

INTRODUCCIÓN

La invención de la aeronave como nuevo medio de transporte, aparte de significar un gran progreso para la humanidad y de dar características muy especiales al siglo xx, ha originado también ciertos riesgos.

La imperfección de las máquinas aéreas y la impericia de sus conductores produjo, en un comienzo, una multiplicidad de accidentes cuyas consecuencias se hizo necesario reglamentar. Más adelante, los avances técnicos introducidos en las aeronaves, la capacitación del personal de a bordo y el perfeccionamiento de los medios que en la superficie velan y controlan por la seguridad del vuelo, hacen desaparecer los inquietantes índices de los primeros tiempos. Sin embargo, el gran crecimiento del tráfico aéreo, el mayor volumen que tienen las nuevas aeronaves y la rapidez con que éstas se desplazan, producen como resultado que los siniestros, aunque muy escasos en relación a la cantidad de las operaciones, tengan alguna habitualidad y que su trascendencia sea mucho mayor. En efecto, si se produce ahora un accidente, el número de personas o mercancías afectadas es más alto; los daños que sufren los terceros en la superficie pueden ser también muy elevados, y además hay que considerar que el material de vuelo tiene igualmente un costo considerable. Estas situaciones producen como efecto la necesidad de dictar normas que solucionen una serie de problemas, entre las cuales se pueden mencionar: determinación de las personas responsables de los daños y perjuicios que se ocasionan; tipos de daños y perjuicios que deben indemnizarse; casos en que deben responder los porteadores u operadores aéreos —lo cual significa optar por sistemas de responsabilidad basados o no en la culpa de estas personas—; límites máximos de responsabilidad, y/o causales que permitan liberar de responsabilidad a los autores de los daños y perjuicios.

Al principio, se pensó que para regular estas materias bastaban las normas sobre indemnización de perjuicios contenidas en los códigos civiles o en las disposiciones del contrato de transporte contempladas en los códigos de comercio. Incluso hubo autores que

previeron la posibilidad de aplicar las normas del derecho marítimo. Sin embargo, pronto se advirtió que todas esas normas eran inadecuadas e insuficientes para la regulación de estos problemas y que se hacia necesario elaborar una nueva reglamentación que tomara en cuenta las peculiaridades de este nuevo medio de transporte.

Como fruto de esta preocupación surgen una serie de convenciones internacionales que regulan la responsabilidad civil que emana de la actividad aeronáutica. Las propias legislaciones nacionales comienzan a incluir disposiciones semejantes en sus textos básicos. En este sentido hay que destacar que, a escasos años de haberse inventado la aeronave, se celebró la Convención de Varsovia de 1929, sobre “unificación de ciertas reglas relativas al transporte internacional”, que es un convenio que uniforma las condiciones del contrato de transporte aéreo internacional y que regula la responsabilidad del transportador o porteador aéreo. La temprana celebración de esta Convención, el crecido número de ratificaciones que ha logrado y su permanente discusión, son índices reveladores de la importancia del tema y de la necesidad de legislar adecuadamente sobre el particular.

Siguiendo una clasificación muy conocida, hay que advertir que la responsabilidad que emana de la actividad aérea puede ser de orden contractual o extracontractual. Es decir, hay dos tipos de responsabilidad: la que emana del contrato de transporte aéreo, la cual consiste en la indemnización de los daños y perjuicios que puedan sufrir los pasajeros, el equipaje y la carga aérea, y la que surge de los daños o perjuicios que puedan sufrir la persona o la propiedad de los terceros en la superficie terrestre. Este criterio, que ya se ha hecho tradicional, se refleja en las convenciones internacionales que se han suscrito sobre la materia. De esta manera se tiene un grupo de convenciones que regulan la responsabilidad que emana del contrato de transporte aéreo, entre las cuales están la ya nombrada Convención de Varsovia de 1929, los protocolos complementarios celebrados en La Haya en 1955 y en Guatemala en 1971 y la Convención de Guadalajara, México, de 1961, sobre responsabilidad del transportador de hecho o transportador que realiza efectivamente el transporte originariamente convenido con otra persona. A este grupo de convenciones que han celebrado los Estados hay que agregar el Acuerdo de Montreal de 1966, celebrado por un conjunto de compañías aéreas que tienen como punto de partida, de destino o escala los EE. UU. Tampoco pueden dejarse de mencio-

nar, por su importancia en este campo, las condiciones generales de transporte para pasajeros que ha fijado la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, elaboradas para las compañías que se agrupan en esta organización en la Conferencia de Tráfico celebrada en Ginebra, entre el 12 de noviembre de 1970 y el 17 de febrero de 1971. Dichas normas constituyen un valioso complemento a los convenios internacionales vigentes.

El otro grupo de acuerdos está representado por las Convenciones de Roma de 1933 y de 1952, sobre la responsabilidad que emana por los daños y perjuicios causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie terrestre.

La distinción precedente no sólo se refleja en las convenciones internacionales sino se observa también al analizar la legislación interna de los diversos países. Por estas razones y por la conveniencia didáctica que ello representa debe seguirse un plan similar en el desarrollo de este trabajo.

Hay que advertir que el tema de la responsabilidad civil aeronáutica no se agota en el estudio de los casos señalados. Existe también la responsabilidad de los servicios de ayuda y control de la navegación aérea, los cuales, desde la superficie terrestre proporcionan datos y dan órdenes a las tripulaciones de las aeronaves. La actividad deficiente de estos servicios, que generalmente son de dependencia estatal, puede ser la causa de graves daños y perjuicios. Surge, entonces, el problema de determinar sobre quién debe pesar en definitiva la responsabilidad de la indemnización. La responsabilidad que de estos hechos emane para un Estado, a cargo de un servicio de esta naturaleza, es una responsabilidad de carácter civil, generalmente extracontractual, que es necesario reglamentar. Es frecuente, sin embargo, que no se encuentren disposiciones especiales sobre este punto y por ello es necesario recurrir a la legislación común, que ordinariamente deja a las víctimas en la más completa indefensión. Pese a la importancia del punto y el tiempo transcurrido, la situación descrita no ha experimentado avances de significación.

Es de interés señalar igualmente, aparte de las evidentes consideraciones científicas, las motivaciones prácticas que se han tenido para centrar este estudio en la legislación aérea de México y Centroamérica. Las razones son variadas, por una parte, ya existe un intento por uniformar la legislación aérea en esta zona. En efecto, tres de los países de Centroamérica han tomado como modelo, en este campo, el anteproyecto de Código Aéreo para Centroamérica

que elaborara la Organización de Aviación Civil Internacional. Un cuarto país, Costa Rica, ha basado también en este texto la mayoría de sus disposiciones sobre responsabilidad, aunque ha introducido algunas modificaciones que han alterado en forma fundamental el sistema ideado primitivamente por el anteproyecto. Finalmente, Guatemala es el país que tiene una legislación más atrasada sobre el particular, por estar todavía vigente la Ley de Aviación Civil del año 1949. Esta situación legislativa, que prevalece en una zona que desde el punto de vista aeronáutico tiene características similares, hace necesario continuar las tareas en pro de la uniformidad. Además de ello, existe dentro de la región la apremiante necesidad de buscar formas de colaboración e integración aérea para evitar el dispendio de recursos, la multiplicidad de pequeñas compañías, y el exceso de capacidad ofrecida con el fin de lograr un desarrollo armonioso del transporte aéreo. Ello ha hecho que se haya elaborado un plan de integración aérea que ya ha dado como fruto la creación de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea¹ y que tiene entre otras metas la creación de una empresa aérea multinacional.² Este tipo de proyectos exige una mayor uniformidad desde el punto de vista legislativo precisamente en el tema de la responsabilidad civil aeronáutica.

En lo que a México respecta, corresponde también un estudio conjunto del tema de la responsabilidad, por ser necesario contribuir a actualizar las normas vigentes desde el año 1949. A lo expuesto debe agregarse que aun cuando el transporte aéreo en México presenta características muy distintas al de los países nombrados —por su mayor trascendencia y vitalidad—, la vecindad geográfica y las múltiples relaciones existentes aconsejan igualmente buscar una mayor uniformidad legislativa.

Con este estudio crítico y comparado de las normas existentes en materia de responsabilidad civil aeronáutica se intenta actualizar y uniformar la legislación aérea en esta región, teniendo siempre presente la necesidad de buscar formas de colaboración e integración aéreas que se enmarquen dentro de un modelo no dependiente de desarrollo.

¹ COCESNA fue creada el 26 de febrero de 1960, a través de la celebración del Convenio que suscribieron Costa Rica, Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. La institución presta servicios a estos países y a Belice.

² El proyecto de integración es apoyado por los organismos regionales del Mercado Común Centroamericano, Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional.

LEGISLACIÓN AÉREA DE MÉXICO Y CENTROAMÉRICA

15

A este objetivo fundamental se añade el afán de facilitar el estudio de la responsabilidad civil aeronáutica en México y Centroamérica, tanto a los estudiosos del derecho aéreo como a aquellos que se interesen por el tema en particular.

Finalmente, debe expresarse que, previo al estudio concreto y particular de la legislación de cada uno de estos países, se considera necesario, aunque sea en forma sintética, dar a conocer la génesis y el contenido de las diversas convenciones internacionales que se han celebrado sobre la materia y los principales problemas que ellas pretenden resolver. El examen de estos acuerdos, además de facilitar la comprensión de los asuntos jurídicos que plantea la legislación interna de los diversos países, ilustra sobre la variedad de los intereses en juego y permite visualizar las soluciones más convenientes para los países de América Latina.

JACINTO HÉCTOR PINO MUÑOZ