

Responsabilidad civil

DEL TRANSPORTISTA AÉREO DESDE EL CONVENIO
DE VARSOVIA HASTA EL CONVENIO DE MONTREAL

Civil liability of the air carrier

*FROM THE CONVENTION OF WARSAW
TO THE MONTREAL CONVENTION*

RESUMEN

La legislación pertinente al Derecho Aeronáutico, con especial énfasis a un tema de pilar importancia, sino el que más, cual es la Responsabilidad Civil, el régimen de Responsabilidad aplicable, los sujetos llamados a responder en caso de siniestro, las normas regentes y la competencia judicial, los límites a la Responsabilidad –cuyo génesis fue la protección de las Compañías dedicadas al Transporte Aeronáutico, pues cabe tener en cuenta que en caso de siniestro, estas podían y pueden verse afectadas por una crisis económica que produzca su quiebra, por las fuertes sumas con las que deben responder los agentes de los daños causados–, todo lo cual ha llevado a que la Responsabilidad Civil Aeronáutica y su ámbito en el Derecho Internacional tenga un tratamiento especial.

Palabras clave: Responsabilidad Civil Aeronáutica, Límites y Estratificación de la Responsabilidad Aeronáutica, Quinta Jurisdicción, Convenio de Montreal.

ABSTRACT

This article was made to expound a brief study about Aeronautic Legislation, it emphasizes in Civil Responsibility, based in applicable Responsibility Rule, those who are called to reply in case of sinister, the valid rule and the judicial competence of responsibility limits–whose source was the protection of the companies that work with aeronautic transport, since it is necessary in an adverse event, these can be in risk because of an economic crisis that produces its bankruptcy due to the big quantities of money that must be paid for damage caused– all this situation has induced a special treatment of Aeronautic Civil Responsibility and its scope in international right.

Keywords: Aeronautic Civil Responsibility, Limits and Responsibility Stratification Aeronautic, Fifth Jurisdiction, Montreal Agreement.

DIANA XIMENA HERRERA DÍAZ

Abogada egresada
Universidad Externado de
Colombia. Coordinadora
grupo de investigación
UNISANGIL, Sede
Chiquinquirá. Docente
Cátedra Derecho de las
Obligaciones y Derecho
Comercial. Doctoranda
Derecho Internacional
Privado, Universidad Carlos
III de Madrid. Especialista en
Práctica Jurídica
dherrera@unisangil.edu.co

Recibido:
31 de julio de 2013
Aceptado:
3 de septiembre de 2013

INTRODUCCIÓN

Para adentrarnos en la investigación de la aplicabilidad del Convenio de Montreal de 1999, para la unificación de ciertas reglas del Transporte Aéreo Internacional, es necesario que establezcamos primero los conceptos legales pilares de la materia así como la evolución que históricamente ha tenido la normativa internacional en esta área y cómo esta ha ido demostrando cómo se han arbitrado las pautas, los mecanismos de aceleración o freno de este régimen y cómo el tratamiento igualitario y la pretendida unificación se da de forma meramente aparente, para lo cual se referencian a los siguientes aspectos:

Marco jurídico de Transporte Aéreo Internacional

En el mundo moderno, el transporte aéreo en la mayoría de las oportunidades puede contener elementos que lo conviertan en transporte internacional, por lo cual, históricamente ha habido un especial tratamiento –tanto desde el punto de vista del régimen de responsabilidad jurídicamente aplicable como del de sus límites– que de la responsabilidad del transportista aéreo y su carácter de internacionalidad ha sido creado y reconocido mediante distintos tratados y convenios internacionales que se han dedicado a su regulación y unificación. Estos instrumentos y la Doctrina se ocuparon de definir el Transporte Aéreo Internacional.

Una de las definiciones del Transporte Aéreo Internacional la ha dado Antonio Salvador quien ha sostenido “... Navegación aérea

internacional es la de aeronaves nacionales sobre territorio extranjero y la de aeronaves extranjeras sobre territorio nacional”¹.

De igual manera el tratadista Tapias Salinas se ocupa de definir la internacionalidad del transporte aéreo así: “...para que pueda otorgarse a un transporte aéreo la calificación de internacional, es preciso que no solamente la aeronave que lo realice traspase las fronteras o costas de un determinado país atravesando el territorio perteneciente a un Estado, sino que este o cualquier otro se encuentre incluido en el transporte, en el sentido de tener algún punto de contacto directo con la aeronave. Es decir, que dos cualesquiera de los puntos de salida, llegada o escalas previstas de la ruta, estén situados en Estados diferentes”².

Marco jurídico de la responsabilidad civil en el transporte aéreo

Dentro del desarrollo de la actividad del Transporte Aéreo Internacional pueden causarse daños que nos llevan a los predios de la mencionada responsabilidad civil, la cual ha sido considerada como fuente de obligaciones, v.gr. la legislación española se refiere a ello así: “Artículo 1089. Las obligaciones nacen de la ley, de los contratos y cuasicontratos, y de los actos y omisiones ilícitos³ o en

1. SALVADOR, Antonio (enero de 1961). La nueva ley de navegación aérea. En: *Revista General de Legislación y Jurisprudencia*. Madrid.
2. TAPIA SALINAS, Luis (1978). *Tratado de Derecho Aéreo y del espacio*. Madrid.
3. Estos son violaciones al ordenamiento jurídico, es decir, actos contrarios a este que pueden encontrarse o no tipificados por una norma penal; son actos que por sus características causan efectos adversos –daños y/o perjuicios– en la esfera jurídica ajena, en conclusión que menoscaban un interés jurídico –de cualquier clase: moral patrimonial, personal– legalmente tutelado y que no deben ser sufridos por el titular de dicho bien.

que intervenga cualquier género de culpa o negligencia”⁴.

No obstante lo anterior, podemos sostener que la fuente de obligaciones en el asunto que nos ocupa no es la responsabilidad civil sino el hecho dañoso que genera esta última, es decir, que la responsabilidad es la consecuencia jurídica generada a raíz del daño que es la fuente de la obligación y la responsabilidad es la reparación compensatoria, su resarcimiento.

Por otra parte, el Código de Comercio colombiano, en su Libro quinto, sobre la navegación, en su artículo pertinente reza: “Art. 1880 Responsabilidad por Muerte o Lesión del Pasajero. El transportador es responsable del daño causado en caso de muerte o lesión del pasajero, con la sola prueba de que el hecho que lo causó se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, a menos que pruebe hallarse en cualquiera de las causales de exoneración consagradas en los ordinales 1o. y 3o. del artículo 1003 y a condición de que acredite, igualmente, que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas. Dichas operaciones comprenden desde que los pasajeros se dirigen a la aeronave abandonando el terminal, muelle o edificio del aeropuerto hasta que ellos acceden a sitios similares.”

De la lectura de normas de este tenor po-

demostramos inferir que para el causante del daño nace la obligación de reparar y/o resarcir el daño causado que en este caso el Agente será la Compañía Explotadora de la Actividad Aeronáutica. Es por ello que la unificación de reglas que rigen el transporte aéreo son de vital importancia y necesarias para la adecuada cooperación internacional. Con esta investigación se han buscado los posibles problemas presentados en quien debe responder en casos jurídicos determinados enmarcándose obviamente desde el punto de vista de la normativa internacional para brindar así soluciones a los diversos conflictos que suscite dicha actividad presente en el Derecho Aeronáutico⁵.

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

El asunto problemático es ¿si la unificación de las reglas del Transporte Aéreo Internacional, es su aplicación respecto a la diferencia de los intereses económicos creados entre los nacio-

5. PARADA VÁSQUEZ, José Daniel (2000). *Derecho Aeronáutico*. Madrid: Ed. Industrias Gráficas MAE, S.L. p. 641. p. 27. Esta definición se debe al Tratadista Ambrosini, quien lo define como aquella rama del Derecho que estudia todos los factores esenciales de la navegación aérea, es decir: el ambiente (atmósfera y superficie) en el que se organiza y desenvuelve; el medio (aeronave) con el que se actúa, y todas las relaciones jurídicas públicas y privadas, nacionales e internacionales a las cuales da lugar. Gay de Montella lo define como el conjunto de normas de Derecho Público y Privado de la navegación aérea dedicada al transporte de cosas y personas, mediante la utilización de aeronaves y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema. Luis Ugarte Romano lo define como el conjunto de normas de Derecho Público y Privado, nacional e internacional que regulan la actividad del hombre en el espacio aéreo y en la superficie, dedicada al transporte de personas y cosas mediante el empleo de aeronaves, todas las obras y servicios relacionados con la seguridad de dicha actividad. UGARTE ROMANO, Luis (2000). *Tratado de Derecho Aeronáutico*. México: Ugarte y Ugarte Asociados, S.C. p. 75. TAPIA SALINAS, Luis (1978). Sostiene que el Derecho Aeronáutico es aquella rama del Derecho que se estudia los problemas jurídicos de la navegación y del tráfico. *Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio*. Colección de Estudios Jurídicos. Madrid. p. 39.

4. Código Civil. Ed. 1999. *Textos legales universitarios*. p. 203.

nales de los distintos Estados Parte que han ratificado el Convenio de Montreal de 1999? y ¿Cómo algunos de estos han impuesto limitar y estratificar la responsabilidad civil en caso de siniestro a fin de proteger los intereses de las empresas productoras de aeronaves o de aerolíneas de su bandera? Tomado desde lo que ello ha brindado en un régimen en lo que a la responsabilidad civil nos atañe es *sui generis* respecto a la doctrina jurídica y a los demás tratamientos que esta institución nos ofrece en otros supuestos fácticos y regímenes especiales, por lo cual se considera de gran relevancia el estudio de esta institución y como se ha venido aplicando. De tal manera que al ver la situación presentada en determinadas circunstancias generaría una actuación especial que será la estudiada en esta investigación.

OBJETIVOS

General

Conocer la regulación internacional de la Actividad Aeronáutica Civil y cuál es su régimen de responsabilidad civil, cómo opera en Colombia y cuál ha sido su evolución histórica. Así pues poder generar aportes con los cuales se logre el cambio de la regulación internacional, la cual se pretende debe ser más cooperativista y además que en el régimen de responsabilidad civil por el desequilibrio entre las partes se tenga en preponderancia un principio de primacía para los usuarios de dicho servicio que están en desventaja de las empresas aeronáuticas.

Para ello, como primera base establecer sus

principios básicos, el tratamiento en caso de siniestro a la reparación del daño, desde 1929 y hasta la fecha.

Específicos

- Identificar todos los instrumentos internacionales para la unificación de las reglas respecto al Transporte Aéreo Internacional en materia civil.
- Identificar la evolución histórica del tratamiento a la responsabilidad civil del transportista aéreo especialmente en lo referente a muerte o lesiones de pasajeros.
- Determinar los límites y estratificación de la responsabilidad civil.
- Determinar las reglas actuales en material de responsabilidad civil.
- Determinar la normativa respecto a jurisdicción y competencia⁶ en caso de lesiones o muerte de pasajeros.
- Interpretar la legislación vigente en lo que respecta a responsabilidad civil por lesión o muerte de los pasajeros en accidentes aéreos donde se vean perjudicados severamente.

RESEÑA

En lo que atañe al Derecho Internacional Pri-

6. El transporte aeronáutico, se ha convertido de manera ostensible en los últimos tiempos, y lo ha sido desde su génesis, en una actividad de orden internacional, en la que intervienen elementos de este ámbito tales como, Estado de origen y llegada de la operación aérea, nacionalidad del transportista, el fabricante, los pasajeros, etc., lo que ha sido la causa para que desde 1919 se realizaran Convenios Internacionales tendientes a su unificación y se deba tener especial atención en la fijación de los parámetros de competencia judicial en caso de requerirse una resolución judicial de conflictos en la relación con la actividad o sus relaciones, lo cual se analizará posteriormente.

vado⁷, siempre ha buscado la unificación del Derecho Internacional Aeronáutico, producto de lo cual ha sido el Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, tratado que se ocupó de la mentada uniformidad, reguló los requisitos mínimos que debían contener los billetes y cartas de porte aéreo y de limitar la responsabilidad del transportista aéreo, lo cual, junto con el régimen de responsabilidad por culpa presunta, son las aristas mayormente destacadas de dicho Convenio, máxime cuando por la época en que se profirió este la navegación aérea era una actividad novedosa, incipiente y no gozaba con los avances tecnológicos que en la actualidad cuenta la aeronavegabilidad, lo que permite que la presentación de riesgos haya disminuido ostensiblemente.

Los miembros del Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos –CITEJA– fueron los encargados de hacer los estudios previos y el proyecto de Convenio que habría de someterse a los participantes de la II Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado de Varsovia.

El instrumento que se produjo en dicha con-

ferencia fue el denominado en lengua inglesa *Convention of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, el que se destaca por haber dado las normas pertinentes a la responsabilidad civil del transportista aéreo –tipo de responsabilidad, supuestos fácticos en los que procede límites y entró en vigor el etc.–.

Dicho Convenio entró en vigor el 13 de febrero de 1930, habiendo sido ratificado por los siguientes Estados: España⁸, Brasil, Francia, Yugoslavia, Rumania y Polonia⁹.

Hubo varios aspectos que bien vale la pena destacar, tal como definir el Transporte Aéreo Internacional, regular todo lo que concierne al billete aéreo y establecer como obligatoria su expedición so pena de que el transportista

7. PARADA VÁSQUEZ, José Daniel establece que el Derecho Aeronáutico tiene diversas fuentes, una de las cuales es de raigambre internacional y sostiene: "Las fuentes internacionales, inicialmente se pueden dividir en dos clases: Multilaterales y bilaterales. Las primeras tienen un contenido internacional. Las segundas tienen dos partes, una general en que se marcan las pautas a seguir entre los países firmantes, y una segunda de alcance más bien político en que se establecen las concesiones en cuanto a las libertades del aire que se conceden los suscribientes. Existen también otras clasificaciones, como la debida al catedrático argentino Videla Escalada, que los divide en generales y particulares, según aborden temas de interés general para la aviación civil, o se dediquen a regular materias aéreas concretas.

8. España lo ratificó el 31 de enero del mismo año y fue publicado en la *Gaceta de Madrid* N° 233 el día 21 de agosto de 1931.

9. BOTANA AGRA, Manuel en su trabajo "La limitación de la Responsabilidad del Transportista Aéreo Comunitario por daños a los Pasajeros en caso de accidente: Un estudio del reglamento (CE) 2027/1997, con el propósito de ilustrar cuáles fueron las posiciones de los diferentes Estados para adoptar el Convenio expone "La puesta en marcha del sistema de Varsovia a principios del año 1930 estimuló a un buen número de países a trasplantar a sus respectivos derechos, y para los transportes aéreos internos, las previsiones de aquel relativas al Transporte Aéreo Internacional. Una mirada a esos derechos permite distribuirlo en tres grupos. El primero de ellos lo formaban las legislaciones nacionales que reproducían fielmente el contenido del Convenio de Varsovia: entre esas legislaciones se encontraba la Griega (Ley de 3 de junio de 1931), la belga (Ley de 7 de abril de 1936) o la italiana (Ley de 19 de mayo de 1932). El segundo grupo lo constituían las leyes que acogían la médula del Convenio con modificaciones en puntos concretos; a este esquema respondían las legislaciones alemana (Ley 23 de enero de 1943), Argentina (Ley de 4 de agosto de 1954), francesa (Ley de 2 de marzo de 1957) y holandesa (Ley de 10 de septiembre de 1936). Por último, formaban grupo aparte las legislaciones de los países que mantenían el sistema tradicional y común o que habían instaurado un régimen propio al margen del Convenio de Varsovia; tal era el caso, por ejemplo, del Derecho norteamericano o del soviético (Ley de 7 de octubre de 1935)". p. 16. *Op. cit.*

no pueda ampararse en los límites de responsabilidad establecidos en los artículos 17 y siguientes de este Acuerdo Internacional. Con lo cual deducimos que sin la expedición del billete el Contrato de Transporte Aéreo nace a la vida jurídica pero su existencia condiciona que el transportador pueda acogerse a los límites del Convenio, adicionalmente fija su campo de aplicación y en definitiva define los parámetros que trazarían el norte de esta actividad y los aspectos de la responsabilidad civil, partiendo de la premisa proteccionista respecto del transportista fundamentándola en la teoría “los riesgos del aire”, argumentando que estos deben ser soportados por los pasajeros y que el transportista desvirtuar a la presunción de culpa probando la debida diligencia.

La Segunda Guerra Mundial, significó a nivel tecnológico un avance en todo sentido (comunicaciones, transporte, armamento), pero en el campo que nos ocupa representó el impulso hacia una industria más avanzada y segura y así los siniestros empezaron a disminuir en la práctica, por lo cual los límites de responsabilidad civil contractual impuestos por el Convenio de Varsovia se hicieron excesivamente cortos, pensemos en que su razón de ser se convertía en obsoleta, pues ahora no se trataba ya de la protección de las Compañías Aéreas, su patrimonio y funcionamiento, sino de la de los usuarios de los servicios de estas, quienes en caso de siniestro eran indemnizados con sumas demasiado reducidas, lo cual se verificaba aún más en aquellas personas naturales de países con una capacidad de adquisición elevada, v.g. los nacionales estadounidenses.

Con lo cual, Estados Unidos de América empezó a presionar por el aumento de dichos límites de responsabilidad, teniendo la opción de ejercer la presión por ciertos elementos de mercado que le dotaron de una posición fuerte dentro de la actividad, lo que ha llevado a que la pretendida unificación del Derecho Aeronáutico¹⁰ Internacional se haya quedado en el pasado con ocasión de la celebración y entrada en vigor de diversos tratados que como el Protocolo de La Haya de 1955 incrementó los límites de responsabilidad de los transportistas, de igual manera y en el mismo sentido se han realizado otros convenios o tratados internacionales cuyo norte primordial ha sido ocuparse del incremento de dichos límites.

PONENCIA

Aproximación a la responsabilidad civil del transporte aéreo. Modificaciones introducidas por el Convenio de Montreal de 1999.

Incluye modificaciones tan destacables como las siguientes:

- Eliminación de la obligación de expedir un billete de transporte en medio escrito para permitir que la contratación electrónica sea plenamente válida en el ámbito del transporte aéreo.
- Al contrario del imperante Sistema de Varsovia, objetivista la responsabilidad abandonando el sistema de responsabilidad subjetiva, basada en las doctrinas

10. PARADA VÁSQUEZ, *op. cit.*, p. 39.

culpabilísimas y la inversión de la carga de la prueba, para llevarnos a los predios de la responsabilidad objetiva basada en la responsabilidad por riesgo.

- Elimina los límites de responsabilidad, permitiendo que sean resarcidos la totalidad de los daños causados¹¹ y crea el denominado sistema de responsabilidad de doble estrato o doble nivel, en el cual cohabitan la responsabilidad objetiva, sin lugar a exclusión a no ser por hecho de la propia víctima, hasta un determinado monto (100.000 DEG) y permitiendo que a partir de este pueda invertirse la carga de la prueba cuando el transportista pueda demostrar que ha obrado diligentemente o que puede eximir total o parcialmente su responsabilidad desde ese monto porque ha mediado el hecho de un tercero o por el hecho de la víctima.
- Incluye la responsabilidad, tan cotidiana, del transportista aéreo por retrasos.
- Elimina la posibilidad de acuerdos que tipifiquen límites de responsabilidad superiores, cerrando la puerta abierta por el

artículo 22 del Convenio de Varsovia de 1929 a las iniciativas particulares.

- Incluye aspectos sociales destacables, como el pago anticipado de ciertos montos (deducibles del monto final de la indemnización), con el propósito de que puedan sufragarse los gastos intempestivos que surgen con ocasión de un accidente de esta magnitud.
- Crea la obligación para las Compañías Aéreas de constituir un Seguro Obligatorio, valga el pleonismo, cuya naturaleza es, podría sostenerse y en su momento se analizará, de responsabilidad civil.
- Incluye fórmulas para la liquidación de la unidad en la que se pagan las indemnizaciones, para aquellos países que no hacen parte del Fondo Monetario Internacional, lo cual busca igualdad en este aspecto para los usuarios de todas las nacionalidades.
- De igual manera, a fin de no permitir la obsolescencia del límite del doble estrato fija las reglas para la revisión periódica (cada cinco años) de los límites establecidos por el Convenio¹².

11. Para aproximarnos estadísticamente a la idea que se plantea, cabe citar los accidentes aéreos más graves ocurridos en 1998: En Colombia, un avión con destino a Ecuador se estrelló con un cerro y hubo 58 víctimas mortales, en Ecuador, en una operación de despegue, hubo otro de la Aerolínea Cubana con 82 fallecidos, en Perú se registró un accidente con 74 muertos, en Taiwán hubo un siniestro que contó con 264 víctimas mortales, en Canadá otro con 229 bajas y en España (Melilla) hubo otro con 38 fallecidos, ocasiones todas en las cuales las aerolíneas deben indemnizar a los causahabientes por la muerte de sus pasajeros, conforme a los convenios internacionales vigentes en el momento del siniestro. En todos estos accidentes intervenían elementos de diversas nacionalidades, la mayoría tenían un destino internacional y en términos generales ocurrieron dentro de las operaciones de decolaje o aterrizaje, se dice, que dentro de los 60 kilómetros a la redonda del sitio donde se surten estas operaciones es donde ocurren la mayoría de accidentes e incidentes aéreos.

Todas estas modificaciones y los nuevos planteamientos jurídicos del Transporte Aéreo Internacional, haciendo un especial énfasis al

12. En virtud de lo dispuesto por el artículo 24 del Convenio la OACI, hizo la primera revisión de los límites, entrando en vigor y siendo efectiva a partir del 30 de diciembre de 2009, quedando de la siguiente forma: "19 DEG por kilogramo en caso de destrucción, pérdida o avería o retraso en relación con transporte de carga; 1331 DEG, en caso de pérdida, avería o retraso de transporte de equipaje; 694 DEG por daño causado por retraso en transporte de personas y 113100 DEG por pasajero, por daño en caso de muerte o lesión corporal.

análisis de las normas que regulan los daños a los pasajeros es el objeto de la presente investigación.

Para llegar a ese análisis, primero abordaremos el Convenio de Varsovia de 1929, sus modificaciones y consecuente Sistema de Varsovia, las iniciativas que particularmente realizaron algunas aerolíneas con ciertos estamentos públicos estatales, careciendo de la representación para obligar al mismo y las iniciativas particulares y otras legislaciones como la imperante desde 1997 (Reglamento 2027, modificado por el Reglamento (CE) 889/2002)¹³ en la Unión Europea, la cual puede sostenerse que es el antecedente inmediato del Convenio de Montreal de 1999.

Una vez realizado el análisis del convenio, su técnica legislativa, sus modificaciones, se concluirá estableciendo de manera crítica y exhaustiva cuáles son las bondades y errores y si este cuerpo normativo se compadece con sus consideraciones, con las corrientes del

transporte y de la responsabilidad civil en el tercer milenio.

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Con base en los objetivos generales y específicos propuestos, se ha elegido como método de investigación, propio de Derecho comparado, esto es, COMPARATIVA, EXPLORATORIA, DESCRIPTIVA, para de esta forma delimitar el marco histórico de la institución que nos ocupa a nivel internacional y nacional.

Metodología del desarrollo de la investigación

Nuestra metodología puntal dentro del proyecto, partiendo que tendrá las técnicas propias de la INVESTIGACIÓN CUANTITATIVA PARTICIPATIVA y las técnicas propias del estudio descriptivo y de Derecho comparado son las siguientes:

- a) Identificación de la literatura general y especializada en material de minería, Derecho Minero, contratos de explotación, licencias medioambientales, tanto a nivel nacional como internacional. Selección y archivo para su fácil consulta y acceso.
- b) Entrevistas con autoridades mineras de orden nacional, algunos de los contactos ya los tenemos concertados, de orden departamental y con altos cargos de empresas explotadoras.
- c) Encuestas y cuestionarios realizados a la población civil afectada, ya sea laboral-

13. El Consejo de la Unión Europea, mediante decisión de 5 de abril de 2001 (2001/539/CE) ha decidido depositar en nombre de la Comunidad Europea el Convenio de Montreal de 1999: el 9 de febrero de 2010, el Consejo de la Unión Europea depositó en la OACI una nota verbal referente a la entrada en vigor, el 1 de diciembre de 2009, del Tratado de Lisboa por el que se modifica el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, en la misma se indica lo siguiente: "En consecuencia, a partir del 1 de diciembre de 2009, la Unión Europea ha reemplazado y sucedido a la Comunidad Europea ... y ha ejercido todos los derechos y asumido todas las obligaciones de la Comunidad Europea mientras continúa ejerciendo los derechos existentes y asumiendo las obligaciones de la Unión Europea". España lo firmó en Montreal el 14 de enero de 2000 y lo publicó mediante BOE del 20 de mayo de 2004, entrando en vigor para España el día 28 de junio de 2004. Colombia lo ratificó mediante la Ley 701 de 2001, entrando en vigor a partir del día 21 de noviembre de 2001, fecha de su publicación y el Convenio en términos generales, conforme a la citada disposición 53 entró en vigor el 4 de noviembre de 2003, contando con 102 Altas partes contratantes.

mente, por impacto medioambiental, por ser agraciados de forma indirecta económicamente hablando por la actividad de explotación, etc. Para establecer cuál es la concepción generalizada de la actividad y cuáles son los beneficios o impactos negativos en la población en las zonas de influencia de la actividad.

- d) Generación de propuestas entre los supuestos fácticos arrojados por el trabajo de campo, con la literatura y jurisprudencia del sector, la legislación pertinente y su manejo internacional en países con similares situaciones.
- e) Generación de documento que identifique el aspecto problemático, su tratamiento legal y las propuestas posibles para su mejora o solución, según sea el caso.

Así las cosas, con esta metodología implementada se ha podido establecer claramente un marco teórico y uno de hecho, lo cual nos permite buscar la conciliación científica de ambos para poder generar más y mejores soluciones teórico-prácticas, en las cuales la población se vea beneficiada mejorando su condición de vida con el apoyo de instituciones y la colaboración de personas que ejerzan esta actividad.

CONCLUSIONES PARCIALES

La mayor importancia del Convenio de Montreal no es la unificación de las reglas del Transporte Aéreo Internacional, aun cuando es su nominación, su mayor importancia estriba en la actualización de estas reglas, sistemati-

zándolas con instituciones que han avanzado, tales como la Responsabilidad Civil Objetiva, busca brindar modernidad a la actividad, seguridad jurídica para los sujetos intervinientes en la actividad, ya sea como prestadores del servicio o como usuarios, ofreciendo la pretendida equidad, que en últimas es el sentido de la positivización de las normas.

Por otra parte, es sano destacar lo relevante de su posición conciliadora respecto de las posiciones de los Estados con las de los usuarios y de las distintas organizaciones que actúan en este escenario y con una cuidada forma legislativa adecuada del transporte aéreo al tercer milenio y a las corrientes de responsabilidad actuales.

En resumen, la necesidad del Convenio no solamente es la unificación del Derecho Aeronáutico Internacional para otorgar la seguridad jurídica propia de la uniformidad sino adecuar las normas pertinentes a los supuestos fácticos que la actividad aeronáutica experimenta dentro del tercer milenio, teniendo en cuenta el desarrollo, la globalización y estabilidad de la actividad del Derecho Internacional Aeronáutico y por supuesto de la institución de la responsabilidad civil, una vez más el Derecho debe ser adaptado a la realidad y amoldarse a los cambios presentados.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALARCÓN FIDALGO en *Responsabilidad civil de productos*. Madrid: Ed. Tecnos, 1983. p. 99.

AREAL LUDEÑA, Santiago. *La responsabilidad del fabricante de aeronaves en los Estados Unidos. Estudio de Derecho Internacional Privado*. Madrid: Ed. Dickinson, 1997. 487 p.

BONET CORREA, José. *La responsabilidad en el Derecho aéreo*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Junta de Estudios Económicos, Jurídicos y Sociales, 1963.

CALVO CARAVACA, Alfonso. Las fuentes del Derecho Internacional Privado. En: *Revista General de Derecho*. XLII, 1986.

DÍEZ-PICAZO, Luis. *Derecho de Daños*. Madrid, 2000.

MAPELLI LÓPEZ, Enrique. *El contrato de transporte aéreo. Comentarios al Convenio de Varsovia*. Ed. Casa de América, 1969.

MAPELLI LÓPEZ, Enrique. *Régimen Jurídico del Transporte*. Madrid, 1997.

MAPELLI LÓPEZ, Enrique. *Código de Leyes Internacionales de Aviación Civil*. Madrid: Ed. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medioambiente. Dirección General de Aviación Civil, 1995. p. 302.

MORALES VEGA, Julio César. *La responsabilidad civil en el transporte aéreo de pasajeros*. En: www.legalinfo-panama.com/articulos/articulos_03.htm

MORILLAS JARILLO, María José, dictada en el marco del Seminario “Seguridad Aérea y Análisis de Accidentes. Universidad Carlos III de Madrid. Madrid, 7-11 de marzo de 1994.

MORILLAS JARILLO, María José. Seguros y Responsabilidad Civil en la Navegación Aérea. En: *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al profesor Justino Duque*. Valladolid, 1998.

MONROY CABRA, Marco Gerardo. *Tratado de Derecho Internacional Privado*. Cuarta edición. Bogotá: Editorial Temis, 1995.

PARADA VÁSQUEZ, José Daniel. *Derecho Aeronáutico*. Madrid: Industrias Gráficas MAE S.L., 2000. 641 p.

PARADA VÁSQUEZ, José Daniel. *La relación jurídica aeronáutica*. Barcelona: Ed. Cedecs, 1998.

SARMIENTO GARCÍA, Manuel Guillermo. “Régimen Jurídico Nacional e Internacional del Contrato de Transporte Aéreo”. En: Colombia, *Externado Revista Jurídica* ISSN: 0211-4055, Ed: Universidad Externado de Colombia.

SARMIENTO GARCÍA, Manuel Guillermo. “Estudios de Responsabilidad Civil”. En: *Colombia 202*. Ed. Departamento de Publicaciones de la Universidad Externado de Colombia, ISBN: 958-616-504-3.

TAPIA SALINAS, Luis. *Trabajos de Derecho Aeronáutico y del espacio*. Colección Estudios Jurídicos. Volumen 1. Madrid, 1978. p. 523.

TAPIA SALINAS, Luis. *Derecho Aeronáutico*. Barcelona: Ed. Bolchs, 1993.

URIA, Rodrigo. *Derecho Mercantil. Seguros*. Madrid: Imp. Aguirre, 1976.

VÁSQUEZ ROCHA, Ernesto. Los nuevos acuerdos IATA sobre Responsabilidad Civil en el Transporte de Pasajeros. En: *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial*. www.sbda.org.br/revista/amenor/1022.htm