesionarias o permisionarias de servicios públicos de transporte, sean éstos regulares o no regulares. Si se trata, en cambio, de daños causados a personas o cosas transportadas en aeronaves de servicio privado, rigen las normas contenidas en el Código Civil del Distrito Federal.

La responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie, dentro del territorio mexicano, sea cual fuere la naturaleza de los servicios prestados, se rige, en cambio, en forma prioritaria por las normas del libro iv de la Ley.

Finalmente, en lo tocante a la responsabilidad extracontractual, debe señalarse que sólo son aplicables las normas de la legislación interna de México, ya que no se ha ratificado la Convención de Roma de 1952. El sistema que establece la ley en los artículos 351 y siguientes es de naturaleza objetiva. Se responde por el porteador aéreo con prescindencia de que haya o no culpa de su parte. Por lo expuesto, en esta materia, se aplicará la legislación mexicana y sus tribunales tendrán jurisdicción sólo si se trata de hechos ocurridos en el país.

3. LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL EN LA LEGISLACIÓN AÉREA DE MÉXICO

A. PERSONAS RESPONSABLES. LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EN LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO Y FLETAMENTO

Por los daños que se produzcan a las personas o a las cosas transportadas responden las empresas concesionarias o permisionarias de servicios públicos de transporte aéreo, sean o no regulares, a las cuales se les aplican las normas contenidas en los artículos 342 a 350. La terminología que usa la legislación mexicana es distinta de la utilizada por la Convención de Varsovia y los protocolos

modificatorios que la complementan que usan las expresiones porteador o transportista.

La calidad de empresas concesionarias o permisionarias de servicios públicos de transporte se tiene al obtenerse la autorización para operar, la cual es concedida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de acuerdo a los artículos 329 y siguientes de la Ley.

Para ello no es necesario tener la propiedad de la aeronave sino que basta únicamente tener sobre ella algún título que le permita explotarla legítimamente. A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no le interesa que la empresa sea o no propietaria de las aeronaves correspondientes, le basta solamente que se tenga la capacidad y los elementos técnicos y financieros para operar el servicio que se solicita.

La responsabilidad de la empresa se puede hacer efectiva sea ella o no la que haya celebrado materialmente el contrato de transporte. En efecto, el contrato puede haberse celebrado con el usuario por una agencia de viajes o por otra compañía aérea, las cuales en estos casos sólo han tenido la calidad de mandatarios de la empresa aérea que efectivamente presta el servicio.

La situación puede revestir mayor complejidad si se trata de transportes sucesivos o combinados. En el primer caso intervienen varios porteadores aéreos y en el segundo se realiza el viaje por diversos medios de transporte de distinta naturaleza. En estas situaciones la regla general consiste en que cada porteador responde por el tramo de transporte que efectivamente ha realizado. No lo dice expresamente la legislación mexicana, pero así debe concluirse de la interpretación de varias disposiciones. El artículo 127 expresa sobre el particular que los porteadores de las vías generales de comunicación estarán obligados a asegurar a los viajeros y serán responsables de los riesgos que lleguen a sufrir con motivo del servicio público que prestan. El artículo 342, que también se refiere a los pasajeros, hace responsable a las empresas por los daños que éstos sufran cuando los daños se han causado con motivo del transporte, el cual queda comprendido desde el momento en que el pasajero aborda a la aeronave hasta el momento en que ha desembarcado de ella. Por otra parte el artículo 41 de la Circular número 501, ya citada, aclara definitivamente el problema en lo que respecta al pasajero y a su equipaje al expresar que la responsabilidad de la empresa “principia en el momento en que aquellos aborden la aeronave o entreguen a la empresa su

equipaje, y termina en el momento en que los pasajeros descienden de la aeronave o reciben su equipaje.” Dicha disposición, además, libera expresamente a las empresas por cualquiera contingencia anterior o posterior a estos términos. Distinto es el caso en el transporte de carga. En efecto, si la carga no se ha entregado en conformidad a las estipulaciones del contrato, el artículo 74 de la Ley de Vías Generales de Comunicación estipula que el último porteador está obligado a responder. El hecho de que el último porteador deba responder por los hechos de los anteriores porteadores no significa a nuestro juicio que los demandantes tengan que accionar precisamente contra éste, ya que pueden también hacerlo contra el porteador que efectivamente sea el responsable del daño, de la pérdida o retraso. Naturalmente el último porteador que haya sido obligado a responder por hechos que le son imputables puede repetir contra el porteador que efectivamente sea responsable.

Las normas que contiene la legislación común son distintas ya que el artículo 577 del Código de Comercio, al referirse al transporte terrestre, establece que el porteador puede acordar con otros la conducción de la carga y que en tal caso conserva tal carácter respecto a la persona con quien haya contratado primero y tomará el de cargador respecto al porteador que haya realizado el transporte. Ello permite al cargador accionar contra el porteador con el cual haya contratado aún cuando éste no sea el efectivamente responsable.

El concepto de transporte combinado que existe en la legislación mexicana es distinto del contemplado en la Convención de Varsovia. De acuerdo al artículo 52 número II de la Ley de Vías Generales de Comunicación, los concesionarios y permisionarios de medios de transporte pueden explotar sus líneas en combinación con otra u otras empresas nacionales o extranjeras y “se entiende que existe combinación, cuando de común acuerdo establecen horarios, itinerarios, tarifas unidas o combinadas, expidan documentos directos, intercambien sus equipos, o ejecuten otros actos análogos con ese fin.” Debe recordarse que de acuerdo a la Convención citada, artículo 31, existe transporte combinado cuando éste se efectúa en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte. Es, por otra parte transporte sucesivo, según el artículo 1 número 3 de la Convención, el que ha sido considerado por las partes como una sola operación cuando haya de ejecutarse sucesivamente por varios porteadores por vía aérea. El

concepto de transporte combinado de la Ley de Vías Generales de Comunicación es más amplio que el de la Convención en el sentido que incluye también al transporte sucesivo que es efectuado por varios portadores aéreos.²⁸

En materia de contrato de arrendamiento hay que tener presente que si hay convención de este tipo sobre una aeronave la calidad de explotador de la misma pasa siempre del arrendador al arrendatario. Ello trae como consecuencia que la tripulación de la aeronave y la conducción técnica de la misma quedan bajo la tuición de la parte arrendataria. Es esta parte, asimismo, la que figurará en el contrato de transporte como portador de los pasajeros, del equipaje o de la carga y por tanto será la responsable de todo daño, pérdida o retraso que pueda producirse.

Sobre el particular 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 debe mantener la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La sanción de la no inscripción de los títulos que se refieren a dichos actos, al tenor del artículo 372, es que ellos sólo producen efectos entre las partes y no son oponibles a terceros. Estos terceros, en cambio, pueden prevalerse de los contratos que se hayan celebrado y accionar contra cualquiera de las partes si así conviene a sus intereses.

De tal manera que si el contrato de arrendamiento de una aeronave no se ha inscrito, el pasajero que ha sufrido lesiones o el destinatario de la carga que tiene averías, pueden accionar contra el arrendador de la aeronave si así conviene a sus intereses. Este último sólo podría excepcionarse si se ha inscrito el contrato.

Lo que se ha dicho en relación al contrato de arrendamiento es válido en lo que respecta a los actos por los cuales se confiera o transmita la posesión de una aeronave. En definitiva, el responsable será siempre el poseedor de la aeronave, pero los terceros ajenos al acto podrán o no accionar contra el propietario o po-

²⁸ La circular núm. 501 de 1964, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que se dirigió a los concesionarios y permisionarios de servicios públicos de transporte aéreo nacional de pasajeros, en el capítulo correspondiente a definiciones, acepta en términos generales el concepto de transporte combinado dado por la Convención de Varsovia, en el sentido de que éste es realizado en parte por aire y en parte por otro medio de transporte.

seedor, concesionario o permisionario de un servicio público de transporte, según los títulos respectivos se hayan o no inscrito en el Registro Aeronáutico Mexicano.

En lo que respecta al contrato de fletamento de aeronaves debe recordarse que el fletante contrae la obligación de prestar con una aeronave una actividad aeronáutica en favor de otra persona que es el fletador. Sin embargo, el fletante nunca pierde la calidad de explotador de la aeronave y, por tanto, conserva la tuición sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave. Por ello, es el fletante el que desde un punto de vista teórico debiera responder. Al examinar la Ley de Vías Generales de Comunicación no se encuentra una disposición que resuelva específicamente el problema como sucede en otras legislaciones ni se exige que el fletamento deba inscribirse. Por la vía de la interpretación hay que llegar a la misma conclusión porque el artículo 342, para hacer responsable a las empresas concesionarias o permisionarias de un servicio público de transporte de los daños causados a las personas o a las cosas transportadas, no exige que haya un contrato de transporte entre dichas empresas y los usuarios. En atención a lo expuesto los perjudicados tienen la posibilidad legal de demandar directamente al fletante y pueden también, si así conviene a sus intereses prevalerse de las disposiciones del contrato de transporte, que han celebrado con el fletador, para accionar judicialmente contra él.

B. LA RESPONSABILIDAD POR MUERTE, LESIONES O CUALQUIER OTRO DAÑO CAUSADO AL PASAJERO; DESTRUCCIÓN O AVERÍA DEL EQUIPAJE DE MANO; Y RETRASO EN EL TRANSPORTE DEL PASAJERO

El análisis de estos casos corresponde realizarlo en conjunto porque existen varias normas que son de aplicación común para ellos. Así, la determinación del periodo por el cual es responsable la empresa concesionaria o permisionaria de un servicio público de transporte es el mismo para todas las situaciones planteadas. Existen igualmente normas que establecen montos máximos de responsabilidad y disposiciones comunes sobre la pérdida de este beneficio, de la limitación de responsabilidad o causales comunes sobre exención de responsabilidad. Sin embargo, se encuentran también algunas normas especiales para cada uno de los casos señalados precedentemente.

Periodo por el cual se responde

El artículo 342 indica que las empresas responden por los daños causados con “motivo del transporte” y la misma disposición se encarga de señalar que debe entenderse por tal periodo el “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.” Los daños tienen, por tanto, que haberse producido a bordo de la aeronave o bien durante las operaciones de embarque o desembarque, sea que estas últimas se hayan hecho al comienzo del viaje, en una escala prevista, en el lugar de destino o en cualquier lugar en que se haga un aterrizaje forzoso o accidental. Aunque los términos que se usan por el legislador son distintos a los que contempla la Convención de Varsovia en el artículo 17, desde un punto de vista general no existen discrepancias fundamentales que resaltar.

La determinación del periodo del transporte en materia de lesiones o muerte del pasajero y de daños al equipaje no ofrece mayores dificultades de interpretación. En cambio, la determinación del momento en que debe producirse el retraso en el transporte ha producido discrepancias de orden doctrinario. Para algunos, para que haya retraso es necesario que la demora se produzca una vez comenzado el vuelo. Para otros la demora debe tener lugar mientras los pasajeros —equipaje o mercancías— se hayan bajo la custodia del porteador. Para Perucchi, en cambio, lo que importa es que el transporte sea completado en una época más tardía que la que correspondía de acuerdo al contrato de transporte.²⁷

Puede afirmarse que la legislación mexicana, en materia de retraso, ha optado por la doctrina de que éste debe producirse durante el periodo de transporte, dados los términos en que está redactado el artículo 342. No parece ser ésta la mejor solución. En esta materia se estima que la responsabilidad por retraso del porteador debe ser normada en forma conjunta para los casos de los pasajeros, equipajes o carga, y que para definir el retraso no hay que buscar el periodo durante el cual éste tiene que produ-

²⁷ Las interpretaciones doctrinales precedentes se han sostenido frente a lo dispuesto en el artículo 19 de la Convención de Varsovia. Perucchi, Héctor, *op. cit.*, *supra*, nota 3, p. 68.

cirse sino que hay que estar a los términos que ha fijado el contrato o la ley para el cumplimiento del contrato de transporte. Deberá haber, por tanto retraso cada vez que haya un cumplimiento tardío del contrato de transporte más allá de lo establecido por el contrato o la ley.

Tipos de daños a los pasajeros por los cuales se responde

El artículo 342 establece que las empresas concesionarias y permisionarias de servicios públicos de transporte aéreo deben responder por muerte, lesiones “o cualquier otro daño” causado al pasajero. Esta disposición determina que deben ser indemnizadas las lesiones sin especificar si éstas pueden ser de orden corporal o mental y surge entonces el problema de resolver si este último tipo de lesiones debe o no ser indemnizado. La expresión “o cualquier otro daño” que utiliza la disposición predispone a aceptar una interpretación favorable a la tesis de la indemnización de las lesiones mentales. La interpretación conjunta de los artículos 347 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, 1915 del Código Civil artículos 478, 479, 483, 513 y 514 de la Ley Federal del Trabajo parecen confirmar esta aseveración.²⁸

Otro asunto que es de interés examinar es si deben indemnizarse sólo los daños que ha sufrido el pasajero o si también deben ser indemnizados los perjuicios que éste experimente.²⁹

Si se observan las disposiciones del capítulo correspondiente a la responsabilidad se advierte que en ninguna parte se exige la indemnización de los perjuicios. El artículo 342 que se refiere específicamente a la responsabilidad del porteador respecto al viajero, a su equipaje de mano o al retraso en el transporte del mismo viajero también omite la indemnización de los perjuicios.

De ello debe concluirse que de acuerdo con la Ley de Vías

²⁸ En las legislaciones aéreas de El Salvador, Honduras y Nicaragua se señala expresamente la indemnización por lesiones mentales.

²⁹ Código Civil de México para el Distrito y Territorios Federales. Artículo 2108. “Se entiende por daños la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la falta de cumplimiento de una obligación”. Artículo 2109. “Se reputa perjuicio la privación de cualquiera ganancia lícita que debiera haberse obtenido con el cumplimiento de la obligación”. El artículo 1915, ubicado en el capítulo “De las obligaciones que nacen de los actos ilícitos” expresa además: “La reparación del daño debe consistir en el restablecimiento de la situación anterior a él, y cuando ello sea imposible, en el pago de daños y perjuicios”.

Generales de Comunicación la responsabilidad del porteador aéreo sólo alcanza a los daños que se puedan ocasionar al pasajero pero no así a los perjuicios que éste pueda experimentar.

Sistema de responsabilidad. Límites. Seguros

La mayoría de las legislaciones, al normar la responsabilidad del porteador aéreo, optan por un sistema que se basa en la culpa de éste o sus dependientes y que, por tanto, tiene un carácter subjetivo; o bien, establecen un sistema de orden objetivo en que el porteador responde con prescindencia de que haya o no negligencia de su parte o de las personas que con él laboran. La legislación mexicana, en cambio, ha optado por un sistema mixto que obliga a las empresas concesionarias o permisionarias de servicios públicos de transporte a responder objetivamente hasta ciertos límites. Pasados esos límites no hay responsabilidad de las empresas a menos que exista culpa de su parte. Por último, no hay limitación de responsabilidad y debe responderse por el monto total de los daños ocasionados por muerte o lesiones del pasajero si ha existido dolo de la empresa, de sus dependientes o empleados.

Los montos máximos de responsabilidad están determinados en el artículo 343 de la Ley y son los siguientes:

I. Para el caso de muerte o invalidez total permanente la cantidad de \$50,000.

II. Para el caso de lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente hasta un máximo de \$20,000.

III. Para el caso de lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal hasta un máximo de \$10,000.

Hasta estas sumas el porteador aéreo debe responder en forma objetiva. De tal manera que el pasajero, o a sus causahabientes, le basta probar la muerte o lesiones y que éstas se han causado con motivo del transporte para que haya responsabilidad de las empresas concesionarias o permisionarias de servicios públicos de transporte.

La responsabilidad del porteador aéreo puede ser mayor, según el mismo artículo, si ha existido culpa de su parte. Los nuevos montos que se fijan para el caso de muerte o lesiones de los pasa-

jeros y que son adicionales a los anteriormente señalados, son los siguientes:

I. Si hay muerte o lesiones que ocasionen invalidez total permanente el monto máximo sube a \$75,000.

II. Para el caso de cualquier otro tipo de daños a la persona, o sea, para lesiones de menos gravedad que la señalada precedentemente, el monto máximo asciende hasta la cantidad de \$25,000.

Pero el porteador puede eximirse de responder hasta estos nuevos límites si prueba haber tomado todas las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigidas por esta ley y sus reglamentos o si prueba que le fue imposible tomarlas.

De lo expuesto debe concluirse que si el asunto llega a conocimiento de los tribunales de justicia al pasajero o a sus causahabientes sólo les corresponderá probar las lesiones o la muerte y que estos daños han sido ocasionados con motivo del transporte para que el porteador esté obligado a responder. Probados estos hechos el tribunal necesariamente tendrá que condenar al porteador a pagar las indemnizaciones respectivas. El monto de estas últimas va a depender de las pruebas que rinda el porteador. Si acredita en conformidad al artículo 346, que tomó las precauciones razonables, o las medidas técnicas ya indicadas o prueba que le fue imposible tomarlas, su responsabilidad tendrá los límites máximos que señala primeramente el artículo 343. Si no prueba esas circunstancias tendrá que responder adicionalmente hasta los mayores montos máximos que prescribe la misma disposición.

Queda en pie el problema de determinar cómo se fijan las cantidades adicionales que deben pagarse a título de indemnización en el caso del penúltimo párrafo del artículo 343, esto es, cuando no se ha podido probar que se han tomado las precauciones razonables o las medidas técnicas indicadas por la ley y los reglamentos o cuando no se prueba que fue imposible tomarlas. Sobre la materia el artículo 347 establece que la fijación del monto se sujetará a las disposiciones aplicables del Código Civil para el Distrito Federal, el cual en su artículo 1915 se remite a su vez a lo dispuesto en la Ley Federal del Trabajo.

El 1915 se pone en el caso de muerte, incapacidad total permanente, incapacidad parcial permanente, incapacidad total temporal e incapacidad parcial temporal y para cada uno de estos casos seña-

la que al determinarse la indemnización debe tomarse como base el cuádruplo del salario mínimo diario vigente en la región y debe multiplicarse por el número de días que señala la Ley Federal del Trabajo.

Si hay muerte del pasajero hay que aplicar lo determinado en los artículos 500 y 502 de la Ley Federal del Trabajo. El primero de ellos dispone que hay que pagar dos meses de salario por concepto de gastos de funeral y el segundo prescribe que deben pagarse setecientos treinta días de salario.

Si se produce una lesión que produce incapacidad total permanente el artículo 495 señala que hay que pagar un mil noventa y cinco días de salario.

Si se trata de una incapacidad parcial permanente el artículo 492 determina que hay que tomar como base lo que debería pagarse si la incapacidad hubiera sido permanente total y enseguida aplicar el tanto por ciento que se señala en la tabla de valuación de incapacidades que establece el artículo 514. Como esa disposición contiene tantos por cientos mínimos y máximos, para la generalidad de los casos, el artículo 492 ya citado, señala que al fijarse el tanto por ciento deben considerarse, la edad del trabajador, la importancia de la incapacidad y la mayor o menor aptitud para ejercer actividades remuneradas semejantes a la profesión u oficio del afectado. Cuando la incapacidad parcial involucra para el pasajero la pérdida absoluta de las facultades o aptitudes para desempeñar su profesión, la indemnización puede ser aumentada de acuerdo al artículo 493 de la Ley Federal del Trabajo hasta el monto de la que correspondería pagar por concepto de incapacidad permanente total.

Si la incapacidad es parcial temporal, en conformidad a lo indicado en el artículo 491 de la Ley Federal del Trabajo y 1915 del Código Civil se debe tomar como base el cuádruplo del salario mínimo diario que el pasajero ha estado sin trabajar.

Sobre las sumas indicadas en cada caso es posible agregar la indemnización del daño moral que según lo determina el artículo 1916 del Código Civil no puede exceder de la tercera parte de la indemnización por muerte o lesiones. La indemnización del daño moral sólo corresponde aplicarla cuando el hecho generador de los daños ha constituido un acto ilícito desde el punto de vista civil.

También deben sumarse a las indemnizaciones mencionadas los

gastos médicos en que haya incurrido el pasajero dado lo expuesto en el artículo 487 de la Ley Federal del Trabajo.

Todas las indemnizaciones mencionadas deben respetar en todo caso los topes máximos de responsabilidad adicional que se señalan en el caso del penúltimo párrafo del artículo 343 y que son de \$75,000.00 para el caso de muerte o invalidez total permanente del pasajero y de \$25,000.00 para el caso de otros daños.

Finalmente, si se comprueba que los daños se debieron a dolo de la empresa o de sus dependientes o empleados se pierde el beneficio de la limitación de la responsabilidad y se deberá responder por el monto total de los daños ocasionados. A diferencia de las situaciones anteriores en que la prueba correspondía al porteador, en esta alternativa, la prueba del dolo corresponde al pasajero o a sus herederos. Francoz Rigalt equipara la culpa grave al caso de dolo.³⁰

En síntesis, lo que caracteriza al sistema de responsabilidad de la legislación mexicana en materia de muerte o lesiones de los pasajeros es su naturaleza mixta, ya que hasta ciertos límites el porteador responde objetivamente y, debe responder por límites adicionales mayores si no ha adoptado las precauciones o las medidas técnicas que exigen la ley sus reglamentos o no prueba que le fue imposible tomarlas.

La ley ha fijado también un monto máximo de responsabilidad cuando existe destrucción o avería del equipaje de mano que alcanza a la suma de \$100.00. Por esta suma el porteador debe responder en todo caso, pero el pasajero puede perseguir una responsabilidad que excede esa suma y que representa efectivamente el valor del daño sufrido si prueba que hubo dolo o culpa grave de la empresa, o de sus dependientes y empleados. Como se comprenderá la suma es excesivamente baja y no tiene ninguna relación con el valor de los objetos que se permite al pasajero llevar consigo.³¹ La

³⁰ Francoz Rigalt, Antonio, *Curso monográfico de derecho espacial*, México, Asociación Nacional de Abogados, 1977, p. 85.

³¹ El artículo 29 de la circular núm. 501 del año 1954 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establece: "Además del equipaje facturado, cada pasajero podrá llevar como equipaje no facturado libre de cargos los siguientes artículos: a) Una bolsa de mano de mujer; b) Un portafolio para documentos o un maletín de de mano pequeño con muestras comerciales o con los instrumentos de un médico; c) Un sobretodo; d) Un paraguas o bastón; e) Una cámara fotográfica pequeña; f) Una cámara de cine pequeña; g) Material de lectura para el vuelo.

Podrán agregarse a la lista anterior los siguientes artículos siempre y cuando sean indispensables para la comodidad personal de alguno de los pasajeros o de algún

ley ha omitido también el caso de pérdida del equipaje de mano, el cual debe asimilarse a aquel en que haya destrucción del mismo.

El pasajero puede también haber sufrido daños por el retraso en el cumplimiento del contrato de transporte. En estos casos al pasajero le basta probar el retraso y los daños para que se entienda que el porteador deba responder e indemnizar. El monto máximo de responsabilidad de las empresas alcanza (en esta oportunidad a) una suma igual al precio convenido para el transporte.

El artículo 348, con el cual concluye la sección correspondiente a los daños que pueden experimentar los pasajeros, estipula que las normas precedentes sobre responsabilidad, que se han establecido para los contratos de transporte por remuneración, se aplican también al transporte que se efectúa en cumplimiento de una obligación impuesta por la ley. La referencia debe entenderse hecha al artículo 118 de la ley que establece la obligación de cada empresa aérea de transportar libre de pasaje, o sea de pago, cinco inspectores como máximo al mes, con el objeto de que puedan realizar inspecciones tanto técnicas como administrativas sobre cualquier vía general de comunicación o medio de transporte, previo aviso dado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Causales de exención de responsabilidad

Las causales de exención de responsabilidad para el caso de lesiones o muerte del pasajero, destrucción o avería del equipaje de mano o retraso del pasajero pueden agruparse en dos categorías. Hay causales comunes y hay causales especiales para cada situación.

De acuerdo al artículo 346 número 3 el porteador estará exento de responsabilidad si prueba que el daño se debió a hechos o circunstancias propios de la víctima o a hechos ilícitos de un tercero. Esta causal es común a todas las alternativas en estudio. Es natural y justo que si los daños se han debido a culpa de la víctima no deba responder la empresa. Hubiera sido también conveniente que esta norma hubiera contemplado el caso de responsabilidad compartida entre la víctima y el porteador y permitiera a los tribunales regular proporcionalmente la indemnización como lo hace, por ejemplo, el artículo 21 de la Convención de Varsovia.

infante que viaje en compañía de un adulto: a) Una cuna portátil; b) Alimentos para lactantes; c) Un par de muletas; y d) Una silla de ruedas plegadiza”.

No puede concordarse, en cambio, con la amplitud de los términos del artículo al eximir al porteador de responsabilidad si los daños se han debido a hechos ilícitos de un tercero. Es perfectamente posible que el hecho ilícito del tercero haya sido posible porque la empresa no tomó todas las precauciones necesarias para evitar el daño. En tal hipótesis, lo justo sería que la empresa tuviera que responder.

Además de estas causales comunes de exención de responsabilidad existen otras que son específicas.

En materia de muerte o lesiones del pasajero, como ya se ha adelantado, si el porteador prueba que tomó todas las medidas razonables para evitar el daño y las medidas técnicas que aconseja la ley o sus reglamentos o prueba que le fue imposible tomarlas, sólo responde hasta los límites máximos que señalan los tres primeros números del artículo 349. No tendría, por tanto, que responder adicionalmente por los topes máximos de responsabilidad que establece el mismo artículo en su penúltimo inciso si hay culpa del porteador. Esta misma causal de exención opera si se producen la destrucción o averías del equipaje de mano.

Si hay retraso existe igualmente otra causal especial de exención de responsabilidad contemplada en el artículo 346 número 2. El porteador puede eximirse de responsabilidad si prueba que 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.

El legislador, con el objeto de impedir que se burlen las disposiciones de la ley que protegen al usuario ha establecido la nulidad de toda cláusula que establezca límites de responsabilidad inferiores a los indicados en el artículo 343 o que contemple causales de exención de responsabilidad distintas de las previstas en su texto. Sin embargo, según dispone el artículo 356, la nulidad de estas cláusulas no afecta la validez del contrato de transporte.

La ley permite, en cambio, que las empresas de transporte y los pasajeros puedan convenir indemnizaciones o garantías superiores a las fijadas por ella.

Seguros

Con el objeto de velar porque los pasajeros sean efectivamente indemnizados por los daños que sufran el artículo 127 de la ley, contenido en el libro I, relativo a las disposiciones generales apli-

cables a todo medio de transporte, establece que todos los porteadores de las vías generales de comunicación están obligados a asegurar a los viajeros y serán responsables de los riesgos que éstos puedan sufrir con motivo del transporte.

Más adelante el artículo 343 establece las formas en que se debe garantizar el pago de las indemnizaciones. La primera de ellas es mediante contrato de seguro celebrado con una institución debidamente autorizada y de manera que se cubra la responsabilidad a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Se acepta igualmente un depósito en efectivo en Nacional Financiera, S. A. por una suma que garantice igualmente los riesgos en los términos del reglamento respectivo.

Ejercicio de las acciones: caducidad y prescripción

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 5 de la ley, el conocimiento de todo tipo de controversias de orden civil en que sea parte actora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación corresponde a los tribunales federales. Estos tribunales al resolver las causas relativas a lesiones o muerte del pasajero, pérdida, destrucción o avería del equipaje de mano o retraso en el transporte del pasajero, deben aplicar en primer término las normas contempladas en la sección primera, “De los daños a pasajeros”, del capítulo XIII relativo a la responsabilidad; y las normas contenidas en la sección cuarta del mismo capítulo, “Disposiciones varias”. Sobre el tema debe recordarse que el artículo 347 de la sección primera estipula que el derecho a percibir las indemnizaciones de esa misma sección y la fijación del monto en los casos del penúltimo párrafo del artículo 343 —indemnización por muerte o lesiones del pasajero si la empresa no prueba que tomó las medidas razonables o técnicas que se exigen— y de los artículos 344 —indemnización por destrucción o avería del equipaje de mano— 345 —indemnización por retraso— se sujetarán a las disposiciones aplicables del Código Civil para el Distrito Federal.

No debe olvidarse, por último la prelación de normas que establece el artículo 4 de la ley sobre las controversias sobre interpretación y cumplimiento de toda clase de contratos relacionados con los medios de transporte.

La ley no estableció plazos de caducidad para reclamar por los

daños que determina la sección primera del capítulo correspondiente a responsabilidad.

El plazo de prescripción, por el contrario, se encuentra claramente establecido en el artículo 347 inciso final y es de un año contado desde la fecha de los hechos que dieron nacimiento al derecho a pedir la indemnización o, en su defecto, de la fecha de la iniciación del viaje prevista en el contrato de transporte.

C. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS AL EQUIPAJE FACTURADO Y A LA CARGA

La sección segunda del capítulo XIII reglamenta en forma conjunta la responsabilidad del porteador por pérdida o avería del equipaje facturado o de la carga o bien por retraso en la entrega de estas especies. Esta sección sólo tiene dos artículos y evidentemente las normas que allí se establecen son insuficientes.

Estas disposiciones se encuentran complementadas por algunas normas contenidas en el capítulo VII, “Explotación de vías generales de comunicación”, del libro I de la ley que se refiere en general a todos los medios de transporte, de las cuales hay que destacar los artículos 64 a 84, las que se aplican en la medida en que no contradigan lo determinado en la sección respectiva. Hay además otras normas complementarias relativas al equipaje facturado del viajero que se encuentran en la Circular número 501 del año 1964, ya citada, artículos 16, 25, 26, 27, 29, 30, 31 y 41.

Periodo durante el cual se responde

El artículo 349 determina el periodo durante el cual el porteador es responsable, distinguiendo entre pérdidas o averías del equipaje facturado y la carga o bien por retraso de estos artículos.

Si hay pérdida o avería, la empresa responde de los daños causados al equipaje facturado o a la carga desde el momento del recibo de éstos hasta el momento de su entrega al destinatario. Como se observará el periodo es más largo que el que se refiere a la responsabilidad por daños al pasajero o al equipaje de mano. Ello es comprensible en atención a que tiene una mayor duración el tiempo en que estas especies se encuentran a su cuidado.

Existen también diferencias entre los términos usados por la norma en mención y el artículo 18 de la Convención de Varsovia que

prefiere determinar el periodo, según el equipaje facturado o la carga se encuentren “bajo la custodia del porteador”. Las diferencias se comprenden porque esta última Convención rige el transporte internacional y en este tipo de transporte es necesario que las mercancías ingresen a los almacenes de aduana cuyo control escapa a menudo a los porteadores. No sucede lo mismo en el transporte nacional, interno o de cabotaje, en que siempre las especies estarán en poder del porteador y por tanto es razonable señalar los momentos iniciales y finales de su responsabilidad.

Si hay retraso en la entrega del equipaje facturado o de la carga la determinación del periodo no se hace considerando momentos iniciales o finales sino que se indica que habrá retraso cuando la entrega se produzca “más allá de lo previsto en el contrato de transporte y según lo prevenga el reglamento respectivo.” Es acertado el criterio seguido por el legislador en este punto en la fracción II del artículo 349, y lo ideal habría sido que este concepto se hubiera aplicado también al retraso de los pasajeros.

Límites y sistema de responsabilidad. Causales de exención

El porteador aéreo debe responder por los daños que sufran el equipaje facturado o la carga, los daños pueden consistir en pérdidas, averías, las cuales pueden ser totales o parciales, o bien en retraso.

Tiene derecho a reclamar la indemnización el destinatorio de los objetos que se trasladan por carga aérea o a falta de éste el remitente. Las cantidades que deben pagarse según el artículo 349 son las siguientes:

1. Por pérdida o avería de la carga un máximo de \$20.00 por kilo. El caso de destrucción de la carga debe entenderse asimilado a esta situación.
2. Si hay retraso en la entrega de la carga y del equipaje facturado debe pagarse una suma máxima igual al precio del transporte de la misma.
3. Si hay pérdida o avería del equipaje facturado debe cancelarse un máximo de \$500.00 por pieza.

A diferencia de lo que sucede en lo relativo al monto de responsabilidad por daños a los pasajeros, no existe en la ley una prohibición que permita estipular montos más bajos de indemnización, incluso el artículo 69 permite a todas las empresas de transporte,

sean aéreas o de otra naturaleza, limitar su responsabilidad si se han fijado servicios de tarifas más reducidas siempre que exista la posibilidad de que el público pueda optar por un servicio de tarifas normales. Debido a las amplias facultades que tiene al respecto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes queda entregado al criterio de esta Secretaría que se puedan reducir estos límites que en la actualidad son demasiado bajos. Sobre el equipaje facturado hay que agregar que el monto de la indemnización aparte de ser bajo se ha basado en las piezas que forman parte de éste y hubiera sido preferible, como lo hacen otras legislaciones, optar por un sistema basado en los kilos.

La ley permite expresamente establecer indemnizaciones superiores a las mencionadas, en el artículo 349 inciso penúltimo y en el artículo 346 inciso tercero. Ello sucede cuando el equipaje facturado o la carga son transportados, por acuerdo entre las partes, como valor declarado y la indemnización que debe cancelarse si se produce un siniestro es precisamente dicho valor declarado. El transporte bajo valor declarado permite a las empresas cobrar tarifas más altas que las normales. El artículo 80 de la ley, ubicado entre las disposiciones de orden general, permite a todas las empresas de transporte celebrar este tipo de contratos.

No ha señalado la ley, como lo hizo en el caso de los daños a los pasajeros, que el dolo del porteador o de sus dependientes hace perder el beneficio de la limitación de la responsabilidad. Esta omisión produce dudas de interpretación y en definitiva obliga a recurrir a la legislación común para obtener la indemnización íntegra de los daños sufridos.

El problema de determinar cuándo debe entenderse perdida la carga o equipaje facturado se encuentra resuelto en los artículos 81 y 83 de la Ley. La carga se considera perdida si no aparece dentro de los treinta días siguientes a la conclusión del plazo en que debió haberse entregado. El equipaje se considera perdido si no se encuentra dentro de los quince días contados desde el día siguiente a la llegada del vehículo por el cual debió haberse consumado el transporte.

Las causales de exención de responsabilidad del porteador nuevamente pueden ser clasificadas en comunes o especiales.

El porteador puede eximirse en todo caso de responsabilidad si prueba haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigidas por esta ley y sus reglamentos o bien si prueba que le fue imposible tomar tales medidas.

Existe nuevamente como causal general la de que el porteador puede eximirse de responsabilidad si hay hechos ilícitos de un tercero. En este sentido se vuelve a insistir en que no debería existir esta causal para el caso de que la empresa no haya tomado las medidas necesarias para evitar el hecho ilícito del tercero. No se ha señalado, en cambio que hay exención de responsabilidad si el daño se ha debido a hechos propios de la víctima pero a igual conclusión debe llegarse por aplicación de las normas del derecho común.

Para la alternativa de daños por retraso existe una causal especial de exención ya que se permite al porteador quedar libre de responsabilidad si prueba condiciones meteorológicas adversas, maniobras de salvamento o razones fundadas en la protección de la vida humana o de la propiedad.

En lo relativo al derecho mismo a percibir las indemnizaciones por los daños de que se haya sido víctima rigen las normas pertinentes del Código Civil del Distrito Federal.

De lo expuesto, debe concluirse que el sistema de responsabilidad que sigue la ley en materia de daños de la carga o del equipaje facturado, o de retraso de la carga, es de naturaleza subjetiva y con inversión del peso de la prueba en contra del porteador. El sistema en este sentido guarda similitud con el consagrado por la Convención de Varsovia de 1929, aun cuando no es tan completo ni tiene las ventajas de aquél. El porteador siempre podrá eximirse de responsabilidad si prueba que ha actuado diligentemente lo que significa que puede acreditar que no ha existido culpa de su parte ni de sus dependientes.

Caducidad y prescripción

En lo relativo al derecho mismo a percibir las indemnizaciones por los daños de que se haya sido víctima y en lo atinente a la fijación de su monto rigen las normas pertinentes del Código Civil del Distrito Federal. Sin embargo, este derecho supone una reclamación previa al porteador que, según prescribe el artículo 350, debe hacerse dentro del plazo de tres días de la fecha de entrega de las especies o de la fecha en que éstas debieron entregarse por el porteador. La falta de reclamación dentro del plazo señalado hace caducar las acciones pertinentes.

Hecha la reclamación antedicha corre un plazo de prescripción

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