

BREVE HISTORIA DEL DERECHO DE LA AVIACION

Lic. Carlos Eduardo Boza Mora.

Antes de iniciar el primero de una serie de artículos, que tengo en mente tratar a través de las publicaciones que se pueden hacer gracias a la Revista Judicial y sus editores, quiero antes que nada, dar mi imperecedero agradecimiento a todas aquellas personas, que con su ayuda desinteresada, han hecho posible el que diera mis primeros pasos en la vasta Ciencia del Derecho Aeronáutico y Espacial, entre las cuales se encuentra la Compañía Líneas Aéreas Costarricenses S.A., a través de la persona de su Gerente señor Otto Escalante, así como a la Corte Suprema de Justicia por permitirme asistir a Conferencias y Congresos a nivel Internacional, donde he podido constatar la importancia y dinámica de esta rama del Derecho moderno por así llamarlo, pero que como veremos data de épocas bastantes remotas a nuestro tiempo, Derecho del que muy pocas personas se preocupan en nuestro medio por estudiar y que dirige, regula y protege tanto a las empresas que a la aviación se dedican, como a sus pasajeros y a terceros que puedan verse afectados por los riesgos que entraña la empresa aviatoria. Veremos en este primer artículo en una forma muy general y breve la Historia del Derecho de la Aviación y poco a poco iré desarrollando, si me lo permiten, otros temas de gran interés, no sólo para los profesionales en Derecho, sino para el público en general, factor sumamente importante del Derecho Aéreo, pues son ellos los consumidores por así llamarlos, de los beneficios que la aviación da no a una nación, sino al Universo entero.

La navegación aérea, es por su naturaleza, tan diferente a lo que la imaginación podría creer, tan poderosa por su rapidez de acción y por su inde-

pendencia, que hace necesario que los estudiosos de la misma, se esfuercen por mantenerse al día, como el Médico con la Ciencia Médica.

Así, fue necesario estudiar, elaborar y aplicar normas exclusivamente de tipo aeronáutico a esta clase de transporte, tal y como se ha hecho con el transporte marítimo por muchos años. Y estas leyes que se han creado, han tenido que irse complementando con otras nuevas para concretar y precisar, tanto los derechos como los deberes, de quienes utilizan el más moderno medio de locomoción, alcanzado por el hombre en los últimos cien años, "la aeronave". Así se hubo de estipular entre los Estados, convenciones especiales para responder a las mismas necesidades. (Normatividad del Derecho Aéreo). Dichas leyes y convenciones deben de tener en la mayoría de los casos, carácter internacional, ya que hoy día una aeronave puede pasar en un sólo vuelo por territorios diferentes, por lo que el viajero aéreo debería de someterse a legislaciones diferentes en cuanto a transporte aéreo se refiere de no ser así. Así pues el legislador de la materia aérea deberá legislar, de forma que, su legislación vaya dirigida a un nivel internacional en base a sus propias reglamentaciones.

La historia de la aviación se divide en dos grandes períodos, el primero se inicia con los primeros aviones de tipo rudimentario que se construyeron y termina en el año de 1914, y el segundo empieza con el armisticio de 1918 hasta nuestros días, durante estos cuatro años, entre uno y otro período, los estudiosos del Derecho Aéreo ven que es necesario hacer pronto y con carácter de urgencia, una reglamentación en el vuelo de las aeronaves; la guerra aérea les ha aportado grandes ense-

ñanzas. La primera de ellas, que nos encontramos frente a un invento, cuya energía potencial es tal, que no hay fuerza en el mundo, que pueda detener su evolución, ya que el hombre puede dirigirse de un punto a otro del hemisferio sin tener que hacer nuevas vías de comunicación, puesto que el nuevo vehículo lo transportará a través del aire a su antojo y voluntad y al lugar que éste elija. La segunda, que la nación, que domine el espacio aéreo, dominará desde él todas las rutas tanto marítimas como terrestres, ejerciendo así un tremendo poderío sobre el mundo, lo cual desde todo punto de vista sería catastrófico para la civilización entera.

Empezaremos por saber qué sucedió en los comienzos de la Aviación e iniciaremos ésta, con la invención de los hermanos Montgolfier, los cuales lanzan por primera vez al aire un globo inflado con aire caliente (vapor), o bien con el primer viaje aéreo que se tiene noticia, realizado por Pilatre de Rozier y el Marqués de Aelandes.

A raíz de estas primeras ascensiones, en Francia se promulga una ordenanza en 1784 en la cual, se prohíbe este tipo de ascensiones sin previa autorización. Más adelante se prohíbe el uso de estos globos y especialmente toda clase de experimentos aéreos, antes de recoger las cosechas, pues los habitantes de muchas regiones habían protestado a causa de los daños ocurridos en sus plantaciones. Y a esta ordenanza le sigue otra dictada en 1819 en la cual se mantiene la prohibición anterior pero únicamente para los globos, pues agrega que para los otros tipos de aeróstatos deberá de usarse obligatoriamente, paracaídas.

En 1844, concretamente el 9 de agosto, los capitanes Carlos Renard y Krebs se elevan en un punto determinado en Francia, para dirigirse a otro que anteriormente había sido elegido como punto de destino, cosa que no se había podido lograr anteriormente, puesto que los globos no se podían manejar a entera voluntad del hombre, puesto que debía de tenerse en cuenta los cambios atmosféricos, pero con este viaje, el globo ya había podido ser dirigido a voluntad por el hombre.

En el año 1889, se efectúa en París, el Congreso Internacional de Aeronáutica, con motivo de la celebración de la Exposición Internacional, y en ese Congreso se tratan temas muy importantes relacionados con la oportunidad de la creación de normas especiales sobre responsabilidad aeronáutica, desaparición de aeronautas, normas a aplicar en caso de accidentes, creándose así, la Comisión Permanente de Aeronáutica Civil.

En 1897 Clément Ader experimentó con gran éxito, el primer aeroplano de motor. En 1900, se realizaron diversos congresos en París, 1906, en Milán, 1907, en Bruselas, y en Nancy en 1909 en los cuales se trataron diversos problemas aeronáuticos incluyendo algunos de carácter jurídico enteramente y con la elaboración de estas primeras normas, fue surgiendo una corriente doctrinaria de juristas que se interesaron y preocuparon por los problemas derivados del hecho aviatorio; y en ese mismo año de 1909, se creó en París, el Comité Jurídico Internacional de la Aviación el cual se reunió sucesivamente en París, en 1911, Ginebra 1912 y Francfort en 1913.

En 1908 Wilbur Wright con sus experimentos convence hasta los más incrédulos y en 1909, un año después, Bleriot, atraviesa el Canal de La Mancha y es en este preciso momento cuando la técnica de la aviación empieza su curva ascendente, sin detenerse un solo instante hasta nuestros días.

Casualmente, a raíz de ese desarrollo de la aviación en el Congreso realizado en el año de 1909, se llega a la conclusión de que hay que buscar una pronta solución a los problemas planteados con los recientes inventos, problemas tales como, reglamentación a los conflictos entre la circulación aérea, derechos de aterrizaje nacionalidad y matrícula de los aparatos, derechos y deberes de los aeronautas con relación a los pasajeros etc., etc. Y en ese congreso se declara que el mejor medio de asegurar la eficacia de una reglamentación liberal, es el reconocimiento de la matrícula de la aeronave.

En 1910 se efectúa en Verona el Congreso Jurídico Internacional para la Navegación Aérea, y en él se aprobaron importantes principios sobre nacionalidad, aterrizaje y régimen jurídico de la atmósfera. En 1912, una institución de carácter privado denominada "International Law Association", estudió en sus reuniones de París en ese año y en Madrid de 1913, diversos asuntos jurídicos específicos de la actividad aeronáutica.

Mientras tanto, los gobiernos de varias naciones no se mantenían al margen de los acontecimientos pues vemos que entre ellos, Alemania, aprueba en 1910, la Ordenanza de Branderburgo, Francia dicta en 1911 y 1913 sus primeros reglamentos sobre Navegación Aérea, Italia lo hace en 1914, Inglaterra aprueba también sus primeras normas en 1911 y 1913, y en los Estados Unidos, varios de sus Estados aprueban también sus primeras reglamentaciones a partir de 1911, contándose

entre ellos, California, Pensilvania, Connecticut y otros más. Además en esa época aparecen los primeros acuerdos bilaterales entre los que podemos destacar los firmados por Estados Unidos y el Canadá en 1910, y el de Francia y Alemania en 1913.

Llegamos así al año de 1919, año en el que se celebra la Convención de París, donde se crea la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA) Comisión que fue propuesta en el año de 1910 durante la Convención de París. Esta Comisión Internacional estaba integrada por representantes de los Estados adheridos a la Convención de París y entre sus atribuciones tenía la de modificar el Convenio de 1910, poderes reglamentarios para la reglamentación de la misma y poderes jurisdiccionales para resolver las controversias presentadas por dos o más Estados, además de recibir, proposiciones, enmiendas, modificaciones a la Convención de París asimismo emitía dictámenes o daba opiniones sobre consultas hechas por los asociados relativas al tráfico aéreo internacional. En esta Convención se logra la unificación de las normas directrices del Derecho Aéreo Internacional Público y en el año de 1925 se vuelven a reunir en París con el objeto de estudiar un proyecto de convención, para entrar en el estudio del Derecho Internacional Privado, para llegar a una unificación de las normas que lo regulan y esta convención llega a realizarse un año después (1926), en París nuevamente, con el nombre de Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, (C.I.T.E.J.A.), la que a diferencia de la C.I.N.A., no poseía facultades de reglamentación, ya que su principal objeto era el estudio y elaboración de proyectos de convenciones internacionales sobre materias de Derecho Privado como dijimos anteriormente. Una de las más importantes lo es el Convenio de Varsovia de 1929. Posteriormente C.I.T.E.J.A. desaparece y aparece en su lugar la O.A.C.I. (Organización de la Aviación Civil Int.).

En ese mismo año de 1926 se realiza un Congreso en Madrid donde se crea la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea (C.I.A.N.A.), y en

el cual se llega a la conclusión después de grandes deliberaciones, que era necesaria la modificación de los artículos 5 y 34, de la Convención de París.

En el año de 1928 se lleva a cabo la VI Conferencia Panamericana sobre Aviación Comercial, en La Habana, Cuba; ésta toma como guía la Convención de París de 1919, e introduce como variante de aquélla, la palabra "comercial"; la misma fue el resultado de intereses norteamericanos, puesto que Estados Unidos no había ratificado la Convención del '19, por lo que se encontraba fuera de los convenios además de que no poseía un título legal para dar empuje a su desarrollo aeronáutico en el campo comercial. Se dispuso además en esta Convención que cada Estado asegurara en su medida la uniformidad de las leyes aeronáuticas y sus reglamentos además, se crea la Comisión Americana Permanente de Aeronáutica (C.A.P.A.).

Paralelamente a los congresos y convenciones citadas, van apareciendo diversas normas orgánicas aeronáuticas nacionales entre ellas la "Air Navigation Act" de Inglaterra (1926), el Decreto Real Italiano de 1922, la Ley Francesa de Navegación Aérea (1924), la "Air Commerce Act" de los Estados Unidos (1926), el Código Brasileiro del Aire (1938), la Ley de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos (1936) el Código de Legislación Aeronáutica de Uruguay (1942), etc. (1).

Luego en el año de 1944, viene la convención, en la cual se pretende la rectificación de los principios de la Convención de París de 1919; la aviación desarrollada por los Estados contratantes, se ve, en la imperiosa necesidad de adoptar un nuevo instrumento legal para las máquinas aéreas, las cuales a la luz de la segunda guerra habían progresado vertiginosamente (2). Surgió aquí el núcleo de la primera organización efectiva a nivel mundial de la aviación comercial y el sistema universalmente aceptado para lograr la seguridad del vuelo, la uniformidad en las prácticas de la aeronavegación y las bases para los futuros entendimientos en materia de otorgamientos de derechos de tráfico, que fueron completados por las cláusulas del Convenio de Bermúdas firmado en 1946 entre los Estados

(1) BAUZA ARAUJO, Alvaro, *Derecho Aeronáutico*. Tomo I. Ediciones Jurídicas, Amalio M. Fernández, Montevideo. BOZA MORA, Carlos E., *La responsabilidad en el transporte aéreo de las personas*. Tesis de grado. 1976.

(2) BOZA MORA, op. cit., supra 1.

Unidos e Inglaterra, las cuales sirvieron a su vez de modelo para numerosos convenios bilaterales posteriores (3). En esa Convención de Chicago se suscriben los siguientes documentos:

- a) Acta final de la Conferencia;
- b) Acuerdo Interino sobre Aviación Civil Internacional. (Acuerdo interino de Chicago).
- c) Convención relativa a la Aviación Civil Internacional. (Convención de Chicago).
- d) Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales. (Acuerdo de Tránsito de Chicago).
- e) Acuerdo relativo al transporte aéreo internacional. (Acuerdo de Transporte de Chicago).

El acuerdo interino de Chicago estableció un organismo internacional de carácter consultivo y técnico que se denominó "Organización Internacional Provisional de la Aviación Civil" (O.P.A.C.I.). Este organismo funcionó hasta abril de 1947, fecha en que entró en vigor la Convención de Chicago, al lograr este instrumento 26 ratificaciones requeridas por su artículo 91, inciso b). El Convenio de Chicago creó la Organización Internacional de la Aviación Civil (O.A.C.I.) (4). En esta Convención de Chicago, se llega a acuerdos realmente importantes entre ellos, una mayor liberalidad en relación al paso por los territorios de cada Estado en vuelos internacionales regulares; se reconoce la soberanía plena y exclusiva que cada Estado tiene sobre su territorio, establece el principio de la actividad de comercialización libre de la aviación, además de los privilegios de volar sobre el territorio, de otro país sin aterrizar, y de aterrizar sin miras comerciales, desembarcar pasajeros y cargas de un Estado contratante en otro Estado contratante, siempre que el transporte fuere realizado por una aeronave perteneciente a otro Estado contratante (5). Así, a través de los años, tenemos infinidad de convenciones además de las citadas entre las cuales enumeraremos las siguientes: Con-

vención de Roma de 1933, referente a la responsabilidad por daños ocasionados a terceros en la superficie, y en ese mismo año en Roma también el Convenio sobre la unificación de ciertas reglas relativas al embargo conservatorio de aeronaves (6). Por este acuerdo quedan exentas de embargo "conservatorio":

- 1) Las aeronaves afectadas al servicio del Estado, con excepción de las que se dedican al tráfico comercial.
- 2) Las aeronaves de una línea regular de transporte público; y
- 3) Las aeronaves consignadas al transporte remunerado de personas o cosas, cuando estén por iniciar el viaje, salvo que se trate de una deuda contraída por motivo del viaje que se esté por comenzar o de un crédito nacido en el curso del viaje (7).

Esta Convención o Convenio de Roma de 1933, trata esencialmente de los daños provenientes de aquellos accidentes que voluntariamente o involuntariamente pueda causar una aeronave en la superficie de los Estados, al caer ésta sobre personas o propiedades ajenas a la explotación aérea, el título completo de esta Convención es el de "*Convención de Roma de 1933, para la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por las aeronaves a terceros situados en la superficie*". En esta Convención se establece un límite máximo en cuanto a indemnizaciones se refiere por este tipo de accidentes (8).

Tenemos también que en Bruselas en el año de 1938, se firmó un Convenio sobre asistencia y salvamento en el mar, en la que se imponía al comandante de una aeronave, la obligación de ayudar y prestar asistencia a cualquier persona que estuviese en el mar con peligro de perderse, siempre y cuando la maniobra por aquél realizada no pusiera en peligro la aeronave y sus pasajeros, igual obligación se impone a los navegantes marinos. Todo tipo de ayuda debería luego de ser indemnizada por los gastos efectuados y justificados (9).

(3) BAUZA ARAUJO, op. cit., supra 1, págs. 21 y 22.

(4) DELASCIO, Víctor José, *Manual de Derecho Aéreo*, págs 34 y 35. Editora Grafos, C.A. Caracas, Venezuela, 1959.

(5) BOZA MORA, op. cit., supra 1, págs. 10 y 11.

(6) VIDELA ESCALADA, Federico, *Derecho Aeronáutico*. Tomo I, pág. 107. Víctor P. de Zavalia, Editor, Argentina, 1969. FOGLIA, Mercado, *Derecho Aeronáutico*, pág. 24. Abeledo y Perrot. Buenos Aires, 1976.

(7) DELASCIO, Víctor J., op. cit., 4.

(8) DELASCIO, Víctor J., op. cit., págs. 50 y 51.

(9) DELASCIO, Víctor J., op. cit., pág. 51. FOGLIA, op. cit., pág. 24. VIDELA ESCALADA, op. cit., pág. 107.

Le sigue el Convenio de Ginebra de 1948, sobre reconocimiento de derechos sobre aeronaves, convención que resultó ser la primera relativa al Derecho Privado de la Aviación, en virtud de este convenio, los Estados contratantes se obligaban a reconocer los derechos existentes sobre una aeronave (propiedad, locación, hipoteca, etc., etc.), siempre que tales derechos hayan sido constituidos de acuerdo con las leyes del Estado contratante en que la aeronave esté matriculada y que dichos derechos se hallen debidamente inscritos en los registros de dicho Estado. El principio madre de este convenio se encuentra en el artículo 1 del mismo, el cual expresa: *"Los Estados contratantes se comprometen a reconocer: a) el derecho de propiedad sobre aeronaves; b) el derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra; c) el derecho de tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo; d) la hipoteca "mortgage" y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda. . . además los Estados contratantes se obligan a no reconocer otros derechos con preferencia a los enumerados en el convenio. Este convenio no alcanza la perfección deseada, pero constituye un instrumento útil para resolver uno de los problemas más arduos originados por la internacionalidad de la materia y la movilización de las aeronaves (10).*

En 1952, en Roma se suscribe un nuevo convenio, que llevó por nombre "Convenio de Roma de 1952, sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras". En este convenio se estipulan los principios de responsabilidad extensión de la responsabilidad, garantías de responsabilidad del operador, procedimiento y prescripción de acciones y aplicación del convenio y disposiciones generales, además incorporó al acta final diversos modelos de certificados de seguros, de fianzas, de depósitos y de garantía de gobierno.

Debemos ahora retroceder en el tiempo y analizar el Convenio de Varsovia de 1929, convenio éste de tipo privado, firmado propiamente el día 12 de octubre de ese año. Este convenio es el primero de los convenios de carácter internacional celebrado para la unificación del Derecho Privado

de la Aviación. Su título completo es: "Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional". Consta de 41 artículos y dos protocolos adicionales como veremos luego. Los principios de la Convención de Varsovia pueden resumirse del siguiente modo:

- 1) Responsabilidad contractual del transportador aéreo.
- 2) Limitación de la responsabilidad.
- 3) Nulidad de las cláusulas que eximen de la responsabilidad al transportador o bien fijan un límite inferior al de la Convención (11).

Esta convención fue ratificada muy pronto por muchos países ya que el contenido de la misma venía a dar un gran empuje al Derecho Aéreo, y en especial marcó un rumbo tendente a la uniformidad del mismo, puesto que vino a llenar un vacío existente dentro de la determinación de las condiciones jurídicas del transporte aéreo. En cuanto a la responsabilidad de los transportadores el Convenio de Varsovia, elige una responsabilidad contractual, con inversión de la prueba, que queda a su cargo y como compensación equitativa, la limitación cuantitativa de la indemnización. *"El régimen instituido se integra con la prohibición de cláusulas convencionales eximentes o que reduzcan la responsabilidad del transportador, la pérdida del beneficio de la limitación como sanción en caso de dolo o culpa de aquél y la admisión como exención de la demostración de haber tomado, tanto el operador como sus dependientes, todas las medidas tendientes a evitar el daño o no haber podido tomarlas, a la que agrega la falta náutica en el transporte de mercaderías"*. A estas normas principales se añaden otras complementarias que tratan temas variados (como, por ejemplo, el de los transportes combinados), y que estructuran una solución amplia y muy valiosa (12).

Sin embargo al poco tiempo de vigencia del Convenio de Varsovia, éste presentó defectos visibles en su continua aplicación, por lo que primero el CITEJA y luego la OACI, estudiaron sus posibles mejoras, y el estudio realizado se presentó en la Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, la cual se reunió en La Haya en el año de 1955 y fue allí donde se suscribió el "Protocolo

(10) DELASCIO, Víctor J., op. cit., pág. 51. VIDELA ESCALADA, op. cit., págs. 117, 118 y 119. FOGLIA, op. cit., págs. 24 y 25.

(11) DELASCIO, op. cit., pág. 49. Para mayor información del tema en cuanto al Convenio de Varsovia, ver BOZA MORA, op. cit., FOGLIA, op. cit., págs. 23 y 24.

(12) BAUZA ARAUJO, op. cit., pág. 100 y VIDELA ESCALADA, op. cit., pág. 110.

que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929". Las modificaciones más trascendentales que sufrió el Convenio de Varsovia por el Protocolo de La Haya, fueron las siguientes:

a) Dobló el límite de responsabilidad del transportador con respecto a cada pasajero.

b) Sustituyó la cláusula que imponía responsabilidad ilimitada en caso de dolo por parte del Transportador; por una nueva cláusula en virtud de la cual no se aplicarán los límites si se prueba que el daño es resultado de una acción u omisión del transportador o de sus dependientes con intención de causar daño o con temeridad y sabiendo que probablemente causará daño.

c) Simplificó la documentación del transporte.

d) Estableció para los usuarios del transporte aéreo un aviso más preciso y simple en los documentos del transporte que el previsto en el Convenio de Varsovia (13). Pero las modificaciones hechas a Varsovia por el Protocolo de La Haya, no duran mucho tiempo inalterables, ya que una vez puestas éstas en práctica, empieza Estados Unidos a manifestar su disconformidad con los límites de la responsabilidad adoptados e inclusive amenazó con la renuncia del Convenio, por lo que en el año de 1966, la OACI convocó a una reunión especial que se efectuó en Montreal en ese año, en la cual un cierto número de empresas de aviación se pusieron de acuerdo en aumentar los límites de responsabilidad hasta un máximo de 75.000 dólares por pasajero fallecido incluyendo gastos judiciales y honorarios de abogado o de 58.000 dólares si éstos no estuvieren involucrados en el monto de la indemnización y se estimasen por separado. *"Este acuerdo implicó la renuncia de las empresas a ampararse en la causal de exención de responsabilidad establecida por el artículo 20 de la Convención de Varsovia, consistente en la demostración de que el transportador o sus dependientes habían tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible adoptarla. A este acuerdo también se le conoce con el nombre de*

Acuerdo de la IATA, y opera, cuando el contrato de transporte incluya un punto de partida, de destino, o de escala en el territorio de los Estados Unidos" (14).

La firma de este Acuerdo o Convenio de Montreal impide que los Estados Unidos mantengan su decisión de renuncia al Convenio de Varsovia.

Posteriormente, en el año de 1971, nuevamente se reúnen en Guatemala, el 9 de febrero bajo el auspicio de la OACI, a la cual asistieron Plenipotenciarios de 55 países y observadores de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), y el Instituto Internacional para la Unificación de Derecho Privado, firmándose el día 8 de marzo de ese mismo año, el Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado el 12 de octubre de 1929 modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de setiembre de 1955; en el que para las partes firmantes se denominará "Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 y en la Ciudad de Guatemala en 1971". El Protocolo suprimió y sustituyó los artículos 3, 4, 17, 18, 20, 21, 22, 24, 25 y 25 A, del Convenio, añadió en el 28 un nuevo segundo párrafo pasando el anterior a formar parte de un tercero y después de los artículos 30, 35 y 41 agregó los números 30"A", 35"A" y 42 (15).

El Protocolo de Guatemala viene a simplificar aún más los documentos relacionados con el transporte aéreo de personas y equipaje, eleva el límite de responsabilidad en caso de fallecimiento de personas a cien mil dólares. Asimismo se aprueba un sistema de "complemento de indemnización" como lo llama el Dr. Bauzá Araujo, de carácter voluntario, por medio del cual las empresas que así lo desearan podían aceptar límites superiores en cuanto a la misma, dentro de ciertas condiciones, para el caso de fallecimiento a lesiones del pasajero (16). También el Protocolo en referencia viene a establecer la responsabilidad del transportista en cuanto al viajero, si las lesiones o la muerte de éste se producen a bordo de la aeronave o en la opera-

(13) BOZA MORA, op. cit., supra 1.

(14) BAUZA ARAUJO, op. cit., pág. 101. BOZA MORA, op. cit., pág. 61. BAUZA ARAUJO, Alvaro, *Del accidente aviatorio y su problemática jurídica*, Uruguay - Montevideo, 1973; citado por BOZA MORA, en *Tesis de grado*, págs. 61 y 62.

(15) CHAVEZ RIOS, Rubén, *Del Derecho Privado Aéreo; El Convenio de Varsovia*, pág. 84.

(16) BAUZA ARAUJO, op. cit., nota 1, pág. 102.

ción de embarque o desembarque de la misma, claro está, si la salud de aquél se encontraba en perfectas condiciones al emprender el viaje. Este mismo criterio es seguido en cuanto al equipaje del viajero todo el tiempo que éste permanezca bajo la custodia del transportista.

Además de los convenios y tratados anteriormente relatados tenemos dos más de gran importancia dentro del Derecho Aéreo, cuales son el Convenio de Guadalajara del año de 1961, referente a la responsabilidad aplicable al transportador aéreo no contractual; y el Convenio relativo a infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio en el año de 1963.

En cuanto al primero, diremos que se aplicará en aquellos casos en que el transportador que realiza el transporte, no es la empresa que contrató originalmente sino otro. Este convenio es aplicable a los Estados que han puesto en vigencia el Convenio de Varsovia y el Protocolo de Guatemala, y se da esta clase de transporte cuando el transportador original concede autorización a otro para que ejecute el transporte querido por el contratador, pero no debemos de confundir este caso de transportador de hecho, que así se le dice, con el transporte sucesivo, que sí está debidamente regulado por el Convenio de Varsovia, en su artículo 30. Tenemos así entonces que el transportador original, sea el contractual responde por la totalidad de la responsabilidad que éste tuviere ante el contratador y el transportador de hecho o tercero en la relación lo será de la parte que éste ejecutó, todo de conformidad con lo dispuesto por el artículo 2 de la Convención de Guadalajara. Asimismo en este convenio, como medio de protección se le dio al usuario el derecho de demandar a cualquiera de los transportadores que han intervenido en el negocio. Vemos así entonces que este convenio viene a servir de complemento al de Varsovia que no había previsto esta clase de transporte y de servicio (17).

Por último veremos el Convenio de Tokio, el cual tuvo su origen en la necesidad de proporcionar un régimen adecuado de seguridad a la navegación en relación con ciertos actos ilícitos que pue-

dan afectar la regularidad y seguridad de la navegación aérea, así como proporcionar al comandante de la aeronave poderes suficientes para poder actuar en esos casos, adoptando las medidas necesarias para solucionar los problemas que eventualmente se le pudiesen presentar, además proporcionar a la vez una jurisdicción adecuada para el castigo del delincuente. Esta convención no es aplicable a naves militares, de policía ni de aduana. El contexto del mismo es bastante complejo, y es considerado como uno de los convenios multilaterales más moderno, y es complejo por cuanto su texto no es de orden puramente penal, sino que ha tenido que enfocar otros tópicos para así cumplir o tratar de cumplir con su función primordial, pero podemos concluir diciendo que es un aporte muy valioso para el avance del Derecho Aeronáutico Internacional (18).

Me parece también oportuno el incluir en este trabajo, las fechas más importantes en la historia de la aviación, y es entonces así, como tenemos las siguientes:

1505. Las Primeras Ideas del Mecanismo del Vuelo, por Leonardo Da Vinci.

1783. El globo de aire caliente inventado por Joseph Montgolfier, de Francia.

1783. La primera ascensión de un hombre, Pilatre de Rozier y Marqués d'Arlandes en un globo. Durante la época de 1783—1903 hubo un desarrollo constante de globos libres y globos equipados con métodos para controlar la dirección del viento, es decir, dirigibles.

1809. El inglés Sir George Cayley, publicó la primera teoría realística de los principios del avión.

1852. El primer vuelo impulsado por motor, efectuado por el francés Henri Giffard, en un globo dirigible.

1796 a 1896. Varios modelos de aviones fueron contruidos en Europa y los Estados Unidos, con motores y hélices, que volaban sin tripulación.

1891. El nacimiento de la aviación moderna, con el primer vuelo de un avión tripulado equipado con motor. El 17 de diciembre, Orville Wright,

(17) BAUZA ARAUJO, op. cit., nota 1, págs. 102 y 103. VIDELA ESCALADA, op. cit., págs. 120 y 121; Tomo I.

(18) (Ver VIDELA ESCALADA, op. cit., págs. 121 y 122). FOLCHI, Mario, *Delitos a bordo de aeronaves*, págs. 59 a 90. Edit. Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1964.

de los Estados Unidos, voló 30 metros en 12 segundos.

1906. El primer vuelo en Europa por el brasileño Santos Dumond, quien construyó su avión independientemente de los hermanos Wright.

1909. El primer vuelo sobre el mar de un país a otro, cuando el francés Luis Bleriot cruzó el Canal de La Mancha. Los aviones de esta época podían alcanzar una velocidad de 77 k.p.h., una altura de 800 metros y una distancia de 88 kilómetros.

1911. El primer vuelo que cruzó los Estados Unidos: tiempo 59 días.

1914. Hubo un desarrollo rápido de todos los aviones y motores, debido a la primera guerra mundial. En 1914 habían unos trescientos aviones; en 1918 habían más de 30.000, en 1918 los aviones de caza alcanzaban velocidades de 300 k.p.h. y los bombarderos podían llevar cargas de una y media toneladas a distancias de 2.000 kmts.

1918. El primer servicio de correo entre Washington y Nueva York.

1919. El primer vuelo de transporte entre Londres y otras ciudades europeas.

1919. El primer vuelo trasatlántico, el 14 de junio los ingleses Alcock y Brown, volaban de Canadá a Irlanda, una distancia de 3.100 kmts. en 16 horas y 12 minutos.

El mismo año se hizo el primer vuelo de Inglaterra a Australia, de 17.960 kmts. en 28 días.

1923. El primer vuelo de un autogiro, inventado por Juan de la Cierva, de España.

1924. El primer vuelo alrededor del mundo, con un equipo de aviones norteamericanos en 15 y medio días.

1926. El primer vuelo panamericano con escalas en los países de Centro y Sur América. Cinco aviones volaron de Texas a Chile, regresando para completar un vuelo de 32.000 kmts.

1927. El primer vuelo solo, por Charles Linbergh, de Nueva York a París en treinta y tres horas y media.

1927. El primer transpacífico de California a Honolulu, de 3840 kmts. en 26 horas.

1929. El primer servicio de transporte aéreo de Miami a Centro y Sur América.

1933. El primer vuelo alrededor del mundo, en un solo avión de un motor, Post y Gatty volaban 24.800 kmts., en 8 días 15 horas.

1930-1939. Las líneas aéreas de transporte aéreo fueron establecidas en todos los países del mundo.

1935. El primer avión de servicio moderno, el Douglas DC-3, inició su servicio este año y por su seguridad y eficiencia, avanzó la aviación comercial más que cualquier avión antes construido, llevaba 21 pasajeros a 290 k.p.h. Todavía está en uso.

1936. El primer servicio transpacífico.

1939. El primer servicio trasatlántico.

1939. El primer vuelo de un avión a propulsión a chorro, o retropropulsión, el 29 de agosto, siendo el avión Heikel-178 de Alemania. El desarrollo de este motor fue abandonado y en 1941 el inglés Frank Whittle produjo su motor de retropropulsión.

1940. El primer vuelo de un helicóptero, diseñado por Igor Sikorsky.

1929-1945. Durante la segunda guerra mundial, la aviación tuvo un desarrollo muy acelerado, aviones cada vez más veloces y más poderosos fueron producidos, pero el acontecimiento de más importancia fue el uso del motor a retropropulsión, el "Jet", que por su enorme potencia abría nuevos horizontes para la aviación.

1948. El primer avión que rompiera la barrera del sonido, el "Jet" de Havilland.

1952. El primer servicio comercial "Jet" de Havilland Comet, entre Londres y Africa del Sur.

1958. El primer servicio comercial "Jet" trasatlántico, con el Boeing 707, tomando 7 horas de Nueva York a París.

1958 a 1969. Tanto en el tiempo de Leonardo Da Vinci como hoy día, el desarrollo de la aviación ha dependido de los motores disponibles. Los motores "Jet" son cada día más poderosos y los aviones que usan estos motores son cada día más versátiles (19).

B I B L I O G R A F I A

ARAUJO BAUZA, Alvaro, *Tratado de Derecho Aeronáutico*, Tomo I, Ediciones Jurídicas Amalio M. Fernández, Montevideo, Uruguay, 1976.

ARAUJO BAUZA, Alvaro, *Del accidente aviatorio y su problemática jurídica*. Impreso en los Talleres de Imprenta Letras S.A., Montevideo, 1973.

DELASCIO, Víctor José, *Manual del Derecho de la Aviación*, Editoria Grafos, C.A., Caracas, Venezuela, 1959.

FOLCHI, Mario O., *Delitos a bordo de aeronaves*, Edit. Abeledo-Perrot, Buenos Aires, Argentina, 1964.

FOGLIA-MERCADO, *Derecho aeronáutico*, Edit. Abeledo-Perrot, 1976, Buenos Aires, Argentina.

VIDELA ESCALADA, Federico, *Derecho aeronáutico*. Editor, Víctor P. De Zavalia, Buenos Aires, Argentina, 1969.

REVISTA AEREA, Guatemala, 1971.

BOZA MORA, Carlos Eduardo, *La responsabilidad en el transporte aéreo*, TESIS DE GRADO, Universidad de Costa Rica, 1976.
