

**UNIVERSIDAD AMAZÓNICA DE PANDO
ÁREA DE CIENCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES
PROGRAMA DE DERECHO**



TESIS DE GRADO

**LA PRESCRIPCIÓN EN LOS DAÑOS A TERCEROS EN EL CÓDIGO AERONÁUTICO DE
BOLIVIA LA LEY 2902.**

Tesis de Grado presentado para obtener el grado
académico de Licenciado en "Derecho"

**POSTULANTE: Univ. Carlos Alberto Morales Franco
Tutor: Dr. Gunar D. Zeballos Buezo**

Cobija-Bolivia

2014

Dedicatoria:

Dedico el presente proyecto de Tesis a mi ser maspreciado, admirado que con su incondicional esfuerzo y dedicacion ha sabido inculcarme de principios, enseñanzas y responsabilidad para ser un hombre de bien, para ti mi querida madre dedico este trabajo tan anhelado, sufrido pero satisfactorio al final de cuentas. Gracias madre!!!

AGRADECIMIENTOS

Agradecer principalmente a Dios Padre por la Salud, y la vida cada día que me da para continuar y lograr mis aspiraciones.

A mi querida madre, por su lucha constante, esmero, apoyo incondicional que solo una madre puede darlo para con sus hijos. Y en esta oportunidad es menester mencionarlo. Gracias madre querida por el gran esfuerzo y apoyo que solo tu has sabido darme en estos largos y valiosos años de preparación superior.

Un agradecimiento en forma especial a todas las personas ligadas a mi entorno, mi enamorada, mis suegros, que también forman parte del apoyo permanente en esta mi carrera y como también en mi superación profesional.

Contenido

1. INTRODUCCIÓN.-	1
2. ANTECEDENTES.-	2
3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA. –	4
4. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.-	5
5. JUSTIFICACIÓN.-	5
5.1 SOCIAL.-.....	5
5.2 JURÍDICA.-.....	6
6. OBJETIVOS.-	7
6.1 GENERAL-.....	7
6.2 ESPECÍFICO.-.....	7
7. HIPOTESIS.-	7
7.1 VARIABLE INDEPENDIENTE.-.....	7
7.2 VARIABLE DEPENDIENTE.-.....	7
8. METODOLOGÍA.-	8
8.1 DISEÑO METODOLOGICO.-.....	8
8.1.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN.-	8
8.2. METODOS Y TECNICAS.-	8
8.2.1. METODO DOGMATICO JURIDICO, HIPOTETICO DEDUCTIVO Y COMPARATIVO.-	8
8.2.1 PROPOSITIVA.-	9
6.1.2.2. EXPLICATIVA.-	9
8.3 TÉCNICAS DE INVESTIGACION.-.....	9
8.3.1 REVISION DE ARCHIVOS.-	9
8.3.2 ENTREVISTAS.-	9
8.3.3 ENCUESTA.-	10
8.4 INSTRUMENTOS DE INVESTIGACION.-.....	10
9. DELIMITACION DE LA INVESTIGACION.-	10
9.1. DELIMITACION TEMATICA.-.....	10
9.2 DELIMITACION GROGRAFICA.-.....	10
9.3 DELIMITACION TEMPORAL.-.....	10
2.1 MARCO TEORICO	10
2.1.1 DERECHO AERONAUTICO CONCEPTO.-.....	10

2.1.2 AUTONOMIA DEL DERECHO AERONAUTICO.-	12
2.1.4 FUENTES DEL DERECHO AERONUTICO.-	13
2.1.4.1 TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES.-	13
2.1.4.2 DEFINICION DE TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES.-	14
2.1.4.3 LA LEY.-	16
2.1.4.4 LA COSTUMBRE.-	17
2.1.4.5. LA JURISPRUDENCIA.-	17
2.1.4.6. LA DOCTRINA.-	18
2.1.5. DEFINICION DE DAÑOS.-	18
2.1.6. RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL, GENERALIDADES.-	22
2.1.7. RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL, GENERALIDADES.-	23
2.1.8. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPPERFICIE.-	24
2.1.9. LÍMITES DE LA RESPONSABILIDAD.-	27
2.1.10. EXONERACION DE LA RESPONSABILIDAD.-	30
2.1.11. GARANTIAS.-	31
2.1.2.12. TRIBUNALES COMPETENTES.-	32
2.1.13. EJECUCION DE SENTENCIAS.-	32
2.1.14. PROCEDIMIENTO.-	33
2.1.15. PRESCRIPCION DE ACCIONES.-	34
2.1.16. LA PRESCRIPCION.-	35
2.1.17. SEGURIDAD JURÍDICA.-	38
3.1 MARCO JURIDICO.-	45
3.1.1. EL CODIGO CIVIL, LEY N° 12760 DE LA PRESCRIPCION, RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL.-	46
3.1.2. BASE LEGAL NACIONAL.-	48
3.1.2.1. LEGISLACION NACIONAL.-	49
4.1. MARCO REFERENCIAL.-	67
4.1.1. LEGISLACION COMPARADA.-	67
4.1.1.1. LEY DE AERONAUTICA CIVIL DEL PERU, CAPITULO VII	67
4.1.1.2. LA ASAMBLEA NACIOONAL DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, LEY DE AERONAUTICA CIVIL.-	69
4.1.1.3. LA REPUBLICA DE COLOMBIA, LEY DE COMERCIO REFERENTE A LA AVIACION CIVIL,	

DECRETO 410 DE 1941.-.....	71
4.1.1.4. CODIGO AERONAUTICO DE LA REPUBLICA ARGENTINA.-.....	72
4.1.2. INTRODUCCION A LA ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI).-.....	74
5.1. PROPUESTA.-	72
6.1. CONCLUSIONES.-.....	74
6.2. RECOMENDACIONES.-	75

CAPITULO I.-

1. INTRODUCCIÓN.-

El hombre es un ser eminentemente social. Se agrupa con otros para formar una sociedad en la cual puedan sobrevivir ayudándose los unos con el otro, todo en el marco del respeto y acatamiento de las normas.

Como resultado de dicha sociedad organizada es el Estado, que aspira a un bien común y tiene la obligación de implantar normas y de mantener el orden, ya que sin ello no puede subsistir. Las leyes se idearon, se concretizaron precisamente para eso, pues ese orden únicamente se alcanza a través de la observancia de normas que especifiquen los derechos y las obligaciones de cada uno. Es que así surge la idea de **responsabilidad civil**, cuando los individuos o las agrupaciones se *sitúan o menos abiertamente en oposición a la ley, rompiendo el equilibrio social y dañando a otras personas. Nace la necesidad que el contraventor tiene de reparar las consecuencias nocivas de su acción, indemnizando a su víctima.*

Por lo expuesto se deduce que la responsabilidad civil constituye una de las principales fuentes de las obligaciones y es por ello que el presente trabajo de grado tiene la intención de dar un aporte tanto jurídico como social, para con esto poder mejorar más el derecho aeronáutico nacional como rama autónoma destacando el instituto de la prescripción estableciendo el tiempo necesario que tiene cierto individuo para el reclamo en la responsabilidad extracontractual como forma de precautelar la seguridad jurídica como instituto jurídico. La responsabilidad extracontractual es un tema amplio y hay que desmenuzarlo de manera descriptiva para con esto entrar al tema de prescripción, en la temporalidad del reclamo, en esta rama del derecho, ya que siendo ley especial en nuestra legislación el código aeronáutico civil abarca la institución de la prescripción; pero no explica el tiempo que tiene un damnificado para hacer su reclamo, es sabido que en temas aeronáuticos el responsable del hecho se encuentra asegurado y ese seguro cubre hasta el monto de la póliza, por lo que la ley da montos para que en caso de accidentes la responsabilidad del propietario de una aeronave cubra este acto pero también el causante tiene otros daños que cubrir en caso de una aerolínea comercial a sus pasajeros, sus equipajes y mercancías que tenían que llevar por lo que en este caso se sumaría el daño causado a un tercero fuera del contrato aéreo, con

esto se evidencia que el daño es enorme y la indemnización también por lo que se pretende en este trabajo de grado es que la prescripción en materia de la responsabilidad por daños causados a terceros prescriba en un tiempo prudente para hacer efectivo el derecho al reclamo del total del daño; si en este tiempo no se hace efectivo dicho reclamo se tendría derecho al excedente y por último la pérdida del derecho total por prescripción y en caso de que no se puede dirimir la prescripción el artículo 200 de la ley aeronáutica nos faculta a ir por analogía los convenios internacionales en caso el conflicto de intereses, pero esto confunde mas ya que en temas patrimoniales la prescripción civil establece como plazo de 5 años.

Esperando que este trabajo de grado tenga el aporte necesario, conlleva un estudio minucioso de lo que se pretendió esclarecer, destacando que el Derecho siempre evoluciona y por lo tanto un abogado siempre tiene que estar en constante estudio y nutriéndose de nuevos conceptos o captando las falencias de nuestra normativa y con ello poder derogar y abrogar artículos o leyes para mejorar el sistema jurídico de Bolivia.

La aviación civil boliviana requiere de una constante actualización y mejora, en el transporte como en sus normativas y es deber de los legisladores y jurisconsultos con los técnicos en la rama dar seguridad a este medio de transporte masivo ya que es el medio de transporte de pasajeros, cargas y documentaciones que en cuestión de minutos o horas se traslada de un lugar a otro o de país a país. Por lo que la presente tesis es resultado de un estudio documental viendo la necesidad de nutrir más esta rama jurídica que es el derecho aeronáutico y con esto hacer un aporte sustancial al mismo Derecho y buscando la autonomía total del Derecho Aeronáutico Internacional y no así llevar un conflicto a otro código de la misma ciencia social.

2. ANTECEDENTES.-

El trabajo de grado presentado es sobre la prescripción en los daños a terceros en el Código Aeronáutico de Bolivia y la ley 2902.

Está por demás decirlo que la legislación aeronáutica civil nacional carece de diversas deficiencias jurídicas y que tiene mucho por mejorar; este es el momento preciso, para que, nuestra normativa con el apoyo, valor humano y aporte doctrinal, crezca, se fortalezca y así poder situarnos al nivel de la aeronáutica mundial.

El Derecho Aeronáutico desde sus inicios ha presentado grandes problemas jurídicos imprevistos por los legisladores, por lo que las sociedades del mundo tuvieron que adaptarse a esta revolucionaria forma de transporte y comunicación, por lo que los países tuvieron que normar y regular el tráfico aéreo, siendo que esta tuvo grandes avances, y busco la autonomía científica en el derecho, realizándose muchos encuentros, foros, congresos y seminarios determinando todos estos en tratados internacionales como una rama autónoma del Derecho pero la autonomía del Derecho Aeronáutico no implica la independencia respecto a las demás ramas del Derecho, con las cuales mantiene estrecha vinculación y a cuyas instituciones les proporcionan muchas veces características particulares.

"En sus inicios no como derecho aeronáutico, esta denominación la dio el tratadista Italiano Ambrossini en 1923 y que alcanzo la más alta aceptación por parte de la doctrina y las legislaciones de muchos países"¹.

Hoy en día los cielos son surcados por miles de aeronaves que operan transportando simultáneamente personas y mercancías, y eliminando los obstáculos geográficos, a considerable velocidad minimizando el factor tiempo y distancia.

Con ello Bolivia, tiene el gran trabajo de tener leyes claras en la aeronáutica nacional y con esto tener la tranquilidad de que nuestra normativa solucionara cualquier problema y no así recurrir a otras normas.

Es así que el presente trabajo de grado está sustentado en nuestra Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, en doctrinas, tratados internacionales, legislaciones extranjeras para una mejor comprensión de nuestra normativa y con esto colaborar al desarrollo interno de la aeronáutica nacional.

En la ley 2902, específicamente en el Capítulo III; responsabilidad por los daños a terceros y en título décimo octavo Prescripción, no se centra expresamente en los daños, si no; en la falta de regulación en la prescripción en factor a la del tiempo del reclamo, ya que en nuestro ordenamiento

¹DR. TAPIA SALINAS, Luís. *Derecho Aeronáutico*. Barcelona: Bosch, Casa Editorial S.A., 1993

jurídico aeronáutico no menciona nada sobre fatalidad en la prescripción de acción causando un vacío a la seguridad jurídica en el debido proceso, porque una aeronave al generar un accidente este causaría daños a personas, bienes o cosas que están fuera del contrato pasajeros, o mercancías con la aeronave, por lo que está reglamentado, pero no así el tiempo que esta tiene para reclamar el daño y cuando pierde este el derecho al reclamo del resarcimiento causado por el daño de la aeronave, ya que como rama autónoma del Derecho tiene que estar especificada para su mejor aplicación, aunque debemos indicar que existe la norma supletoria que son los consensos aeronáuticos internacionales.

3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA. –

El motivo del presente problema es la necesidad de implementar modificación a la normativa nacional de aeronáutica civil para que especifique el tiempo que tiene un usuario, una persona, un damnificado o un tercero ajeno a la actividad aérea; para reclamar algún daño que haya sufrido por causa de una aeronave en vuelo o que haya caído, una de sus partes.

Es importante mencionarlo ya que la inseguridad jurídica que causa este efecto es producto de muchos factores, ya que las aerolíneas comerciales son empresas con grandes capitales, y si no se limita esto causaría una adversidad en el debido proceso porque las personas afectadas por este accidente, aprovecharían para poder obtener ventajosas indemnizaciones, si esto no tiene un tiempo de prescripción específico en la norma.

Ya que en estos casos, el daño que causaría una aeronave es de enormes proporciones, perjuicios en muchos ámbitos, y en estos casos los peritos tiene que determinar la gravedad del asunto y cuantificar los daños causados si son materiales o personales, por lo que el seguro tendría que cubrir hasta el monto que determina la norma.

Pero por otro lado el beneficio de tener una norma positiva, dará seguridad jurídica a ambos, tanto al responsable del daño como al afectado, delimitando el tiempo al resarcimiento esto en el contrato de seguro y en caso de que no exista petición alguna a resarcir el daño la empresa aeronáutica o el encargado de la aeronave tiene el resguardo de que prescrito el tiempo ya no hay posibilidad a reclamar la indemnización, por lo que no se tendría que ir por analogía a la materia Civil causando un conflicto con la doctrina aeronáutica, y con los tratados y convenios que especifican claramente la

prescripción de acción en esta materia beneficiando y enriqueciéndola nuestra normativa con un requisito importante para al debido proceso como materia autónoma del derecho no se encuentra delimitada la vigencia reclamo que tiene el damnificado. La prescripción del artículo 199 inciso b) no expresa claramente el tiempo que estipula para el reclamo de la totalidad o del remanente en el pago a los damnificados y expresamente en la responsabilidad extracontractual, que se aplica solo en casos de negligencia y dolo comprobados.

4. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.-

¿ES NECESARIO INCLUIR LA MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 199 INCISO B) COMO IMPERIO DE SEGURIDAD JURÍDICA EN LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL DERECHO AERONÁUTICO NACIONAL?

5. JUSTIFICACIÓN.-

El presente trabajo servirá como aporte a la normativa aeronáutica nacional y la ley 2902 Título Décimo Segundo Responsabilidad Capítulo III responsabilidad por daños a terceros y título décimo octavo prescripción, ya que en la actualidad como materia autónoma del derecho no se encuentra especificado el tiempo que tiene el damnificado a ser indemnizado en su totalidad o en parte dependiendo el tiempo ya que si se modifica el artículo 199 inciso b) habrá seguridad jurídica tanto al damnificado como al causante del daño y por lo que la misma ley aeronáutica nos faculta a que si la ley especial no puede dirimir un conflicto se va en estos casos por analogía a la materia Civil causando un conflicto con la doctrina aeronáutica, y con los tratados y convenios que especifican claramente la prescripción de acción en esta materia por lo que con esta modificación está más clara el aporte sustancial y beneficioso que dará ya que mientras más clara una norma los ciudadanos más beneficiados y con esto enriqueciendo más nuestra normativa con un requisito importante aporte a nuestra legislación aeronáutica nacional.

5.1 SOCIAL.-

Como las normas son de aplicación vinculante, el aporte social tiene que ver con el resguardo que le da el Estado Plurinacional de Bolivia mediante sus instituciones pertinentes a la sociedad en su conjunto sean personas naturales o jurídicas en el régimen de prescripción como instituto jurídico.

Ya que la circulación aeronáutica va evolucionando, asimismo el Derecho; es por ello que la

prescripción causaría efectos de seguridad jurídica en la normativa aeronáutica nacional tanto al causante del daño como al afectado, por lo que ambos saben el tiempo de reclamo, y así se complementaría y reforzaría de forma eficaz nuestro ordenamiento jurídico nutriendo más nuestra facultad de protección que dará la ley específica.

La prescripción para cualquier individuo en tema de reclamos por daños le da la seguridad de saber qué tiempo tiene para reclamar y con esto se evita los excesos y se puede saber el monto que se tiene que pagar a todos los damnificados de un accidente aéreo.

La facultad que da en tema de prescripción ampliando los tiempos en los daños a terceros es que en cualquier accidente los peritos tienen que cuantificar el daño emergente y si hay el lucro cesante en un tiempo breve para que se pueda conceder al damnificado la indemnización que realmente le corresponde.

5.2 JURÍDICA.-

La inclusión de la modificación del *artículo 199 inciso b)* da a la percepción en la legislación aeronáutica nacional una característica importante, ya que la ley especial tiene supremacía sobre cualquier norma que pueda regular por analogía, en este caso ya que existe en la prescripción positivizadas en nuestra legislación en caso de conflicto de intereses una de las partes puede transportar el conflicto de la prescripción del reclamo por analogía al derecho civil o recurrir tratados internacionales que el gobierno boliviano mediante la DGAC *Dirección general de aeronáutica civil* suscribió con la OACI *Organización de Aviación Civil Internacional*; y en estos tratados se establece los tiempos para que se haga inminente la indemnización en su totalidad si fue durante los seis meses y posterior el saldo restante y si fue pasado de los tres años la pérdida del derecho al reclamo, y como se puede observar muchos países limítrofes y países con mucha circulación de aerolíneas comerciales o privadas positivaron la prescripción en sus ordenamientos jurídicos sobre esta rama del derecho aeronáutico.

Pero el verdadero fenómeno que se quiere causar con esto es asignar una seguridad jurídica a las aerolíneas comerciales o privadas como a los afectados de este efecto que es la caída de una aeronave una de sus partes o algún objeto o persona de ella así saber la delimitación temporal para el reclamo y la calidad de la misma.

Con esto el derecho aeronáutico claramente podrá tener los fundamentos jurídicos y el procedimiento para poder absorber en una *litis* la forma de pago y como tiene que hacerse demostrando el avance jurídico nacional en el tema aeronáutico proponiendo cada vez más su independencia y clarificando sus resoluciones en este tipo de conflictos.

6. OBJETIVOS.-

6.1 GENERAL-

Identificar la necesidad que surge en la Legislación Aeronáutica Civil Boliviana, en su art. 199 inc. b); para así proponer una modificación al régimen de la prescripción causando una seguridad jurídica para con las personas naturales ajenas a toda actividad aeronáutica.

6.2 ESPECÍFICO.-

- Analizar la Constitución Política del Estado, la normativa legal vigente en el tema de aeronáutica civil, los Tratados y Convenios Internacionales y las Legislaciones de otros Países para tener referencia.
- Comprender cuales son los problemas que causan una inseguridad jurídica en temas de responsabilidad extracontractual.
- Determinar la importancia de la modificación de un citado artículo; que provoca resultados optimos en una legislación.

7. HIPOTESIS.-

Con la modificación del régimen de prescripción de la Responsabilidad extracontractual en la legislación de aeronáutica civil boliviana, específicamente en su artículo 199) inc. b) de la norma adjetiva en aeronáutica; se refundara la seguridad jurídica como emergencia de los daños producidos contra terceros, tanto para las personas jurídicas o naturales que interpongan el derecho al reclamo y el ejercicio de sus derechos.

7.1 VARIABLE INDEPENDIENTE.-

Con la modificación del régimen de prescripción de la responsabilidad Extracontractual en la legislación de aeronáutica civil boliviana, específicamente en su artículo 199) inc. b) de la norma adjetiva en aeronáutica.

7.2 VARIABLE DEPENDIENTE.-

Se refundara la seguridad jurídica como emergencia de los daños producidos contra terceros, tanto para las personas jurídicas o naturales que interpongan el derecho al reclamo y el ejercicio de sus

derechos.

8. METODOLOGÍA.-

La metodología es un conjunto de procedimientos que merecen un estudio anticipado para desarrollar actividades que posibilitan la consecución de un determinado fin de manera científica, eficaz y positiva.

“la metodología a utilizar representa la manera de organizar el proceso de la investigación de controlar los resultados y de presentar soluciones a un problema”² ya que este método nos dará mejor comprensión en la recolección de datos para con ello tengo la claridad suficiente en el objetivo planteado de una determinada investigación.

La investigación, se rige por una investigación de carácter dogmática jurídica, que concibe el problema jurídico desde una perspectiva estrictamente formalista, descontando todo elemento fáctico o real que se relacione con la institución o especie legislativa. Su contenido básico será evaluar la estructura del derecho³ y también se toma como método de estudio el hipotético deductivo para con ello nos traslade a una aplicación práctica incluyendo el análisis interpretativo.⁴

8.1 DISEÑO METODOLOGICO.-

El método utilizado en el presente trabajo de Tesis es el dogmático jurídico, el hipotético deductivo y comparativo.

8.1.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN.-

El tipo de investigación asume la característica de investigación explicativa y propositiva por que detalla el fenómeno de la prescripción y las condiciones en que esta ocurre y por qué las dos variables están relacionadas.

8.2. METODOS Y TECNICAS.-

8.2.1. METODO DOGMATICO JURIDICO, HIPOTETICO DEDUCTIVO Y COMPARATIVO.-

Se caracteriza porque considera a la norma jurídica no como un hecho real, ni tampoco subordinando a la fuente psicológica como la intención de los legisladores, es más bien una significación lógica autónoma, propia que como tal perdura a través del tiempo de su positividad.

En el presente trabajo se utilizará el método dogmático jurídico, porque se analizará la doctrina, tratados y convenios internacionales, así como temas relacionados al derecho aeronáutico.

Método hipotético deductivo: debido a que no se considera solamente el aspecto cuantitativo para la explicación teórica para la prescripción sino su aplicación práctica, incluyendo además el análisis

² ZORRILLA, Santiago y Torres, Miguel (*Guía para elaborar la Tesis 2da Edición, México 1998, pág. 31*)

³ CHAVEZ ROGERO, Fernando Augusto (*Miscelánea Jurídica*) Extraído el 3 de Junio de 2011)

⁴ MOSTAJO Max (*Seminario Taller de Grado “Guía para Tesis Tercera Edición 199, pág. 126*)

interpretativo, pues ambos no son incompatibles ni excluyentes para la investigación.⁵
El método comparativo nos coadyuvará con la comparación empleada del estudio de la legislación comparada.⁶

8.2.1 PROPOSITIVA.-

Según el profesor Ramiro Abel Avendaño Osinaga, este tipo de investigación que consiste en la realización de un proyecto o una propuesta con el objetivo de solucionar un problema identificado, culminando así con una proposición, modificación a un problema.⁷

En la Tesis elaborada se plantea la modificación a uno de sus artículos sobre el régimen de la prescripción, y a su efecto culminado con la proposición a dicho artículo. Y es así que se vio la necesidad de utilizar este tipo de investigación.

6.1.2.2. EXPLICATIVA.-

La investigación explicativa intenta dar cuenta de un aspecto de la realidad, explicando su significatividad dentro de una teoría de referencia, a la luz de leyes o generalizaciones que dan cuenta de hechos o fenómenos que se producen en determinadas condiciones. Se encarga de buscar el porqué de los hechos mediante el establecimiento de relaciones causa-efecto. En este sentido, los estudios explicativos pueden ocuparse tanto de la determinación de las causas, como de los efectos, mediante la prueba de hipótesis. Sus resultados y conclusiones constituyen el nivel más profundo de conocimientos

8.3 TÉCNICAS DE INVESTIGACION.-

Las técnicas de investigación son instrumentos y herramientas que coadyuvan al cumplimiento de los objetivos. Son utilizadas en un arte o ciencia.

8.3.1 REVISION DE ARCHIVOS.-

Consiste en la exploración y estudio de todo tipo de información en registro, es decir todo tipo de documentación. Esta revisión debe realizarse en las unidades informativas relacionadas al tema de investigación.

Se realizaran la revisión de archivos, informaciones, registros en cuanto a la actividad aérea y documentación referente a temas aeronáuticos dentro de nuestro Departamento.

8.3.2 ENTREVISTAS.-

Consiste en la obtención de información mediante interrogaciones, se utilizó esta técnica para recabar datos precisos, relevantes de gran aporte para el trabajo.

⁵ZORRILAS SANTIAGO Y TORRES MIGUEL "guía para elaborar la tesis" **segunda edición Mexico 1998**, p 33

⁶CHAVES ROGERO FERNENDO AUGUSTO " miscelánea jurídica" "nada" extraído el 3 de junio de 2011, pág. 44

⁷RAMIRO AVENDAÑO OSINAGA, *Metodología de la Investigación 2da Edición*, pág. 35.

8.3.3 ENCUESTA.-

Es una pesquisa o averiguación que se utiliza como herramienta los cuestionarios y su ubicación, para conocer la opinión pública.

8.4 INSTRUMENTOS DE INVESTIGACION.-

1. Material Bibliográfico.
2. Convenios y Protocolos Internacionales.
3. Disposiciones Nacionales y extranjeras.
4. Material hemerografico, revistas especializadas en temas aeronáuticas jurídicas.
5. Encuestas realizadas a la opinión pública, personas ligadas a la actividad aérea en nuestro departamento.
6. Entrevistas dirigida a técnicos de la Dirección General de Aeronáutica Civil en nuestro Departamento.

9. DELIMITACION DE LA INVESTIGACION.-

9.1. DELIMITACION TEMATICA.-

La investigación corresponde al Área de Derecho Aeronáutico. Ya que al ser una ley especial tiene prevalencia sobre cualquier otra norma de carácter general por su valoración técnica, jurídica y al ser la aeronáutica una ciencia en su estudio y que por ningún motivo debemos dejarla fuera dentro de nuestros estudios.

9.2 DELIMITACION GROGRAFICA.-

Para el trabajo realizado, la delimitación geográfica será el Departamento de Pando. Ciudad de Cobija del Estado Plurinacional de Bolivia, por lo cual es de aplicabilidad inmediata por parte de nuestras legislaciones a toda aeronave que se encuentre dentro de nuestro territorio.

9.3 DELIMITACION TEMPORAL.-

Para fines de la investigación de la Tesis de Grado, se considera prudente la gestión 2014– 20

CAPITULO II

2.1 MARCO TEORICO

2.1.1 DERECHO AERONAUTICO CONCEPTO.-

Los conceptos en el Derecho Aeronáutico son variados pero tiene la misma finalidad de sustentar el aporte fundamental que este ha dado a las legislaciones en los países sobre vuelo de aeronaves en sus espacios aéreos soberanos y principalmente; su autonomía como rama autónoma precautelando la seguridad jurídica tanto de los operadores como de los usuarios.

Está claro que la primacía del derecho aeronáutico es resolver y nutrir la aviación tanto comercial como privada para acceder a un novedoso medio de comunicación, que con el transcurso del tiempo va evolucionando en tiempo y distancia facilitado el transporte tanto a personas como de cosas. Es por este motivo que uno de los conceptos del Dr. Pino Ichazo nos refleja estas características “Fundamentalmente se puede establecer que el derecho aeronáutico regula directa o indirectamente, por medio de las ciencias instrumentales del derecho, la relaciones jurídicas que surgen a causa de la actividad de la aeronavegación.

Por lo expuesto anteriormente, no se niega la autonomía del Derecho Aeronáutico, sino cabe su aislamiento funcional; además de su estrecho vínculo legislativo y científico”.⁸

Pero otros autores también fortalecen las definiciones y conceptualizaciones sobre esta rama del Derecho como Maurice Lemoine: que nos da un concepto estrecho y una amplitud necesaria para su comprensión. “ La rama del derecho que determina y estudia, las leyes reglas que reglamentan la circulación y utilización de las aeronaves, así como las relaciones que ellas engendran”⁹ la conceptualización que nos afirma Lemoine nos transporta a los aspectos fundamentales del Derecho Aeronáutico con las condiciones exigiosles para que el tipo de aeronave que sea, tenga las condiciones tanto técnicas como jurídicas para proceder a su actividad como ser (los certificados, matriculas, documentación diversa, etc.) en lo referente a los operadores, está claro que mediante la DGAC, estos tienen que recabar sus permisos y obtener sus licencias para que así la ley aeronáutica tenga la certeza de que los actos realizados dentro de la aeronave en pista o en vuelo sean con la máxima pericia posible.

Pero en lo relativo a su uso, nos encontramos que este medio de transporte no solo es con fines civiles o comerciales, es también de protección al Estado mediante la jurisdicción militar, resguardando así la soberanía terrestre, marítima y lógicamente aérea, pero hay que sustentar que la navegación aérea nos ha permitido el desarrollo del turismo y de incrementar los negocios entre personas y el Estado por el acceso que este medio de transporte facilito a la humanidad por el cual un usuario del servicio aéreo se encuentra ligado al momento de comprar su boleto a un contrato que le da una seguridad a su persona, su derecho y su patrimonio. La aeronave también resguardo y vio por aquellos que no se encuentren dentro de un contrato o un vínculo, que mediante seguros y reaseguros se proteja a las personas fuera del contrato.

Antonio Ambrossini nos manifiesta en su concepto de Derecho de la Aviación como lo denomina al derecho en sus tiempos “ es la rama del derecho que estudia la calificación y regularización jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aérea, o sea; el ambiente en que ella se organiza y desenvuelve (espacio situado arriba de la superficie terrestre y es parte de la superficie específicamente destinada a tal actividad, que se suele llamar infraestructura), el medio o vehículo

⁸ Dr. Pino Ichazo Terrazas, Raúl (*Derecho Aeronáutico Editorial Bruño, pág. 1*)

⁹ BAUZA ARAUJO ALVARO (*Tratado del Derecho Aeronáutico, Editorial Montevideo, pág. 13*)

con la actividad se pone en acto (avión o maquina volante), el personal especializado que sirva para su condición y más genéricamente para su preparación y uso, así con todas las relaciones jurídicas a que da lugar la mencionada actividad”¹⁰. Este concepto es uno de los primeros y es una reliquia para el derecho aeronáutico, su estudio y comprensión ayudo a los legisladores y doctrinarios a perfeccionar esta rama del derecho para una mejor comprensión y viabilizar su autonomía en el derecho.

2.1.2 AUTONOMIA DEL DERECHO AERONAUTICO.-

Es importante partir de que el Derecho Aeronáutico nace del tronco del derecho civil, pero su especificidad es muy técnica y comprende parámetros distintos con otras ramas del derecho, es por ello que la realidad nos marca las diferencias que existen, esto nos incursiona a dos aspectos importantes a mi parecer. El primero que el derecho aeronáutico precautela el riesgo de esta actividad, segundo; da parámetros de conducta aeronáutica para que esto tenga el sustento tanto técnico como jurídico para su implementación en la navegación área.

En relación al tema, citamos a Ambrossini que nos da una claridad sobre el tema al decirnos que “afirma la existencia de unos caracteres diferenciales en los campos científicos, legislativos y didácticos” ¹¹ por lo que nos refleja que el derecho aeronáutico se sustenta en la autonomía por lo siguiente:

- **Respecto al medio.-** Porque utiliza el espacio atmosférico y los problemas que surgen en su entorno.

Respecto al medio atmosférico nos da la relación al medio en que el derecho se desenvuelve, es decir desde el momento en que la aeronave despegas hasta que aterriza y deja de funcionar en la totalidad todos sus motores de funcionamiento.

- **Respecto al Objeto.-**Su objeto de estudio es la aeronave propiamente dicha, y que mediante esta se realiza la actividad aérea, dando diferentes problemas jurídicos, con una diferencia de gran relevancia en comparación con otros medios de transporte.

La aeronave es el motivo principal de este estudio, ya que sin este medio de transporte no se podría activar el derecho aeronáutico, ya que su estudio se basa en un artefacto mecánico, tripulado por el personal humano, con técnicas de mecánica avanzada y sin este medio de transporte no existirá el derecho aeronáutico.

- **Respecto a la relación.-** En la relación del medio atmosférico con la aeronave nos da problemas particulares por lo que necesita un método de estudio para su comprensión y dar mecanismos jurídicos necesarios.

¹⁰ Ambrossini (del Derecho de aviación 1951, Apuntes, Complutense, Madrid Pino, Ichazo, pág. 20)

¹¹ Dr. Pino Ichazo (Derecho Aeronáutico, Editorial Bruño, pág. 1)

Como lo hemos citado es importante demostrar la conjunción de ambos para que se active el derecho aeronáutico, ya que sin el espacio aéreo y la aeronave propiamente dicha no se producirían problemas jurídicos y claramente con esto hay que ser claros demostrando que no solo se activa la ley aeronáutica sino también la ley de transporte y todas las instituciones jurídicas que regulen esta actividad, así también las relacionadas con la protección de los derechos humanos.

- **Respecto al Derecho Positivo.**-Está por demás decirlo que en este tema la base son los tratados y convenios internacionales también nos basamos en comparación con las legislaciones de otros países y el sistema de nuestro propio Código Aeronáutico.

El tema que se trata es el espacio atmosférico, fue altamente discutido en el ámbito Internacional, ya que muchos lo veían como parte del conjunto planetario y otros lo percibían como parte accesoria al mismo Estado, esto en resguardo a la soberanía que cada Estado determina y protege, claramente el tema está claro y la prevalencia de los Estados de normar su propio espacio aéreo.

2.1.4 FUENTES DEL DERECHO AERONUTICO.-

Las fuentes del derecho aeronáutico son:

- Los tratados y Convenios Internacionales
- La Ley
- La costumbre
- La jurisprudencia
- La doctrina.

2.1.4.1 TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES.-

Las aeronaves durante su recorrido no solo se sujetan en el espacio aéreo de un País, sino que este surca el espacio aéreo de otro o de varios en algunos casos, es por esto que los países se reunieron con el fin de dar seguridad a sus espacios aéreos y también de dar acceso de estos espacios aéreos a aeronaves de distinta nacionalidad integrante por ello se forman tratados o convenios bilaterales, multilaterales o regionales para que se pueda uniformar las legislaciones y todos tengan esa seguridad jurídica sobre el manejo de este medio de transporte.

Es por esto que claramente “constituye una valiosa fuente del derecho interno de cada país inspirando sus legislaciones, sino además permitir o facilitar la realización, sin dificultades jurídicas, de un hecho tan internacional como es el transporte aéreo, poniendo orden en dicho tráfico y estableciendo normas aplicables a la navegación aérea internacional”.¹²

En este tema lo importante es entender el origen del mecanismo de defensa pero también del **Comitias Gentium**, esto por la necesidad de que cada Estado regla su propio espacio aéreo, pero también permitió del uso de las mismas aeronaves de distintas nacionalidades, ya que el transporte

¹² BAUZA ARAUJO, Álvaro (*Tratado de derecho Aeronáutico*, Editorial Montevideo 1980, pág. 71)

aéreo nos solo se reposa de una ciudad a otra del mismo país, sino el transporte es de ciudad de un país a otro país, los tratados internacionales y convenios tratan de resguardar el tráfico aéreo respetando las leyes internas de cada estado soberano; por ello el transporte aéreo tiene mecanismos y lenguaje especializado a nivel mundial para que con esto los operadores sepan los movimientos que tiene que realizar cuando se encuentran en vuelo o cuando está despegando o aterrizando, en donde hay que cumplir los protocolos y formalidades legales para poder activar el medio de transporte aéreo.

2.1.4.2 DEFINICION DE TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES.-

Los tratados se proyectan en la actualidad como una de las fuentes de obligaciones de los Estados, siendo estas de hacer o de no hacer, es decir, positivas o negativas. Por consiguiente, un tratado es todo acuerdo de voluntades puesto por escrito, contenido en uno o más instrumentos conexos, concluido entre dos o más sujetos del Derecho Internacional.

Los acuerdos entre sujetos de Derecho Internacional reciben nombres muy variados: tratados, convenios, pactos, protocolos, *modus vivendi*, declaraciones, concordatos, etc....” Según Sores, en esos nombres no afectan en el contenido y no tiene mayor importancia excepto por los efectos internos: según la mayoría de los autores cada nombre designa una categoría especial de instrumento; el nombre de TRATADO, será el género y el otro nombre sería la especie”.¹³

Como podemos observar los tratados y los convenios internacionales el mecanismo real es de hacer o no hacer es explícito en su efecto al poder ser positivos o negativos, pero lo importante es el respeto que los Estados suscribientes tiene que darle, en nuestra constitución Política del Estado, los tratados tienen jerarquía mayor a las leyes pero menor con la propia constitución.

Los efectos que estos dan son de orden interno buscando la mejor adecuación técnica y jurídicamente para con esto poder nutrir más las leyes internas buscando siempre la paz social y la seguridad jurídica que las personas naturales y jurídicas buscan.

Por eso el tratado de la Habana nos marca en su artículo 2 el concepto sobre tratado que nos dice: “ se entiende por tratado un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regidos por el Derecho Internacional, ya que consisten en un mecanismo único de dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular.”¹⁴

Creciente cantidad de asuntos que son de preocupación mundial, han aumentado considerablemente los instrumentos jurídicos que buscan hacer frente a los diversos temas y por tanto, se cuenta ahora con un amplio abanico de herramientas jurídicas que conforman el derecho internacional. Este aumento de tratados ha generado la necesidad de codificar los instrumentos, lo

¹³ ASTHRIESSLAV, Rocuts (Cátedra Unesco de Sostenibilidad, Universidad Politécnica de Cataluña, Rocuts catunesco.upc.edu)

¹⁴ HABANA, Suscrito el 20 de febrero de 1920

cual se empieza a partir del 1969, con la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (también llamada “Tratados de tratados”) y se refuerza en 1986 con la Convención sobre Tratados Celebrados entre Organismos Internacionales o entre Organismos Internacionales y Estados.

Actualmente existen más de 500 convenciones, tratados y normas en la Organizaciones de las Naciones Unidas, como producto del esfuerzo expreso por impulsar del derecho internacional y su codificación, todos orientados a brinda un marco jurídico que permita la promoción de la paz, la seguridad internacional y el desarrollo económico y social, lo cual es un mandato de la propia Carta de la Naciones Unidas que en su preámbulo afirma la importancia de “crear condiciones bajo las cuales puedan mantenerse la justicia y el respeto a las obligaciones emanadas de los tratados y de otras fuentes del derecho internacional”.¹⁵

Es importante valorar los instrumentos que tiene el derecho internacional, ya que ellos nos permiten alcanzar la seguridad jurídica, promover la paz y lograr el desarrollo en diferentes ámbitos.

Por eso la ONU en su página web oficial nos define los tratados mediante la Convención de Viena de 1986 confirman este uso genérico del término “tratado”: la Convención de Viena de 1969 define un tratado como un acuerdo Internacional celebrado por escrito entre Estados regidos por el derecho internacional.¹⁶

Pero en lo que va a nuestro tema en la aeronáutica civil, el desarrollo es de gran avance por el hecho de que los aviones surcan con mucha afluencia el globo terráqueo, por ello los convenios y tratados son de gran significado para así evolucionar y mejorar tanto técnica como jurídicamente, buscando el desarrollo del mundo, en beneficio al pueblo con normas protectoras y no abusivas tanto a los explotadores de las aeronaves como a los usuarios y no usuarios.

Pero en lo que abarca este tema son dos los convenios de gran magnitud. El convenio de Roma y el Protocolo de Montreal, por lo que la definición que nos da concerniente a Convenio por parte de las Naciones Unidas es que son términos genérico. En su art. 38.1.a del estatuto de la Corte Internacional de Justicia se refiere a los convenios internacionales, sean generales o particulares como fuente del derecho, aparte de normas consuetudinarias internacionales y principios generales del derecho internacional y, en segunda instancia, las decisiones judiciales y las doctrinas de los publicistas más cualificados.¹⁷

Pero la finalidad de los convenios en temas aeronáuticos civiles es; mejorar, capacitar, desarrollar y proteger la seguridad jurídica y la soberanía de los Estados del mundo, promoviendo avances pero también buscado el desarrollo turístico intercambio de mercancías y el intercambio de culturas para el mejoramiento del país.

¹⁵ ASTHRIESSLAV Rocuts (Cátedra Unesco de Sostenibilidad, Universidad Politécnica de Cataluña)

¹⁶ <http://www.onu.org>

¹⁷ <http://www.onu.org>

Pero el protocolo no tiende a sustituir un convenio sino a mejorar o hasta interpretar es decir; busca de una manera ordenada sustentar más su efectividad jurídica internacional entre los países suscribientes por eso en la definición de protocolo nos cita el termino Protocolo, se utiliza para acuerdos menos formales que los reciben la denominación de tratado o convenio.¹⁸

Por lo que muchos de estos protocolos, su finalidad es ocuparse de cuestiones auxiliares, como la interpretación de determinadas cláusulas del tratado, aquellas cláusulas formales que no se han insertado en el tratado, o la regulación de cuestiones técnicas, por ello podemos advertir que la finalidad es mejorar los convenios o tratados para su mejor aplicabilidad en la comunidad internación.

2.1.4.3 LA LEY.-

No podemos referir a la ley en primera instancia con las ordenanzas Francesas de 1748, pero el comienzo de la formulación de las leyes concretas con tecnicismos y buscando su perfeccionamiento dentro del derecho positivo son:

Desde la segunda década del siglo pasado en las cuales podemos encontrar disposiciones legales de los siguientes países: Alemania en 1910; en Inglaterra se dictó varios reglamentos entre 1911 y 1913; otro país participante de esta corriente fue Francia que dicto su primer decreto reglamentario aplicable de forma vinculante que data de 1911 siendo derogado en 1913 y puesto en la misma fecha por otro; en los Estados Unidos de Norte América, en particular en el Estado de Massachusetts dicto su propio reglamento de aeronáutico y navegación en 1913; y citando por ultimo un importante cuerpo de ley de esa época como fue del país de Italia en septiembre de 1914.¹⁹

La norma claramente busca su positivización para que sea una norma perdurable y tenga la efectivizacion, para que todos los ciudadanos que son los usuarios y los operarios tengan seguridad jurídica el momento de activar su derecho constitucional a un medio de transporte oportuno.

Pero la palabra ley cuál es su origen etimológicamente hablando lo que nos marca los estudios es que es de la voz latina de *Lex* que deriva de *legere* que significa leer, esto porque antiguamente era leída al pueblo, otros afirman que deriva de ligar porque liga a las partes.

Pero es preciso tomar una definición clara de lo que es la ley y esto nos dice CAPITANT es una regla dictada por el poder social, que ordena, prohíbe o permite, y a la cual todos deben obediencia. PLANIOL dice que es una regla social obligatoria, establecida con carácter permanente por la autoridad pública y sancionada por la fuerza. ESCRICHE, es la regla de conducta o acción establecida por una autoridad a la cual debemos obedecer.²⁰

¹⁸ <http://www.onu.org>

¹⁹ LOSTAU FERRAN, Francisco (*la aeronave y su régimen jurídico CSIV Madrid, pág. 69*)

²⁰ DERNIZAKY PEREDO, Pablo (*derecho constitucional, editorial Quipus 2011, pág. 411*)

Por eso nos marca el constitucionalista DERMIZAKY que las características de la ley es el siguiente: Obligatoria, permanente y coactiva.

Los países y en especial Bolivia tiene un transporte aéreo y su ley y reglamentos son nuevos por lo que el avance de esta rama del derecho evoluciona constantemente esto nos da que Bolivia tiene mucho que mejorar claramente esto no quiere decir que estemos cerrado en nuestro modo de accionar el derecho en nuestro país, sino que es necesario hacer políticas aeronáuticas buscando siempre la protección de los usuarios y de las personas que se encuentran fuera del contrato aéreo para con esto demostrar la política social que el mismo estado busca para con su desarrollo.

Claro está que Bolivia tuvo ideas para crear su ordenamiento jurídico recurriendo también a tratados, convenio internacionales y a la concordancia con otros cuerpos legales con similitud de patrones culturales para poder crear un cuerpo ordenado, sistemático y con autonomía, para así solidificar y proteger su espacio aéreo de problemas jurídicos que este medio de transporte puede causar.

2.1.4.4 LA COSTUMBRE.-

En el tema referente a la costumbre como fuente del derecho aeronáutico en sus comienzos no tenía esta aceptación ya que la aeronavegación era nueva y siempre se andaba con novedades y por lo que los ciudadanos de la sociedad no tenían familiaridad con este revolucionario método de comunicación, por lo que no explica que “la costumbre hace distinción entre la costumbre como fuente supletoria o forma, en cuyo caso a su juicio no siempre podrá tener valor definitivo dado el escaso tiempo transcurrido desde la iniciación de la actividad aeronáutica y por otra parte la costumbre como fuente originaria, que contribuye intensamente a la existencia de esta disciplina y a su carácter particularista pero en la actualidad y con el paso de los años se comenzó a formar una costumbre por parte de los operarios de la aeronavegación como de los usuarios dando fuentes para mejoras del derecho positivo incorporando tecnicismo y agilidad de este medio de comunicación en su procedimiento.²¹

Claro está que cuando una nueva ciencia nace, es muy raro tener efecto sobre la costumbre, pero con el paso de los años los usuarios y operarios de la aeronavegación han adquirido cierta manera de proceder a procedimientos en los cuales claramente el derecho en su actualidad los aglutina para hacer un derecho más dinámico y mucho más social, esto porque poner trabas sobre hechos que en la cotidianidad relevancia es necesario profundizarlas y buscar la mejor adaptación para que esto nos e convierta en una contravención sino buscar un mejor desenvolvimiento.

2.1.4.5. LA JURISPRUDENCIA.-

Por lo que la jurisprudencia en el derecho aeronáutico va tomando la importancia necesaria por el incremento de la actividad aérea por lo que entraremos tendencias jurisprudenciales que conllevaran a la ley de aeronáutica civil. Por lo que esta será de particular importancia y ayudará que la

²¹ BAUZA ARAUJO, Álvaro (*Tratado de derecho aeronáutico Editorial Montevideo, pág. 56*)

jurisdicción y competencia de algún problema litigios tenga todos los mecanismos tanto de defensa como para precautelar los derechos y obligaciones de la aviación comercial.²²

En esta fuente la novedad del derecho aeronáutico hace que se cuente con fallos en cantidades que no den un gran océano de jurisprudencia por ser una rama relativamente nueva, los tribunales aeronáuticos no cuentan con muchos fallos, pero la realidad marca que esto tiende a crecer y hoy en día se ve muchos procesos litigiosos que el derecho aeronáutico tiene que resolver por lo que en el futuro tendremos una vasta jurisprudencia en cuanto a temas de navegación, responsabilidad aérea.

2.1.4.6. LA DOCTRINA.-

La doctrina nos a define claramente el Dr. Álvaro Bauza “la doctrina si bien no tiene fuerza creadora directa como fuente del derecho, en cambio reviste una importancia fundamental por cuanto ejerce repercusión, siendo los juristas especializados quienes ven primero los problemas y buscan soluciones, reflejadas posteriormente en el derecho positivo. La función de la doctrina, pese a carecer de fuerza positiva, ha sido muy importante al haber servido de inspiración para la compleja legislación aviadora existente y dar fundamento para numerosas decisiones de la jurisprudencia aeronáutica.²³

El estudio sobre una ciencia da mejoras porque se busca en los problemas las formas como solucionarlas y de esta manera lograre que se tomen encuentra las leyes, claro que el tema doctrinario depende mucho el enfoque y la aplicabilidad pero siempre sirven como medio de consulta cuando la norma no es clara o la interpretación de un término no se adecua al medio a emplear.

Pero su relevancia jurídica nos da en el intento que esta fuente trata de aportar al derecho buscando su autonomía de otras ramas y en lo principal su especialización.

2.1.5. DEFINICION DE DAÑOS.-

El concepto de daño siguiendo a Bustamante Alsima que dice: “Nadie está autorizado a desbordar su órbita de facultades e invadir la ajena. Si ello ocurre se configura el daño en sentido lato, pero cuando la lesión recae en los bienes que constituyen el patrimonio de una persona, la significación del daño se contrae y se concreta en el sentido estricto en Daño Patrimonial”.²⁴

El daño es uno de los presupuestos necesarios para poner en marcha el mecanismo de la responsabilidad civil. Es más, podemos decir que se trata del presupuesto matriz, porque en función del están pre ordenados los demás requisitos o presupuestos de aquella. No en vano, la consecuencia que deriva de la concurrencia de responsabilidad civil es el nacimiento, de modo tal que, en ausencia de daño, ninguna obligación nace porque nada hay que reparar. Ya que nos referimos, como no podía ser de otro modo, al daño jurídicamente relevante, a aquel que suscita la relación del ordenamiento jurídico. En definitiva, al daño antijurídico y no al simple daño entendido

²² BAUZARA ARAUJO, Álvaro, (tratado de derecho aeronáutico, Editorial Montevideo, pág. 48)

²³ BAUZARA ARAUJO, Álvaro, (tratado de derecho aeronáutico, Editorial Montevideo, pág. 54)

²⁴ Revista Jurídica el daño material y moral <http://www.compendium.com.ar/juridico/uv-bi-respl.html>

como fenómeno material.²⁵

Como podemos observar el daño para que se configure relevantemente en la acción que vulnere el bien jurídicamente protegido debe sortear ciertas atapas tal cual nos explican los doctrinarios en el cual se configuran en dos tipos de daños; uno ya sea patrimonial y el otro constituido en moral.

Por otro lado en general, por daño entendemos todo deterioro, limitación o sufrimiento causado en un objeto, un derecho o a una persona. En derecho, la palabra daño significa el deterioro, perjuicio o menoscabo que una persona sufre a consecuencia de la acción u omisión de otro y que afecta a sus derechos personales o reales. Dentro del ámbito jurídico, se distingue entre daños patrimoniales y daños morales: una dualidad considera básica y que, aparentemente, tiene importantes consecuencias fácticas y legales. Adelantamos que todo daño lesión, agravio o menoscabo que sufre una persona en su patrimonio, en su ser físico o moral o en sus derechos, facultades en general, siendo que esto deberá ser resarcido económicamente.²⁶

En suma, es daño moral todo sufrimiento o dolor que se padece, independientemente de cualquier repercusión de orden patrimonial, y que no ha de confundirse con el perjuicio patrimonial causado por un factor moral o derivado del mal hecho a la persona o a sus derechos o facultades; a esto último lo denomina el Código Daño Patrimonial indirecto, verbigracia, el detrimento económico sufrido por un profesional, o un comerciante que son víctimas de una calumnia, lo que se traduce en la retracción de su clientela.²⁷

El daño moral, por el contrario, implica una reducción del nivel de satisfacción o utilidad, personal e íntima, que ni el dinero, ni otros bienes pueden llegar a reponer, por ejemplo, el impacto emocional que implica la pérdida de un hijo. Si bien, cierta cantidad pecuniaria así siempre servirá como método compensatorio o paliativo del mismo, que nunca será lucrativo.²⁸

El daño patrimonial en este entendido es evaluable en dinero y puede ser resarcido de muchas maneras, por lo que es fácil apreciación para entender la posible manera de entenderla, pero desde otro punto de vista lo importante es pretender resarcir el daño causado patrimonialmente.

También se entiende el daño patrimonial que provoca una disminución de la utilidad que se reintegra o se repara con dinero con bienes intercambiables por dinero.²⁹

²⁵ NAVEIRA ZARRA, Maite María (Universidad de la Coruña Facultad de Derecho Departamento de Derecho Privado, *el resarcimiento del daño en la responsabilidad civil extracontractual*.

²⁶ MACIA GOMEZI, Ramón (Magistrado Jubilado, *La dualidad del daños patrimonial y el daño moral, Revista de Responsabilidad Civil y Seguros*)

²⁷ LLAMBIAS, Jorge J., RAFFO BENEGAS, Patricio, SASSOT, Rafael A., (Manual de Derecho Civil, Obligaciones, Editorial Perrot, 11ª Ed., Buenos Aires, 1997, pág. 101.)

²⁸ MACIA GOMEZI, Ramón (Magistrado jubilado, *La dualidad del daño patrimonial y el daño moral, revista de responsabilidad civil y seguros*)

²⁹ MACIA GOMEZI, Ramón (Magistrado jubilado, *La dualidad del daño patrimonial y el daño moral, revista de responsabilidad civil y seguros*)

El daño moral es mucho más difícil de cuantificar ya que el daño de una persona a persona, varía en cantidad; porque es algo subjetivo, algo interno que mella el sentimiento más profundo de un ser humano, que es muy difícil de reparar en su totalidad, y en derecho lo que se busca es la reparación total o parcial de modo que la persona agraviada se sienta con la satisfacción de alguna manera resarcida por la lesión a su moralidad.

➤ Clases de daño en materia de Responsabilidad Extracontractual

El daño puede ser material o moral. El daño material consiste en una lesión de carácter patrimonial. La víctima sufre menoscabo o disminución en su patrimonio. El daño moral consiste en el dolor, la aflicción, el pesar que causa a la víctima un hecho ilícito. Usualmente, el daño moral y el material e presentan conjuntamente. Así, una persona víctima de una herida en su integridad física, experimenta un daño moral por la aflicción que le cause la lesión y un daño material es a consecuencia de la disminución de sus capacidades para desempeñar funciones en cuanto a lo laboral.³⁰

En el tema extracontractual mayormente el tema es más delicado, ya que lo patrimonial se entiende como el menoscabo al bien comensurable económicamente, no porque el daño moral puede ser físico psicológico que perjudica a la persona en el desarrollo normal ante la vida que tarda mucho en recuperar y no es tasable en dinero, pero se tiene que buscar la rehabilitación total del agraviado para mejorar y volver a la misma calidad de vida que tenía antes de producido el daño.

Pero entender esto nos lleva a conjeturas de mucha profundidad, cómo?; de qué forma? Es ahí donde los peritos nos tienen que manifestar la mejor manera de resarcir ese daño para que todo vuelva a la normalidad pero esto tiene que estar ligado a que la normativa tenga claridad pero principalmente responsabilidad social para su aplicación rápida oportuna y con celeridad.

➤ Concepto y requisitos del daño resarcible

En efecto, algunos autores italianos han resaltado que las teorías que definen el daño como lesión de un interés humano jurídicamente protegido son incompletas, puesto que se refieren únicamente al daño entendido como evento, sin prestar atención a la eventual concurrencia de consecuencias perjudiciales. Y no basta, para poder apreciar la existencia de un daño resarcible, con que se produzca la lesión a un derecho o interés, sino que, además, de esa lesión debe derivar algunas consecuencias perjudiciales (patrimoniales o extramatrimoniales) para el sujeto titular de tal interés, cosa que no ocurre siempre que se lesiona este.³¹

³⁰ LLAMBIAS, Jorge, J., raffo Benegas, Patricio, SASSOT, Rafael A., (Manual de Derecho Civil Obligaciones, Ed. Perrot, 11ª Ed., Buenos Aires, 1997, pág. 101)

³¹ NAVEIRA ZARRA, Maite María (Universidad de la Coruña, Facultad de Derecho Privado, El Resarcimiento del Daño en la Responsabilidad Civil Extracontractual)
<http://ruc.es/dspace/bitstream/2183/1131/2/NaveiraZarraMaiteMariaopt.pdf.txt>

Como podemos entender ya que en la responsabilidad extracontractual el daño para ser resarcible tiene que demostrar menoscabo si es en el patrimonio o daño en la actividad cotidiana si es en la moral esto con el fin, de que el resarcimiento sea oportuno y satisfactorio; pero siempre en los ilícitos civiles y propiamente dicho en la aviación civil es muy difícil cuantificar el daño moral, ya que el daño patrimonial es fácil de cuantificar es decir el daño emergente más el lucro cesante.

Ahora podemos ver que el daño emergente es cuantificable el problema radicaría en el lucro cesante, ya que cualquier actividad necesita del cuidado o el trabajo de una persona, esto nos defiende de que el daño moral puede causar un aumento en cuantificar cual será la verdadera indemnización, esto nos refleja que es muy difícil cuantificar el daño moral pero lo que busca el derecho es una reparación total y satisfactoria.

Pero en temas aeronáuticos el daño causado por un accidente es en muchos casos de enormes proporciones y uno no puede determinar cuál será su reacción; esto porque para poder reaccionar en necesario la serenidad que en muchos casos se pierde cuando el trauma psicológico es muy severo y tenso.

Por eso determinar el lucro cesante es un tema fundamental para el resarcimiento del daño.

➤ **Daño emergente y lucro cesante**

Por lucro cesante se entiende la utilidad que en virtud del daño se ha dejado de percibir. Para mayor claridad utilizaremos los mismos ejemplos anteriores, pero desde otra perspectiva.

- a) El daño emergente que abarca la pérdida misma de elementos patrimoniales, así como los desembolsos que hayan sido menester para obtenerlos o los que en el futuro sean necesario para reponerlos en cuanto al patrimonio perjudicado.
- b) Y el lucro cesante, que se constituye por todas las ganancias o expectativas de ganancias ciertas que han dejado de percibirse o que se reciban si no hubiera acontecido el hecho dañoso.³²

Ejemplo de lucro cesante extracontractual; el taxista, cuya única fuente de ingresos era su taxi, no podrá trabajar durante el tiempo necesario para reparar su vehículo. Así, para él es lucro cesante lo que deja de percibir diariamente a causa del daño, ya que sin el taxi no puede trabajar.³³

Al ejemplificar el lucro cesante se entiende como daño emergente la pérdida del taxi porque el daño emergente recién se produce el lucro cesante.

Después de la explicación del daño se tiene que cuantificar el lucro cesante por el perjuicio que se produjo es ahí que tenemos que entender que esto va ligado al daño mismo porque el ser humano

³² MCIA GOMEZII, Ramón (Magistrado jubilado, *La dualidad del daño patrimonial y el daño moral*)

³³ PINCHEIRA BARRIOS, Marcos Impulso (*Duda Legal*; <http://www.dudalegal.cl/autor/marcos-pincheira>)

sea patrimonial siempre tiene muchas cosas a revalorizar su precio y si es moral el daño no permite el desarrollo en muchas actividades por lo tanto se pierden producciones y dinero.

Pero busquemos en el tema aeronáutico si una aeronave cae o una de sus partes el daño es de gran envergadura, por lo que el lucro cesante debe cuantificarse en el pago de indemnizaciones.

2.1.6. RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL, GENERALIDADES.-

Al considerar la responsabilidad aeronáutica manifestamos que constituye la obligación que contrae el explotador de indemnizar todos los daños que ha causado la aeronave a una persona en este caso la víctima, llegando a estudiar la responsabilidad contractual que tienen origen en el contrato de transporte aéreo cuyo fundamento es la responsabilidad subjetiva basada en teoría de la culpa y las soluciones en cuanto a responsabilidad que adquiere el transportista están proporcionadas a nivel internacional en la Convención de Varsovia de 1929, Protocolo de la Haya de 1955, Convenio de Guadalajara de 1961 y el Protocolo de Montreal de 1967.

Es la responsabilidad que adquiere el explotador de una aeronave con los usuarios a indemnizar cualquier tipo de daño que sufran utilizando este medio de transporte.

Al ser una responsabilidad subjetiva lo que tenemos que entender es que el momento que un usuario se transporta o entrega una carga para que dicha aeronave la traslade de un lugar a otro, es ahí donde nace el contrato entre el usuario y el explotador; donde el transportista se obliga a reparar cualquier daño causado mediante el vuelo tanto en forma patrimonial o personal.

Como nos marca la doctrina que estos actos están integrados por una sucesión de actos cuyo efecto precisamente la realización del fin propuesto “la responsabilidad contractual es aquella emergente de la relación de un contrato de transporte aéreo que enlaza al transportista con los usuarios del transporte aéreo y con sus dependientes o empleados.”³⁴

Pero esto no es nuevo como podemos observar en las líneas supra mencionadas es que los técnicos y juristas especializados en el derecho aeronáutico lo quisieron reglamentar mediante los convenios internacionales arriba ya citados; pero esto llevo mucho tiempo para poder perfeccionar esto y saber los límites en que el explotador debe pagar esto claramente mediante un seguro contractual que las aerolíneas tanto comerciales como privadas deben adquirir o el Estado prevé otros medios, ya sea mediante depósitos bancarios o garantías para cubrir este tipo de eventualidades que producen un perjuicio de gran magnitud.

En virtud de la regla *Res inter alios acta*, consagrada en el Art. 523 del Código, los actos jurídicos negociables particularmente los contratos, solo surten efectos entre las partes contratantes y no dañan ni aprovechan a un tercero. Se trata pues de la relatividad de los contratos, esto es que solo

³⁴ ROMERO SANDOVAL, Raúl: *Derecho Civil. Según los Apuntes del Derecho Civil Boliviano*, Ed. Los Amigos del Libro – Bolivia, 1983.

las partes estén obligadas a su cumplimiento conforme al Art. 519 del Código Civil, son acreedores o deudores.

Se llama “parte” a la persona que ha intervenido directamente con su voluntad o mediante su representante, en la formación del acto jurídico negocial, de tal manera que los efectos de dicho acto recaen sobre su persona; así en la compraventa son “**partes**” el vendedor y el comprador; el contrato solo surte efectos respecto a ellos, que están obligados a su estricto cumplimiento. Todas las demás personas son “**terceras**”; no les afecta el contrato en lo más mínimo. En consecuencia “contrapuesta a la parte es la figura del tercero”. Tercero es en general, todo sujeto extraño a la relación jurídica dada. En los actos jurídicos unilaterales, como el testamento por ejemplo, se llama “autor” a la persona que directamente o por medio de un representante ha generado el acto, todas las demás personas son igualmente “terceras”.³⁵

Con esto podemos comprobar que los contratos o actos contractuales son entre dos personas, que se obligan a dar, hacer o no hacer, con la finalidad de satisfacer acciones; por lo que tenemos claro que interviene directamente con su voluntad, se entiende que el efecto solo recae sobre estas dos personas, en materia aeronáutica se entendería como hablamos líneas arriba, sobre la calidad de un ofrecimiento de servicios, es decir un operador y un usuario que se obligan mediante un contrato, donde uno transporta una persona, objeto o cosa a cierto tiempo y que no haya contratiempos, donde en este contrato no interviene ninguna otra persona; pero en caso de un accidente es donde ingresan los terceros afectados que gozan de esta calidad.

2.1.7. RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL, GENERALIDADES.-

Entonces ahora nos corresponde analizar la responsabilidad extracontractual cuyo fundamento es objetivo basado en la teoría del riesgo.

Corresponderá tratar la responsabilidad nacida como consecuencia de actos y hechos que se originan en la circulación, navegación aérea o simple vuelo de una aeronave y que de cualquier modo ocasiona daños a terceros considerándose como tales a los ajenos a las expresadas actividades y que por lo tanto no se encuentran relacionadas de una manera directa con ellos.³⁶

La responsabilidad extracontractual consiste en los daños causados a terceros en la superficie o sea a quienes están por completa desvinculación del hecho aeronáutico, debiendo el tercero perjudicado ser indemnizado por el explotador de la aeronave con solo probar que ha sufrido un daño ocasionado por esta.

Existe una relación de causa y efecto y no interesa demostrarla existencia de culpa de quien ocasionó el daño.

³⁵ ROMERO SANDOVAL, Raúl: *Derecho Civil. Según los Apuntes del Derecho Civil Boliviano*, Ed. Los Amigos del Libro – Bolivia, 1983.

³⁶ DR. LANZA BORJA C, Edgar (*Fundamentos del Derecho Aeronáutico*, Ed. México pág. 101)

La modalidad peculiar del derecho aeronáutico es el riesgo, de diversa índole a los del derecho común. Por lo cual la sistematización de la responsabilidad es con características jurídicas especiales que corresponden a la autonomía de la materia.

También en conceptos más específicos nos demuestran “que la responsabilidad extracontractual es un ilícito civil, que no está basado en contrato alguno, se lo denomino en el derecho romano hasta nuestros días, culpa o extracontractual o alquiliana, fundamento de la responsabilidad que se desprendía de la Lex Alquiliana”³⁷

Como podemos observar por los doctrinarios, nos dan teorías prácticas y con sustentos claros sobre la responsabilidad extracontractual, nos reflejan que el derecho aeronáutico es en la practica un sustento de protección, que realiza actos de protección en cualquier accidente aéreo o una de sus partes de la aeronave hayan caído a tierra, esto se convierte en un ilegítimo daño no previsto y tal vez sin la intención pero esto en una contravención jurídica de orden civil la cual no hay ningún acuerdo entre el que efectuó el hecho y el afectado, por la simple atribución de que la relación es fortuita y principalmente por el elemento de riesgo que este medio de transporte por sus características principales tanto extrínsecas como intrínsecas hacen que el derecho aeronáutico tenga que proteger jurídicamente este tipo de hechos.

El resarcimiento del daño en la responsabilidad civil extracontractual.-

En segundo término, teniendo en cuenta que el ordenamiento jurídico no tutela bienes, los derechos e intereses, resulta preciso que entre el objeto material sobre el que recae el daño y el sujeto titular del mismo exista una relación de interés. Y, por último, dado que el derecho, por su propia naturaleza, regula tan solo relaciones de Alteridad, se hace también necesario que el responsable del daño no se identifique con el titular del interés dañado, es decir, se requiere que el responsable del daño sea siempre un tercero.³⁸

Es necesario entender que el resarcimiento extracontractual son los derechos los que son vulnerados cuando se daña un bien tutelado, es por ello que la responsabilidad civil extracontractual tiene que existir un vínculo que pueda ser la reacción oportuna de pedir el resarcimiento de dicho bien dañado esto claramente de forma oportuna y satisfactoria.

2.1.8. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE.-

Si bien la fundamentación jurídica de esta responsabilidad corresponde al Derecho Civil, sin embargo el interés del derecho aeronáutico puede considerar dos clases de responsabilidades a terceros: aquella cuyo sujeto pasivo se encuentra en la superficie terrestre, en su más amplio sentido, o bien aquella otra en la que los daños y posibles responsabilidades se originan como

³⁷DR. PINO ICHAZO TERRAZAS, Raúl (*Derecho Aeronáutico Ed. Bruño, pág. 168*)

³⁸NAVEIRA ZARRA, Maite María (*Universidad de la Coruña Facultad de Derecho Departamento de Derecho Civil Privado, El Resarcimiento del Daño en la Responsabilidad Civil Extracontractual*)

consecuencia de los daños sufridos por otra aeronave en vuelo y que recibe el nombre de abordaje.

Con referencia a la primera, toda persona que sufra un daño en la superficie tiene derecho a una reparación con solo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo, o que una persona o cosa haya caído de la misma. Sin embargo, no habrá lugar a la reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha organizado o si se deben al mero hecho de paso de la aeronave a través del espacio.

El sistema de esta responsabilidad del transportista o explotador de la aeronave es objetivo, ya que la persona que sufre perjuicios tiene derecho a ser indemnizado con la sola prueba de haber experimentado los daños que invoca y de haberse originado el mismo en una aeronave, basada en el riesgo credo por la aviación.³⁹

Esta responsabilidad puede merecer tratamientos jurídicos diferentes, según se establezca que el daño producido es consecuencia del contacto físico de la aeronave, alguna de sus partes o elementos transportados que caen en la superficie y el causado con ocasión de cierta perturbaciones debidas no ya a ese contacto físico sino a simple ejercicio del vuelo o navegación aérea en condiciones reglamentarias incluso. Es decir, la diferencia entre los daños producido por la caída de la aeronave y los causados por la vibración, "boom sónico", onda explosiva, etc., en personas, incluso en cosas o actividades conforme afirma Luis Tapia Salinas.⁴⁰

Los daños a terceros son actos indemnizables con el solo reclamo del daño y la comprobación del mismo, en este tipo de actos jurídicos el daño que causa una aeronave o la caída de una de sus partes, etc. Es de gran magnitud y su estudio tiene que ser desmenuzado para que haya los suficientes elementos para su ejecución en la reparación y saber la consecuencia y el verdadero alcance de este tipo de conceptualizaciones.

Pero con esto queremos apoyar que el derecho aeronáutico como rama autónoma tiene que tener los suficientes planteamientos teóricos para que este tipo de responsabilidades se ajusten a la realidad de la legislación aplicable de cada país pero tenga la homogeneidad con los tratados y convenios internacionales ya que el accidente puede pasar en un territorio pero la aeronave es de otra bandera distinta de donde se produjo dicho accidente, entonces ahí es donde las conceptualizaciones y acciones de la Constitución Política del Estado, los tratados y convenios internacionales, como la misma ley aeronáutica causen el mismo efectos y no haya confusión de normas y menos malas interpretaciones de las mismas es por esto que los estados tiene que regir sus normativas a través de los que especifica claramente los acuerdo suscritos en el extranjero entre países signantes en temas aeronáuticos.

Como nos habla los expertos en esta rama del derecho que nos dicen: Es menester tratar, los temas

³⁹DR. LANZA BORJA, Edgar (*Fundamentos del Derecho Aeronáutico*, Ed. México pág. 15)

⁴⁰DR. TAPIA SALINAS, Luis (*Derecho Aeronáutico*, Barcelona: Bosch, Casa Ed. S.A., 1993)

de responsabilidad originados a causa de la circulación, navegación aérea o el simple vuelo de la aeronave cuyos actos y hechos ocasionan daños a terceros, denominados como tales a los ajenos a las precisadas actividades aeronáuticas y que no se relacionan directamente con ellas, siendo una realidad fáctica la inexistencia de una regulación jurídica adecuada, especialmente en el campo internacional, ya que en los ámbitos nacionales es pertinente la aplicación de las normas y principios del derecho común, solución que no es nada favorable ni recomendable para el derecho aeronáutico que, dadas sus características, precisa la uniformidad internacional que es fundamento de su naturaleza tan destacada.

En los daños a terceros en la superficie, además es necesario distinguir entre dos supuestos diferenciados y que ocasionan tratamientos jurídicos distintos; el que se fundamenta en el daño es consecuencia del contacto físico de la aeronave, de alguna de sus partes o de elementos transportados que se preceptúan a la superficie; y el causado con motivo de ciertas perturbaciones no atribuibles al contacto físico, sino al simple ejercicio de la navegación aérea en condiciones reglamentarias. Con más contundencia puede afirmarse: la diferencia entre los daños producidos por la caída de una aeronave; y los provenientes por la vibración, el boom sónico, la onda expansiva y otros, en personas, actividades y cosas.⁴¹

Con esto nos deja ya aclaradas las dudas supuesta sobre el daño a terceros pero tenemos que reflejar que claramente estamos hablando de un tema riguroso, técnico y con consecuencias si se produce el hecho de grandes dimensiones en los daños que este ocasionaría.

Pero también el año puede ocurrir por el paso del avión que en estos casos la reparación tiene que hacerse antes con peritajes para poder verla responsabilidad del paso de una aeronave el daño causado y quiénes son los afectados en temas pecuniarios y civiles para el resarcimiento.

Personas consideradas como terceros.-

Toda persona que no ha concurrido directamente con su voluntad o por medio de representante a la formación del acto jurídico negocial, se llama "tercero"; el notario y los testigos que intervinieron en la facción de una escritura de compraventa, el oficial de registro civil que celebró el matrimonio, el mandatario y en general todas las personas ajenas al acto son denominadas TERCEROS.

Los terceros son de dos clases: Absolutos y Relativos.⁴²

Atendemos a un tercero como la persona que no interviene en ningún acto jurídico, pero con la acción se desata un derecho el cual es necesario activarlo, pero en materia civil un tercero es entendido como una persona alejada del negocio o acto jurídico como un notario o testigos en los cuales no se obligan pero son nombrados en el mismo dando fe en este caso sobre dicho acto, pero

⁴¹DR.PINO ICHAZO TERRAZAS, Raúl (*Derecho Aeronáutico*, Ed. Bruño, pág., 168.)

⁴²ROMERO SANDOVAL, Raúl (*Derecho Civil Según los Apuntes del Derecho Civil Boliviano*, Ed. Los Amigos del Libro, Bolivia 1993.)

que entendemos por un tercero absoluto y relativos; al efecto el tratadista Raúl Romero nos explica o siguiente:

Tercero Absoluto.-Son aquellas personas que por no haber intervenido personalmente o por medio de representante, en la formación del acto jurídico de carácter negocial. Nunca y por ningún motivo le alcanzara los efectos de ese actos, sobre todo, no serán jamás deudores en un acto al que no han concurrido personalmente o mediante un representante.

Tercero Relativo.- Son aquellos sin intervenir con su voluntad en el acto jurídico negocial, sus efectos llegan a alcanzarles. Es el caso de los sucesos a título universal o herederos, que la descenso del causante, continúan la personalidad de este sucediéndole en todos sus derechos y en todas sus obligaciones: el de Cujus (aquel de cuya sucesión se trata) era deudor de Primus, pasa esta deuda al heredero que, sin embargo de no haber intervenido con su voluntad en la formación de contrato de compraventa, por ejemplo, sus efectos llegan a alcanzarle.

2.1.9. LÍMITES DE LA RESPONSABILIDAD.-

La necesidad de limitar la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie se fundamenta en un carácter esencialmente práctico, teniendo en su mayoría la cobertura del riesgo mediante la contratación de seguros que determinan los límites máximos para el caso de producirse el riesgo.

También se fundamenta esta limitación en el principio de que debe necesariamente protegerse a la aeronavegación evitando de que la producción de accidentes determine un descalabro económico financiero al operador aéreo.

Es así como se han pronunciado y propuestos diversos sistemas y argumentos para la limitación de esta responsabilidad, la primera solución propuesta fue por CITEJA al opinar que debe fijarse una suma mínima global aplicable a todos los casos de daños a terceros en la superficie, quedando desechada por su falta de fundamentos lógicos y por la discrecionalidad que implica la fijación de una limitación bajo tales condiciones. Otros propusieron como solución el abandono de la aeronave accidentada a favor de los damnificados, resultando esta postulación evidentemente incongruente, cuando se piensa que generalmente cuanto más destrozada queda la aeronave, menos es por consiguiente el valor de sus restos, mayores son los daños que ha causado en la superficie.⁴³

Otro enfoque también analizado por la CITEJA fue el de fijar el monto de responsabilidad en el valor que tenía la aeronave antes de producirse el accidente, pero fue también descartado por considerarse como inconveniente la circunstancia de que a medida que envejece la aeronave disminuye su valor y aumenta su peligrosidad. Por último, se adoptó el sistema de limitar la responsabilidad sobre la base de un monto fijo por cada kilo de peso de la aeronave, considerando el peso total como peso máximo autorizado para el despegue.

⁴³DR. LANZA BORJA, Edgar (*Fundamentos del Derecho Aeronáutico, Ed. México, pág. 106*)

En definitiva los convenios de Roma, optaron por fijar las limitaciones en relación al peso de la aeronave y para defender este criterio elegido, se señala que el dolo que pueda causar la aeronave está en relación con su peso, esto es relativo, ya que muchas veces aquellos mantienen una relación proporcional con el peso de la máquina que los causa.

La aplicación del criterio elegido, se complementaba en el Convenio de Roma de 1933 con la fijación de una suma global máxima y mínima, que funcionaba como tope extremo de las cantidades potencialmente alcanzables por las indemnizaciones.

El Convenio del 1952 se aparta de esta solución y se concreta a establecer una escala y dejarla funcionar sin limitaciones adicionales.

Cuantía de los límites de responsabilidad.- Los límites establecidos en el Convenio de Roma, viene dados en función de relación a una escala y referidos a aeronaves y accidentes, en sentido de que la cantidad fijada es total para responder de todos los daños causados, excepto en los casos de muerte o lesiones en los cuales el límite de responsabilidad se fija en 500.000 francos para las aeronaves cuyo peso exceda de 1.000 Kg., llegando a un total de 10.500.000 francos más 100 Fr/Kg que pase de los 50.000 Kg., para aeronaves que pesen más de 50.000 Kg de peso.

Además debe considerarse que se entiende por peso, el máximo de la aeronave autorizada para el despegue, requisito otorgado por la autoridad de responsabilidad Aeronáutica mediante un certificado de aeronavegabilidad.

Los límites señalados no se aplicaran en los siguientes supuestos:

Si se prueba que los daños causados fueron ocasionados por una acción u omisión deliberada (dolo, aunque no la califique así) del operador o de sus dependientes realizada con la intención de hacer daño. En el caso de los dependientes habrá que probar además que actuaban en el ejercicio de sus funciones.

Si una persona se apodera ilícitamente de una aeronave y la usa sin el consentimiento de la persona que tenga el derecho de hacerlo.

Cuando la suma a indemnizar sobrepasa el límite establecido, según la escala con carácter máximo, la distribución del monto total se realizara en la siguiente forma:

Si las indemnizaciones se refieren solamente al caso de muerte o lesiones, o solamente a daños en los bienes, serán reducidas en la proporción a sus importes respectivos.

Si refieren tanto a muerte o lesiones como a daños en los bienes, la mitad de la cantidad a distribuir se determinara preferentemente a cubrir las indemnizaciones por muerte o lesiones y de ser insuficientes, dicha cantidad se distribuirá proporcionalmente entre los créditos del caso. El remanente de la cantidad total a distribuirse se repartirá entre las indemnizaciones relativas a daños

a los bienes y a la parte no cubierta de las indemnizaciones.

El protocolo de Montreal modifica esta distribución otorgando una total prioridad a las indemnizaciones por muerte o lesiones.⁴⁴

Por este motivo es que los límites del pago de la responsabilidad están fijados por diversos convenios internacionales pero ninguno con la claridad necesaria por ello tenemos que tener establecido el daño causado, quienes son los afectados y la determinación del daño para el pago sea efectivo, oportuno y con esto se subsane el daño causado.

En nuestra normativa esto se fija con el seguro que la aeronave adquiere para su uso y establece el pago máximo pero que pasa con el lucro cesante y el daño emergente en este sentido tenemos que tener la pericia con los técnicos para que nos den los presupuestos de las cosas dañadas y en pero rango si sufrieron muertes por este acto es el dilema de cuanto una aerolínea puede soportar por la caída de alguna de las partes de las aeronaves, es en ese sentido que el Estado mediante las instituciones pertinentes deben hacer respetar los derechos del afectado como las obligaciones y derechos del que causo el daño para que las aerolíneas no tengan que sufrir con tortuosas y caras indemnizaciones.

Limitaciones a la Responsabilidad.-

Se podrá aplicar a los supuestos de la responsabilidad por daños producido a terceros en la superficie, análogas motivaciones que las que se realizan en la responsabilidad contractual en el transporte aéreo y con mayor razón, ya que si encontramos admisible y clasificada como puramente objetiva, tuviese como lógica contrapartida su limitación, innumerables motivos existentes para aceptarla cuando la responsabilidades de carácter objetivo.⁴⁵

En esta precisión nos damos cuenta que la prueba en concreto la da el afectado para poder así hacer efectivo su reclamo y el resarcimiento como tal aplicando los parámetros normales de los justo sin dilaciones en su tratamiento.

Por lo precitado; el convenio de Roma establece cuantías determinadas como límites de las indemnizaciones que correspondan, en los casos de responsabilidad que regula.

Indudablemente el sistema que relaciona esas cantidades al peso de la aeronave que produce los daños es discutible y poco equitativo, pues aunque pueda presumirse que mayor peso de la caída correspondería la posibilidad de mayores daños, no es una solución jurídicamente aceptable ni refleja la realidad de los hechos. Por ejemplo: un tetra reactor, puede producir daños mínimos en su caída sobre instalaciones en comparación con los originados por una avioneta: más deformada resulta la situación cuando se trata de la vida de una persona que puede ocasionar el pago de una

⁴⁴ DR. TAPIA SAINAS, Luis (*Derecho Aeronáutico, Barcelona, Ed. Casa S.A., Pág. 60*)

⁴⁵ DR. PNO ICHAZO TERRAZAAS, Raúl (*Derecho Aeronáutico, Ed. Bruño, Pág. 172*)

indemnización variable y en relación con el peso de la aeronave que ha producido su muerte. Una solución más ecuánime hubiera sido establecer una cantidad fija para este supuesto, como lo hace el Convenio de Varsovia en el caso de accidentes en el transporte aéreo.

Garantías.- El problemas de las garantías de las indemnizaciones de los daños a terceros en la superficie, así como las opciones que el asegurado pueda oponer a las reclamaciones por daños, ahí sido una cuestión muy importante desde un principio y surgió en la elaboración del Convenio de Roma de 1933.

Consecuentemente señalo los siguientes principios generales:

Posibilidad que los Estados exijan a los operadores de las aeronaves que vuelen por su espacio aéreo, existencia de un seguro de responsabilidad por daños y la cuenta estipulada en el Convenio.

Necesidad que el seguro sea considerado satisfactorio por el Estado sobrevolado, al cumplir las condiciones establecidas.

Admisión de otras formas de garantías que sustituyan al seguro y que se concreten en: depósitos, fianzas y garantizara así al Estado, como también la matrícula de la aeronave.

En todo lo expuesto está por demás decir, pero tiene una clara forma de reflejar que es muy difícil determinar el consto de una cosa con la otra y con la vida misma de una persona, por este medio el Estado tiene que ser muy claro para que el causante de un daño a terceros tena la facultad económica de resarcir el daños pero esto tiene que tener parámetros y procedimientos para cuantificar el pago dependiendo de lo afectado y que esto sea de manera expedita, mediante el seguro, fianzas o de la índole que el País crea conveniente para que sus ciudadanos tenga la seguridad jurídica y principalmente la plena certeza de que su derecho de reparación será de forma rápida y sin dilaciones por parte del responsable de la aeronave.

Con esto dejamos claro que la reparación siempre cuenta con problemas dentro de nuestras leyes aeronáuticas para su aplicabilidad y por parte del organismo encargado para su ejecución.

2.1.10. EXONERACION DE LA RESPONSABILIDAD.-

La objetividad del sistema que rige la responsabilidad por los daños a terceros en la superficie no puede admitir más causal de exoneración de responsabilidad para el explotador o la persona sobre quien pesa la obligación de resarcimiento, que el caso en que el tercero damnificado sea a la vez el causante del daño o de alguna manera hubiera contribuido a causarlo.

En la práctica es muy raro el caso de que la víctima pueda ser imputada como única causante del daño, y por tanto pueda corresponder una exoneración total de responsabilidad, pero es en cambio más factible la posibilidad de que haya contribuido a causar el daño.

El caso puede presentarse en las proximidades de los aeropuertos en relación a los obstáculos a la

aeronavegación.

Como toda norma de exoneración o atenuación a un principio general, la carga de la prueba corresponde a quien la invoca, es decir, al propio explotador de la aeronave, que es quien deberá demostrar la culpa o negligencia de la víctima.

Si bien la disposición en estudio no contempla la posibilidad de que la culpa o negligencia de su propietario superficial provoque la caída de una aeronave que produzca daños en otra propiedad, ni tampoco se la contempla en ningún de los textos de Roma, cabe también la posibilidad de estudiar de ser concretamente factible. Dado el caso, el explotador de la aeronave no podrá alegar frente al tercero damnificado la culpa o negligencia del tercero productor del daño y deberá resarcir conforme al principio básico del sistema objetivo, pero podrá posteriormente repetir lo pagado contra el tercero productor del daño. El mismo principio que se aplicara cuando el tercero productor del daño haya viajado a bordo de la aeronave causante de daño, y jugarán en la acción de repetición la soluciones del Derecho Común en cuanto no alteren la autonomía del Derecho Aeronáutico conforme claramente lo expone Rodríguez Jura.

En el tema de la exoneración no encontramos muchas contradicciones ya que el causante del hecho no cuenta con la responsabilidad ya que un agente externo fue quien produjo el hecho y la fatalidad del hecho produjo un daño no solo al afectado sino también a la aeronave, pero en estos casos está claro que la carga de la prueba la tiene el operador o el responsable de la misma y no así el afectado por los daños a terceros.

Claramente tenemos que determinar y tratar que la misma rama del derecho aeronáutico tenga la posibilidad de salvaguardar estos tipos jurídicos y con esto tener la posición real del acontecimiento y del hecho en sí, la exoneración es un tema muy debatido por muchos autores que en su generalidad aclaran que solo los causantes del daño a terceros tiene la facultad de demostrar su calidad de víctimas y que esto lo eximirá de pagar os daños.

Por lo que la exoneración es un presupuesto legal que se lo tenemos que atribuir al que causo los daños para que realmente tengamos la certeza de que no es responsable del accidente.

2.1.11. GARANTIAS.-

Las garantías de las indemnizaciones por los daños a terceros en la superficie, así como las excepciones que el asegurador o gerente pueda oponer a las reclamaciones por los daños, ha sido una importante cuestión que surgió desde la elaboración del anterior Convenio de 1933.

Con las modificaciones del Protocolo de Montreal que alteran en una forma importante el Convenio de Roma, se pueden señalar las siguientes: Posibilidad de que los Estados exijan a los operadores de las aeronaves que vuelen por sus espacios aéreos, la existencia de un seguro de responsabilidad por los daños y la cuantía estipulada en el Convenio.

Necesidad de que tal seguro sea considerado satisfactorio para el Estado sobrevolado, al reunir las condiciones establecidas.

Admisión de otras formas de garantía que sustituyan al seguro y que se concretan en: depósitos en efectivo, depósito bancario y garantía del Estado de matrícula de la aeronave.

Acreditación documental del cumplimiento de las garantías mencionadas.

2.1.2.12. TRIBUNALES COMPETENTES.-

Se establece la competencia del Tribunal del Estado donde hayan ocurrido los daños, pero, por decisión de los Estados, pueden establecer ellos la competencia donde intentar las acciones, incluso someter sus diferencias a arbitrajes.⁴⁶

En principio se establece la competencia de los tribunales del estado contratante donde hayan ocurrido los daños. Sin embargo, por acuerdo de las partes pueden intentarse las acciones ante los de cualquier estado contratante e incluso someter sus diferencias a arbitraje.

En este caos reflejado en nuestra realidad el tribunal en una jurisdicción es el Estado Plurinacional de Bolivia y el Juez Ordinario se rige por las normas que emana del Órgano Legislativo por lo que la Responsabilidad está en crear un cuerpo legal ordenando y con as precisiones técnicas y legales que la aeronavegación sobre el tema en cuestión.

Logrando esto la aeronavegación tanto como extranjera tiene la seguridad de que nuestra ley de aeronáutica civil está cumpliendo el avance y da seguridad jurídica a todos los que operan las aeronaves sus administrativos, etc. Como los usuarios y no usuarios que los derechos y obligaciones serán velados y cumplidos por la acción del mismo código, entonces todos se sienten protegido por la norma y saben que en un litigio el Juez en su sana critica tomara la decisión basada en su cuerpo legal.

2.1.13. EJECUCION DE SENTENCIAS.-

La ejecución de sentencia se realizara de acuerdo a la Ley del Tribunal competente que la dicto y con las formalidades prescritas por la ley del Estado contratante en cuyo territorio se pida dicha ejecución.

Se establece la posibilidad de negativa del tribunal requerido para la ejecución de la sentencia, ante una serie de problemas concurrentes y si desde ya esa sentencia va en contra del orden público del Estado requerido.

La ejecución llevara consigo la condena de costas, sin que esta cantidad, pueda reducirse a petición, queda comprendida dentro de los límites de responsabilidad establecida por el Convenio.

⁴⁶ DR. LANZA BORJA C, Edgar (*Fundamentos del Derecho Aeronáutico, Ed. México, pág. 107*)

Con esto estamos comprendiendo que, en la ejecución de sentencia lo que se trata de obtener es el resarcimiento por parte del causante del daño al afectado, tanto el lucro cesante como el daño emergente si lo existiera.

Pero el tribunal tiene que tener el grado de exactitud para poder determinar primero el grado de daño, los afectados primarios y secundarios, y que actividad se dedicaba la aeronave para que con estos elementos poder dar un fallo coherente y satisfactorio a la sana crítica del juzgador interpretando los elementos de hecho y derecho.

En estos tipos de fallos, primero interviene la DGAC mediante un informe técnico y especializado sobre la forma de como transcurrió los hechos antes del accidente, luego con el peritaje realizara la investigación de como ocurrió el accidente buscando la verdad histórica de los hechos y con esto poder dar una satisfacción tanto a los afectados contractualmente como también extracontractual y que el tribunal competente determine las indemnizaciones correspondientes en torno a los daños ocasionados.

2.1.14. PROCEDIMIENTO.-

El convenio de Roma contiene una reglamentación de esta materia un tanto complicada y que al referirse a cuestiones de competencia y normas de ejecución de sentencias plantean problemas de Derecho Internacional que indudablemente ha contribuido a las dificultades para los Estados, ya que pueden presentar ciertas alteraciones a los principios habitualmente seguidos para otras materias.⁴⁷

Pero otro autor nos refleja también más claramente lo que el convenio de Roma trata de decir con sus peculiaridades al explicarnos que en el texto del convenio de Roma contiene una detallada y complicada reglamentación que ha contribuido a las dificultades que para los Estados se presentan para ser parte de dicho convenio; ya que pueden representar ciertas alteraciones de las normas y principios del Derecho Común. Citamos las más importantes:

Se establecen dos clases de prescripción.-

Seis meses a contar de la fecha del acontecimiento que origino los daños con posterioridad a este plazo, el reclamante solo tendrá derecho a ser indemnizado con cargo a la cantidad que quede sin distribuir después de satisfacer las demandas de los reclamantes que las hubieran formulado con anterioridad.

Dos años, para la prescripción total de las acciones por daños derivados del convenio.⁴⁸

Ahora, el tema de prescripción es claro y hay que tomar la mejor forma de interpretarla para que no

⁴⁷ DR. TAPIA SALINAS, Luis (*Derecho Aeronáutico, Barcelona, Bosch, Casa Editorial S.A. 1993, pág. 68*)

⁴⁸ *Convenio de Roma de 1952, Art. 1.*

tengamos los problemas al momento de requerir la prescripción de acciones, esto proviene ya que el afectado de la caída de una aeronave o una de sus partes no hizo el reclamo oportuno del hecho y la aerolínea o el propietario de una aeronave ya hizo los pagos de indemnización tanto contractual como extracontractual y el afectado pasado un tiempo puede tener el recurso de la prescripción ya que si paso el tiempo estipulado en la misma norma ya no tiene la responsabilidad de hacer efectivo el pago por concepto de resarcimiento de un daño.

Para ello tenemos que tener claro el tiempo que transcurre desde cuando se inicia el cómputo de la prescripción y porque motivo no se activaría el cómputo de la misma, esto va a que solo tiene que haber un solo cuerpo legal que hable sobre la prescripción y no así irnos por analogía a otro cuerpo legal que en este caso sería el Código Civil que por la magnitud del daño y las características propias de este medio de transporte no se puede permitir que se utilice la prescripción civil ya que el daño de una a aeronave es de enormes proporciones y la cuantía en dinero es exuberante y el pago se realiza no solo al tercero afectado sino también a quienes usaron este medio de transporte. Entonces si tomamos esa premisa sabemos que este tipo de resarcimiento es mayor que un accidente común.

Es por este motivo que nuestro código de aeronáutica civil tiene que ser claro, concreto y que solo se tome un tiempo para que sea efectiva la prescripción y no así muchos parámetros de tiempo para la efectividad de la prescripción y menos irnos en caso de controversia a otra rama como la rama civil para poder aclarar este tema en cuanto al tiempo de resarcir los daños.

Por tanto se tiene que tener un claro, concreto y un solo artículo o inciso que se refiera a la prescripción en tema de responsabilidad extracontractual para que con estos alineamientos más allá de la autonomía del derecho aeronáutico y los juristas, las sociedades tengan una seguridad jurídica en sus actos y sepan cuando y de qué manera hacer valer sus derechos concretamente al reclamo y posterior resarcimiento; como también tener la seguridad jurídica cuando, en qué tiempo pierden el derecho al reclamo.

2.1.15. PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES.-

Se establecen las siguientes clases:

Seis meses a contar de la fecha del acontecimiento que originó los daños. Con posterioridad a este plazo, el reclamante solo tendrá derecho a ser indemnizado con cargo a la cantidad que quede sin distribuir después de satisfacer a las demandas de los demandantes que fueron formulados con anterioridad.

Dos años para la prescripción total de las acciones por daños derivados del convenio.

Es muy importante partir que la prescripción causa un efecto muy importante dentro del derecho tanto como para adquirir un derecho como para perder un derecho legítimo al reclamo, ¿Pero cómo

este tipo de mecanismo legales que defiende? En su estudio el instituto que protege y se encuentra amparada es la seguridad jurídica en su relación intrínseca como extrínseca.

Tomamos los diferentes convenios y tratados internacionales para poder explicar la prescripción en el derecho aeronáutico y como estamos observando la prescripción tiene que ser precisa, clara y principalmente oportuna porque es un tema principal, que toma la aeronáutica para desplegar este medio de comunicación que el riesgo como factor preponderante para sus operaciones partiendo de este parámetro.

Entonces los diferentes convenios y tratados que esto se ajuste a las realidades de todos los Países suscribientes pero se puede observar que en algunas legislaciones comparadas no tomas el camino correcto y más bien se van o confunden la prescripción extracontractual o tratan de ir como en la ley Boliviana por analogía a otra ley o leyes que no tiene ese carácter de especialidad que se necesita y es necesaria.

Pero es importante tomar los parámetros de los seis meses para el daños total y hasta los dos años para el restante remanente que la aerolínea o el propietario de la aeronave está resarciedo a todos los damnificados, ya que en estos casos está claro que el afectado dar vez solo una persona y como se sabe los daños siempre y por desgracias son de enormes proporciones tanto en vidas humanas como en bienes materiales.

Por lo que es necesario tener en nuestra normativa la claridad necesaria sobre la prescripción extracontractual y así estamos causando un efecto de seguridad jurídica para los posibles afectados como para los propietarios de las aeronaves, y en esto tenemos una norma ajustada a los tratados y convenios internacionales respetando la Constitución de nuestro Estado, homogenizando nuestra normativa con la del resto de los países.

2.1.16. LA PRESCRIPCION.-

Define la prescripción en los siguientes términos: “la prescripción es un modo de adquirir las cosa ajenas, o de extinguir las acciones y derechos ajeo, por haberse poseído las cosas o no haberse ejercido dichas acciones y derechos durante cierto lapso de tiempo, y concurriendo los demás requisitos legales. Una acción o derecho se dice prescribir cuando se extingue por la prescripción”.

De esta definición podemos desprender que la prescripción puede ser de dos formas; una adquisitiva y otra extintiva. La primera produce la adquisición de la propiedad y se incluye entre modo de adquirir el dominio. La segunda, produce la extinción de las acciones y derechos ajenos y se incluye por ende entre los modos de extinguir las obligaciones (en estricto rigor, solo se extinguen por la prescripción las acciones u no los derechos, porque siempre cabe la posibilidad de ejercer los

últimos y retener lo dado o pagado por el deudor, quien habrá cumplido una obligación natural).⁴⁹

La prescripción al instituto jurídico que protege a la seguridad jurídica por lo que es este estudio es primordial que los actores que estén involucrados en una disputa judicial para hacer valer sus reclamos a la indemnización tiene que saber que tiene un tiempo para ello y que si o cumplen con este tiempo el monto a indemnizarse será menor o pueden perder el mismo por no apersonarse a nacer el reclamo en el tiempo previsto.

Pero la prescripción también nos da algo favorable a que cualquier persona sea natural o jurídica sabe que hay un tiempo establecido en la norma para hacer un reclamo para hacer prevalecer un derecho o para que se pierda este, esto da la certidumbre de que pasado este tiempo ya no hay opción para emplear una contienda judicial y con esto precautela chantajes y otros actos que pueden ser tipificados como delitos.

Consolidación de una situación jurídica por efecto del transcurso del tiempo; ya sea convirtiendo un hecho en derecho, como la posesión o propiedad; ya perpetuando una renuncia, abandono, inactividad o impotencia.

En la prescripción que es el instituto que intentamos explicar la norma civil muy claramente nos dice, pero en este caso tenemos que llevarla al efecto que causa en la legislación nacional específica en la ley de aeronáutica civil ya que se encuentra positividad pero no causa el efecto esperado al no especificar el tiempo que se tiene para poder hacer los reclamos pertinente como nos explica el profesor Videla ya que por la caída de una aeronave el daño es de grandes proporciones y nuestro estudio no solo tiene que ser al damnificado que se encuentra fuera del contrato firmado entre la aeronave y sus pasajeros o mercancía, porque en la indemnización se tiene que pagar a todos y en este caso la prescripción tiene que estar acorde a este tipo de problemas siendo clara en su redacción y precisa en el tiempo que cada individuo tiene para hacer el reclamo pertinente y con esto recibir la indemnización que le corresponde en derecho y respetando las mismas.

Pero en la ley de aeronáutica civil Boliviana la realidad que la confusión del tiempo y los artículos que complementan más que apoyar desvirtúan su efecto y causan más bien indefensión, por este motivo tratamos de explicar el verdadero sentido que tiene que tener nuestra normativa aeronáutica en el tema específico de la prescripción extracontractual y no estar con la inseguridad que la actual tiene y que confunde, por lo que entendemos que la reacción del damnificado tiene que ser rápida en la petición del resarcimiento del daño y por parte del que causo el perjuicio tiene que ser oportuna, justa y que satisfaga al damnificado.

De acuerdo con la opinión de Pedro de Pablo Contreras; la prescripción adquisitiva o usucapión y la prescripción liberatoria o extintiva difieren por su objeto, por sus requisitos y por sus efectos. Por su

⁴⁹ ORREGO ACUÑA, Juan Andrés "Derecho Civil, La Prescripción, Revista Jurídica, 2008, www.revista.juridica.com/juanandresorregoacuña/laprescripcion.

objeto, porque la usucapión se refiere al dominio y a los derechos reales susceptibles de posesión, mientras que la prescripción extintiva se refiere a toda clase de derechos, tanto reales como personales; por sus requisitos, porque la prescripción extintiva se funda en un requisito de tipo negativo que es la conducta pasiva del titular del derecho, mientras que en la usucapión se exige, además una conducta positiva del beneficiado, manifestada en la posesión de la cosa como si fuese propia durante el plazo fijado por la ley: y finalmente, por sus efectos, porque la usucapión es un modo de adquirir derechos reales o de provocar una extinción de los derechos u de las acciones. Entonces, en la prescripción entendida exclusivamente como la extintiva o liberatoria, hay pérdida de un derecho y en la usucapión, por el contrario, una adquisitiva. Debe puntualizarse que en la usucapión la actividad del poseedor debe conjugarse con la actividad del propietario.⁵⁰

El tema a tratarse en este trabajo de grado no es la prescripción por usucapión de ninguna manera, más bien es la extintiva o liberatoria.

Por la necesidad de explicar el problema de esta tesis es que la extintiva en el Código Aeronáutico da una prescripción liberatoria muy corta, por lo que da a entender que hay una protección del mismo Código Aeronáutico hacia los propietarios de naves, ya que lo principal es que una prescripción no sea llana más bien cumpla con formalidades de tiempo para que el afectado tenga la protección de no perder su derecho al reclamo por que el término de la prescripción es muy corta, esto a mi entender causa una indefensión por lo tanto ateta contra la inseguridad jurídica de la personas terceras en cuanto al instituto de la prescripción.

Pero también hay que ser objetivos y sabemos que muchas veces los que deberían activar su derecho al reclamo por mas, que sean que el tiempo que tiene para hacer valer su derecho es corto la activan después de que concluyo dicha potestad, entonces depende de la socialización de norma para que ella tenga la verdadera, efectiva en su proceder así los ciudadanos no tengan los problemas de perder derechos y los operadores tampoco tengan la seguridad del tiempo que es corto y esto los exima de responsabilidad, cuando en un Estado Social de derecho el verdadero y único fin es el de proteger a todas las personas jurídicas y naturales.

En el tema de prescribirla facultad que tenemos que tomar para el tema de la prescripción en la responsabilidad por daños a tercero en nuestro ordenamiento jurídico aeronáutico Boliviano es el que cauda el derecho al reclamo por que el tiempo en que se hizo, ya que en este caso la pretensión de un reclamo para poder resarcirse el daños causado no se encontraría previsto ya que el monto que se tendría que pagar fue hecho a todos los damnificado y que este al no apersonarse a hacer valer su derecho al reclamo por el tiempo transcurrido no tendría derecho a ese efecto jurídico que lo protegía.

Por eso es importante demostrar mediante este trabajo de grado al temporalidad en nuestro

⁵⁰CONTRERAS DE PABLO, Pedro (*Prescripción de las Acciones Reales y de Usucapión en cuadernos de Derecho Judicial XIV*, 1995, pág. 90.)

tratamiento ya que con esto le decimos a la ciudadanía que en caso de perder el total derecho a la indemnización todavía tienen un monto para disponer por un término determinado; claro que esto no es definitivo ya que los tiempos están claramente limitados pero lo que se intenta es demostrar que el damnificado de una aeronave sea personal o material en muchos casos, ambos el operario y la persona natural o jurídica fuera del contrato aéreo tendrá oportunidad de reclamar su derecho en plena plenitud, pero la indemnización de forma pecuniaria por el daño forzoso y el lucro cesante que pudiera existir lo recibirá en parte no en su integridad ya que por descuido perdió esa efectividad.

Para operadores aéreos esto también es una alerta ya que es necesario que sin necesidad de reclamo cumplan con el daño, aunque suene un poco utópico, pero es deber de los controladores aéreos que son dependientes del Estado Boliviano tengan el deber de manifestar y denunciar dichas faltas para que dichos operadores hagan efectiva la cancelación en su totalidad del daño.

Excepción de prescripción.- Pero también debemos entender la forma como se acciona este medio de defensa que es la prescripción; esto mediante el procedimiento es decir la parte sustantiva del Código Civil, se acciona la excepción de prescripción, por intermedio de la excepción de la prescripción el demandado extingue el derecho accionado en un proceso judicial, porque legalmente ha transcurrido el tiempo necesario para hacer valer el mismo en la causa”.⁵¹ Lo que entendemos como medio el cómo proceder para efectivizar la prescripción, en materia procesal penal la prescripción se plantea como excepción; esto quiere decir como un medio de defensa cuando se busca la extinción de la acción.

Este medio de defensa procede cuando ha transcurrido un determinado periodo de tiempo. “Prescripción, cuando pudiera resolverse como de puro derecho”; es decir, que la excepción de prescripción se trata como previa cuando sea de puro derecho; por lo tanto cuando sea de hecho debe tratarse como excepción perentoria.”⁵² Tenemos que profundizar el tema encontrando su mecanismo es decir de puro derecho cuando el tiempo transcurrido paso sin hacer valer su derecho adquirido por lo que lo pierde o también que inicio la acción pero no culminó y por el tiempo también se extingue; esto lo vemos explicativamente líneas abajo, como lo pone de relieve la inclusión de la excepción de prescripción como artículo de previo o de especial pronunciamiento cuando fuera de puro derecho, es una concesión a razón de carácter práctico, pues en el caso de prosperar, evita la prosecución del proceso en todas sus etapas las cuales se transforman en innecesarias, pues el Juez siempre tendrá que examinar previamente la excepción, aun en la sentencia de mérito, como cuestión previa en la sentencia.

2.1.17. SEGURIDAD JURÍDICA.-

Señala el profesor Sánchez de la Torre, que el Derecho no solo son normas, sino también principios y valores que definen una estructura en el que el orden jurídico pueda cumplir tres funciones

⁵¹ CASTELLANOS TRIGO, Gonzalo, *Derecho Procesal Civil, Talleres Gráficos Gaviota del Sur, pág. 101*

⁵² CASTELLANOS TRIGO, Gonzalo, *Derecho Procesal Civil, Talleres Gráficos Gaviota del Sur, pág. 101*

básicas; garantizar la seguridad jurídica, garantizar el respeto a los derechos humanos y a la libertad, y en tercer lugar cooperar al progreso, justicia y paz social.

Y en tal sentido, el Digesto (1, 1,10) nos da una definición de ULPIANO según la cual la frase latina "**IURIS PRAECEPTA HAEC SUNT: honeste vivere, alterum non laedere, suum cuique tribuere**". El primero de los tres preceptos en que los romanos condenaban su idea del Derecho, así como la importancia de la buena fe en cuanto fundamento de la seguridad jurídica y del tráfico. El segundo, alterum non laedere (no dañar al otro, no molestar a los demás) constituye el fundamento del principio de responsabilidad y del deber indemnizatorio. Y el tercero, suum cuique tribuere (dar a cada uno lo suyo), aparecía como el título legitimador de la existencia del estado y del poder judicial en cuanto sujetos encargados de resolver los conflictos jurídicos dando a cada uno lo suyo, ateniéndose al sistema, al de las fuentes y con la obligación inexcusable de dar solución a esos conflictos.

Algunos autores han tratado de ver a Sócrates como recursos de la seguridad jurídica derivando fundamentalmente del pensamiento vertido en el conocido dialogo platónico el Criton. Como se sabe en dicho dialogo se presenta el juicio a Sócrates mediante el cual, siguiendo todas las formalidades esenciales del procedimiento ateniense, se le condena a muerte acusado de que corrompía a la juventud de aquella época a través de sus enseñanzas. Sócrates es consciente de que la sentencia es injusta, pues parte de una acusación falsa; no obstante, decide acatar dicho fallo negándose a huir pues la seguridad jurídica se basa en la obediencia del derecho.

Así lo entiende entre otros Villoro Toranzo, quien señala que en el pensamiento socrático la justicia se plasma en tres principios básicos que son: el de orden y paz, certeza y seguridad jurídica.⁵³ Estas tiras iuris configuran así con carácter universal la estructura básica y pre-normativa del Derecho y por eso Whitehead los considera el "principio radical del Derecho".

La seguridad jurídica es un principio del derecho universal reconocido, que se entiende y se basa en la certeza del derecho, tanto en el ámbito de su publicidad como en su aplicación, y representa la seguridad de que se conoce, o puede conocerse, lo previsto como prohibido, mandato permitido por el poder público respecto de uno para con los demás y de los demás para con uno. La palabra seguridad proviene de la palabra latina *SECURITAS*, la cual deriva del adjetivo *SECURUS* que significa estar seguros de algo ya libres de cuidados. El Estado, como máximo exponente del poder público y primer regulador de las relaciones en sociedad, no solo establece las disposiciones legales a seguir, sino que en un sentido más amplio tiene la obligación de crear un ámbito general de "seguridad jurídica" al ejercer el poder político, jurídico y legislativo. La seguridad jurídica es, en el fondo, la garantía dada al individuo impartida por el Estado de modo que su persona, sus bienes y sus derechos no serán violentados o que si esto último llegara a producirse, le sean asegurados por

⁵³ SUAREZ ROMERO, Miguel Ángel, *La Seguridad Jurídica a la Luz del Ordenamiento Jurídico Mexicano*, www.juridicas.unam.mx)

la sociedad, la protección y reparación de los mismos. En resumen, la seguridad jurídica es la “certeza del derecho” que tiene el individuo de modo que su situación jurídica no será modificada más que por procedimientos regulares y conductos legales establecidos, previa y debidamente publicados. La seguridad jurídica es la garantía dada al individuo por el Estado, de que su persona, bienes y derechos no serán violentados, vulnerados y que si esto sucediera, obligatoriamente tendrían que ser resguardados por la sociedad, los organismos competentes de manera protectora y reparadora.

Como nos afirma el profesor Gregorio Peces Barba, quien afirma que la seguridad jurídica es, como otros, un concepto histórico que adquiere una verdadera importancia y relieve en la modernidad. Se genera a partir de un monismo ideológico y por una rigidez social que vino a poner fin a la pluralidad medieval que continúa su antítesis. El estado liberal será la expresión más pura de esta seguridad jurídica, que originalmente se manifiesta a través del iuris naturalismo racional pero que se traslada al campo positivista con las nociones de sistema y con la tendencia codificadora.⁵⁴

El Estado, como ente del poder público de las relaciones en la sociedad, no solo establece los lineamientos y normas a seguir, sino que en un sentido más amplio tiene la obligación de establecer “seguridad jurídica” al ejercer su poder político, jurídico y legislativo.

En resumen pues, la seguridad jurídica es la certeza que tiene el individuo de que su situación jurídica no será modificada, las que por procedimientos regulares establecidos previamente. En este contenido de la seguridad jurídica en el tema de la prescripción en cuanto a la responsabilidad extracontractual del derecho aeronáutico, es fundamental, ya que la justicia en este tipo de litis se tiene que procurar la paz social y con esto que los involucrados en el litigio sepa cuál es su tiempo para reclamar y cuál es el porcentaje que les toca en la indemnización porque la seguridad jurídica en palabras sencillas es que cada quien sabe las reglas claras del ordenamiento jurídico al cual una persona sea natural o jurídica recurre para hacer ejercer sus derechos y eso evita obstáculos de cualquier parte.

Por eso nos trasladamos al trabajo sobre la seguridad jurídica a la actualidad, puesto que es aquí donde se puede hablar propiamente de derechos fundamentales, pasemos a la tarea de intentar conceptualizar dicha noción.

Creemos conveniente partir de la idea de que la seguridad jurídica entra una bondad intrínseca que posee todo ordenamiento jurídico, en el sentido de que las normas que componen están preestablecidas y son perfectamente conocidas por sus destinatarios, lo cual coloca a estos últimos en una capacidad de predecir el ejercicio de los propios órganos de poder y su actuación frente a los demás sabiendo a qué atenerse. Dicha predicción se hace posible cuando las normas jurídicas

⁵⁴ Vid. PECES BARBA, G (*La seguridad Jurídica desde la Filosofía del Derecho, en Anuario de Derechos Humanos, Instituto de Derechos Humanos, Madrid, Facultad de Derecho de la Universidad Complutense, 1990, pág. 216 y ss.*)

tienen entre otros caracteres el de la publicidad, generalidad, claridad, posibilidad de ejecución, estabilidad, irretroactividad, coherencia y en donde además, los jueces y demás encargado de aplicar las normas lo hacen de manera consistente y regular.⁵⁵

El poder que tiene que tener el Estado mediante sus instituciones y la jurisdicción que compete tiene que tener un marco jurídico especial que en este caso es la Ley Aeronáutica, pero en el tema de la prescripción el tiempo que una persona tiene para reclamar el total de daño que se causó de la caída de una aeronave o una de sus partes, o si transcurrió prudente y otras personas también afectadas de la misma ya interpusieron su acción de reclamo para su reparación y está ya está siendo cobrada, el remanente tiene que ser entregado al afectado por el daño extracontractual causada por la aeronave.

La seguridad jurídica es tener reglas claras para todos y que el Estado las haga respetar y esto tiene un efecto muy grande nos solo en la relación de los mismos ciudadanos sino que da y abre la posibilidad de que todos respeten las normas jurídicas, de conducta y principalmente dando con esto celeridad a cualquier proceso.

Por eso la seguridad jurídica entendida como una justicia formal que extraña certidumbre y previsibilidad de nuestras acciones, así como certeza en la conducta de otros entes en cuanto afecten intereses personales, se complementa con una justicia material que viene precisamente a afianzar y hacer efectivos otros valores superiores, que se encuentran reconocidos constitucionalmente en los derechos o garantías de igualdad y libertad. Así, lo hemos apreciado al analizar a la seguridad jurídica en sus dimensiones en relación con el poder y con el propio derecho, pues en general nos garantiza igualdad de trato frente al poder y al momento de elegir los órganos que lo componen; y a su vez el ordenamiento jurídico nos asegura la igualdad ante la ley y el goce de garantías frente a las libertades fundamentales.⁵⁶

SENTENCIA CONSTITUCIONAL PLURINACIONAL 0556/2012

Sucre, 20 de Julio de 2012

SALA LIQUIDADORA TRANSITORIA

Magistrada Relatora: Dra. Edith Vilma Oroz Carrasco

III.4. Del principio de “seguridad jurídica” conforma a la jurisprudencia desarrollada por este Tribunal, respecto a la seguridad jurídica, la S.C. 1063/2011-R de 11 de Julio estableció: “La seguridad jurídica.- Que fue invocada en su momento por los accionantes como derecho fundamental, este Tribunal a través de la SC. 0096/2010.R de 4 de Mayo señalo que,....si bien la Constitución Política del Estado abrogada, en el catálogo de derechos fundamentales contenidos en su art. 7 inc. a),

⁵⁵ SUAREZ ROMERO, Miguel Ángel (La Seguridad Jurídica a la Luz del Ordenamiento Jurídico Mexicano)

⁵⁶ SUAREZ ROMERO, Miguel Ángel (La Seguridad Jurídica a la Luz del Ordenamiento Jurídico Mexicano)

establecía que toda persona tiene el derecho “a la vida, la salud y la seguridad”, a partir de lo cual, la jurisprudencia del tribunal Constitucional estableció la consagración del “derechos a la seguridad jurídica” como derecho fundamental, y en su mérito, ante la constatación de su vulneración, en repetidas ocasiones otorgo la tutela del amparo. No obstante, al presente, y en vigencia de la Constitución Política del Estado promulgada el 7 de febrero de 2009, la seguridad jurídica, no se encuentra consagrada como derecho fundamental, sino como un principio que sustenta la potestad de impartir justicia emanada del pueblo (art. 172 de la CPE); y por otro lado, como un principio articulador de la economía plural en el modelo económico boliviano (art. 306 III de la CPE). Esta característica actual, es coincidente con lo establecido por otra Constitución y Tribunal Constitucional, tal es caso de España que en su Constitución en el art. 9.3 establece a la seguridad jurídica como principio, y en su jurisprudencia, a través de la STC 3/2002 de 4 de enero, ha señalado que: “la seguridad jurídica es un principio general del ordenamiento jurídico y un mandato dirigido a los poderes públicos que no configura, sin embargo, derecho fundamental alguno a favor de los ciudadanos que pueda interesarse en el proceso constitucional de amparo”

En ese sentido la “seguridad jurídica” es un principio reconocido por el ordenamiento institucional, el cual debe ser considerado por el órgano jurisdiccional para impartir justicia a favor del pueblo.

Pero queremos hondar mucho más, buscando un resguardo para las personas naturales o jurídicas, ya que la prescripción cuida al instituto jurídico de la seguridad jurídica esto lo podríamos abordar desde el punto de vista de que la prescripción no puede ser corta , pero tampoco muy larga una que los responsables estarían a la majestad de la incertidumbre sobre quién o quiénes deben cancelar o reparar dicho daño; en este sentido el planteamiento de seguridad jurídica en este tema es que tanto el operador como el damnificado sepan claramente sobre en qué momento se activa su reclamo y cuando termina, de qué forma es el monto indemnizable si es sobre el daño emergente y el lucro cesante o, solo sobre el daño emergente, o bien sobre un porcentaje que queda cuando no reclamo oportunamente y si se da el caso si perdió el derecho al reclamo.

Pero el operador su deber es saber cuánto tiene que indemnizar o repara el daño si es sobre el daño emergente o lucro cesante o solo sobre el lucro cesante o un porcentaje del daño causado, pero esto es muy importante explicarlo en el sentido de que las aerolíneas comerciales y las aeronaves personales tiene que cumplir con ciertos requisitos para su operatividad por ello en un accidente aéreo el costo que el operador deber pagar es de millones de dólares, euros o cualquier otra moneda y esto se le otorga mediante seguros, y la pólizas de dichos seguros tardan mucho en resolver la necesidad del damnificado, he aquí el problema; ya que la persona piensa que está ejerciendo su derechos al reclamo cuando en verdad lo que está haciendo es esperar a que se le cancele su indemnización y no ejercito su derecho sino fue el de esperar. Es en este tema donde el operador piensa que está cumpliendo y el afectado piensa que su derecho es validado; es por eso que la ejecución de una norma clara y con tiempo no perjudica a ninguno sino que les d la seguridad a ambos, uno que no pierde todo y el otro en su caso que todavía no se liberó totalmente del

resguardo a reparar el daño.

SENTENCIA CONSTITUCIONAL PLURINACIONAL: 1693/2010-R DE 25 DE OCTUBRE.

Magistrado: Dr. Marco Antonio Baldivieso Jinés

“1. La seguridad jurídica fue concebida como derecho por la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, a partir de una interpretación del art. 7 inc., a) de la Constitución Política del Estado, consagra a la seguridad como uno de los derechos fundamentales de las personas, de lo que se extrae que es deber del Estado proveer seguridad jurídica a los ciudadanos asegurando a todos, el que disfrute del ejercicio de los derechos públicos y privados fundamentales que les reconoce la Constitución y las leyes; principios que se hallan inspirados en un orden jurídico superior y estable, que satisfaga los anhelos de una vida de paz, libre de abusos”. La definición anotada, es coherente con el desarrollo que la doctrina contemporánea sobre la seguridad jurídica que entiende a esta como presupuesto del derecho y como función del derecho en la medida en que asegura la realización de las libertades, convirtiéndose en un valor jurídico ineludible para el logro de los restantes valores constitucionales” (Pérez Luño, Antonio Enrique, La Seguridad Jurídica, una garantía de los derechos y la justicia, en Boletín de la Facultad de Derecho, 15, 2000, pág. 28).

La seguridad jurídica entonces, es un valor vinculado al Estado de Derecho, que tiene como anota Pérez Luño, una dimensión objetiva que se traduce en una adecuada formulación de las normas del ordenamiento jurídico y el cumplimiento del derecho por sus destinatarios, y una dimensión subjetiva encarnada por la carta del Derecho, que se constituye en una proyección de la dimensión objetiva en el ámbito personal: La certeza del derecho permite que la persona organice y programe sus acciones bajo pautas de previsibilidad.

En este entendido, si los valores incorporan contenido material a la Constitución Política del Estado y constituyen el espíritu, fin y función del ordenamiento jurídico, y su punto de partida, a decir de Gregorio Peces Barba (Cit. Por Arce Y flores Valdés, Joaquín, Los principios Generales del Derecho y su Formulación Constitucional, Ed. Civitas, 1190), la seguridad jurídica debe ser considerada definitivamente como un valor.

2. El art. 9.2 de la Constitución Política del Estado vigente, hace referencia a la seguridad como fin y función del Estado, al señalar que: “Son fines y funciones esenciales del Estado, además de los que establece la Constitución y la ley: 2. Garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de las personas, las naciones, los pueblos y comunidades y fomentar el respeto mutuo y el diálogo intercultural, intercultural y plurilingüe”.

La seguridad entonces, como función y fin del Estado, debe ser entendida de manera amplia, y por lo tanto, no solo será comprensiva de la seguridad personal o física, sino también de la seguridad jurídica tanto en su dimensión objetiva como subjetiva y, por ende como una condición esencial para

el desarrollo, el desenvolvimiento de las personas, comunidades, naciones y pueblos; de donde se concluye que la seguridad jurídica está concebida en la Constitución del Estado como un verdadero valor que da contenido material a las normas y se constituye en el núcleo básico del ordenamiento jurídico.

De lo dicho también se desprende que la seguridad jurídica es una garantía para el ejercicio de los derechos; pues solo en tanto y en cuanto se cumpla con la dimensión objetiva y subjetiva de la seguridad jurídica, estarán dadas las condiciones necesarias para el pleno goce y disfrute de los derechos. De ahí nace también al facultad que tiene la persona de exigir al Estado el cumplimiento de sus fines y funciones, entre ellas, el de garantizar la seguridad jurídica; configurándose entonces la seguridad jurídica como un verdadero derecho de la persona frente al Estado.⁵⁷

Pero es cuando no tiene que hacer una retrospectiva jurídica buscando el balance ideal para una norma, siempre se toma como partida la seguridad jurídica porque es la única manera de tener certeza sobre los actos y la forma como uno va proceder, el Estado Boliviano tiene una necesidad imperiosa, de hacer respetar sus leyes, pero mejor aún que la ciudadanía tenga el respeto por sus derechos y el amparo de sus obligaciones.

Por eso la seguridad jurídica lo que trata de hacer y lo que busco mediante este trabajo de grado, es que cuando alguien se ve vulnerado o en un peligro de sus derechos des deber de las normas positivizadas dar el resguardo necesario para que este marco no se vea vulnerado por acciones u omisiones.

Pero cuando hablamos de los diferentes conceptos sobre seguridad jurídica y sobre la misma Constitución es que mediante esta carta fundamental las demás normas adquieren la calidad superior para que se pueda absorber la certeza del derecho en un pleito judicial. Ya que cuando uno se pregunta porque perdí es derecho, en muchos casos es por descuido de la parte afectada, pero en otras es porque el tiempo que tenía para hacer valido su reclamo era demasiado corta; por eso en esos casos se afecta a la seguridad jurídica de un bien jurídicamente protegido que no tiene la efectividad jurídica para hacer valido su pretensión.

⁵⁷ *Sentencia Constitucional 1693/2010-R de 25 de Octubre*

CAPITULO III

3.1 MARCO JURIDICO.-

El fundamento jurídico de la responsabilidad extracontractual de daños causados a terceros en la superficie, se basa sobre todo en la teoría del riesgo que asume el transportista, explotador u operador de una aeronave, ya que de acuerdo al propio artículo Primero del Convenio de Roma, establece en forma muy clara lo siguiente:

“La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este Convenio con solo probar que los daños provienen de una aeronave e vuelo, una persona, o de una cosa caída de la misma”.

Son embargo, no habrá lugar a reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o si se deben al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo, de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables.

Ahora bien, existe un elemento activo que es precisamente el obligado a reparar los daños causados al tercero superficiario ajeno a toda actividad aeronáutica, considerándose el operador de la aeronave o sea el propietario inscrito en el Registro de Matricula de Aeronaves, a menos que la aeronave hubiera sido cedida en arrendamiento a otro operador, etc., en cuyo caso si no se dio comunicación oficial, el responsable es el propietario de la aeronave. Al mismo tiempo existe un sujeto pasivo que es la persona o personas que son acreedoras a reclamar la indemnización por los daños ocasionados.

Es de hacer notar que el anterior principio sustentado por el Convenio de Roma es innovado en

cuanto al ruido anormal de una maquina en vuelo a través del aire, de acuerdo a las normas de circulación, no dando una indemnización al daño ocasionado por el ruido a terceros en la superficie, pero se acomoda a las conclusiones allegadas en la reunión de tuvo el Subcomité aquella, en la localidad de Oxford, en 1966, donde se aceptó que debía ser indemnizado el tercero ajeno a la actividad aeronáutica, que soportó el ruido anormal de una aeronave, así como también los ganados espantados disminuyen su producción; los cristales de los edificios se dañaba, etc., existiendo de esta manera una verdadera responsabilidad que debe ser indemnizada, estos y otros problemas nacidos por el vuelo de las aeronaves que causan daños a terceros en la superficie surgen diariamente, y son objeto de decisiones de carácter judicial por los tribunales nacionales de los Estados donde se han promovido acciones.

Es necesario determinar que se entiende por vuelo para establecer las responsabilidades y el propio artículo 2do del Convenio de Roma señala: "Que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido d aterrizaje. Si se trata de una aeronave más ligera que el aire, la expresión "en vuelo", se aplica al periodo comprendido desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquel que queda amarrada nuevamente a esta".⁵⁸

El tema principal es la reparación del daño pero este tiene que hacerse en un tiempo determinado, por lo que la norma aeronáutica nacional tiene que tener el sustento técnico y todo el respaldo jurídico para su accionar también en el daño a terceros, es preciso hacer respetar todos los convenios internacionales y ratificados en la Asamblea Legislativa Plurinacional, para que con esto tengamos un código moderno y acorde a los demás Países.

Bolivia en el tema de prescripción específicamente en lo aeronáutico y en particular en la responsabilidad extracontractual; no tienen los elementos ni sustentos jurídicos necesarios y garantistas, ya que es confusa da muchas interpretaciones y si no satisface la misma ley, tiene la facultada de dirimirnos a otra legislación, en este caso a la legislación civil; abre un camino mucho más amplio y espinado, porque hay precepto jurídico claro que una ley especial tiene prevalencia sobre cualquier otra ley. Especial en el tema de especialidad técnica, jurídica y porque tiene un tratamiento muy distinto a cualquier otro medio de transporte.

3.1.1. EL CODIGO CIVIL, LEY N° 12760 DE LA PRESCRIPCION, RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL.-

En la sección IV del tiempo necesario para prescribir, en su sub sección I prescripción común artículo 1507, los derechos patrimoniales se extinguen por la prescripción en el plazo de cinco años, a menos que la ley disponga otra cosa.⁵⁹

Está claro que el Código Civil nos explica que en estos casos nos remontamos de nuevo al Código

⁵⁸**DR. TAPIA SALINAS, Luis** (*Derecho Aeronáutico, Barcelona: Bosch, Casa Editorial S.A., pág. 74*)

⁵⁹**BOLIVIA, Código Civil** No. 12760 de 6 de Agosto de 1957

Aeronáutico y la prescripción será en un año, pero el perjuicio como se puede ver es que la norma específica que es la ley de aeronáutica nacional en su artículo 199 inc. b) explica claramente sobre la prescripción en su tiempo y magnitud para el reclamo por lo que causa una inseguridad jurídica tanto al damnificado por el corto tiempo para el reclamo.

El código civil nos remonta de nuevo a la ley especial; entonces esto se convierte en un círculo vicioso donde el juzgador tendrá que tomar al Convenio de Roma para dictar un resultado traducida en sentencia por lo que estamos de nuevo viendo que la ley aeronáutica y menos el código civil están tomando la seriedad y el verdadero valor de este presupuesto jurídico que es la prescripción, causando con esto una verdadera inseguridad jurídica para con los individuos afectados, como también causando una indefensión para ambas partes.

Pero es entendible y el mismo código civil nos da la respuesta al derivarnos de nuevo a una ley especial que en este caso es la ley de aeronáutica civil ya que el ordenamiento jurídico ordinario no puede resolver un tratamiento específico, técnico, y con diferencias claras a cualquier otro derecho común.

Esto porque no es lo mismo que un camión se estrelle con una vivienda, o en una carretera se accidente y perjudique parte de los sembríos por la magnitud y el accionar del mismo, a consecuencia de que un avión se precipite a tierra o una de sus partes haya caído; provocando con esto un daño mayor cuantitativamente como cualitativamente.

En este sentido la sabiduría del código civil nos está diciendo que el que tiene que resolver esta disyuntiva es el propio código aeronáutico y para que eso esto tiene que contar con precisión jurídica como técnica para su aplicación.

Por otra parte es importante que nos basemos en el profesor Carlos Morales Guillen quien nos habla sobre la responsabilidad contractual y extracontractual para darle un motivo más de análisis a la prescripción en materia civil. "En su obra código civil nos dice: es cierto que el ámbito de la responsabilidad civil desborda al del derecho privado. En el orden privado, concretamente en el derecho civil el instituto disciplina las obligaciones que derivan de actos u omisiones no contractuales en que concurren la culpa o negligencia por la ley. En el derecho público, las reglas aplicables no son ya del derecho privado; en materia penal la obligación de reparación nace del dolo o culpa típica y punible penalmente, por lo que se le considera diversa de la del derecho probado, porque principalmente supone el concepto de imputabilidad en el sentido penalístico y por las distintas de ejercitarse o de poder ejercitar ante juzgadores de distinta y especializada jurisdicción y mediante procedimientos concebidos para diferentes principios. En materia laboral, la responsabilidad surgida de los accidentes de trabajo, tiene su tratamiento propio en reglamentación especial. Tratándose de la responsabilidad de las personas colectivas de derecho público (administración en general) unas legislaciones la incluyen en las normas de la responsabilidad civil del derecho privado, en cuanto actúan como personas de derecho privado, otras la incluyen y la

reenvían a las normas del derecho público que regula la responsabilidad civil por los hechos o actos ilícitos o por la llamada responsabilidad extracontractual a la reparación por un particular daño causado a otro particular. Actualmente, la tendencia doctrinal, admite que el ámbito de la responsabilidad engloba la responsabilidad contractual la extracontractual y al delictual, porque su distinción dificulta su estudio separado y porque coinciden en su solución final; todo problema de responsabilidad supone un daño que exige que le damnificado sea reparado.⁶⁰

Revisamos a este excelente doctrinario para entender que la responsabilidad extracontractual es resarcible el daño de manera directa y su componente puede ser en caso de negligencia en materia penal, laboral o civil como nos compete en este momento lo que nosotros tratamos de explicar es en materia aeronáutica claro es que interpretar a un genio de esto nos encontramos bastante lejos; pero en mi propio entender voy a tratar de extraer y acomodarlo al tema que nos llama en este momento.

La responsabilidad extracontractual es aquella que en la cual la persona natural y jurídica no interviene pero con actos u omisiones se ve afectado en su propio proceder; la responsabilidad civil nos da ejemplos claros en muchas ramas del derecho, pero en materia aeronáutica la falta de deber de cuidado puede llevar a enormes consecuencias, ejemplos de estos tenemos un avión secuestrado esto ya tiene connotaciones jurídicas penales, es decir los que activan el bien jurídico protegido y su intencionalidad es utilizar este medio de transporte como detonante para ejercer y cometer otros ilícitos y este medio se estrella en una casa no solo han cometido un delito de secuestro; sino también de asesinato y lo peor han causado un daño mayor a personas que no se encontraban dentro de la aeronave; nos preguntemos quien resuelve y paga a los damnificados extracontractuales y peor aún si los daños son de consideración y era vivienda también era una micro empresa de manufactura, es donde se busca primero el resarcimiento de daños después la sanción penal, esto si el acto se comete con dolo, pero si la aerolínea por falta de cuidado causa daños a la misma casa, va tener la misma repercusión en el ámbito civil, y es aquí donde la prescripción en materia civil dice que la prescripción en daños patrimoniales prescribe en cinco años. Y en materia aeronáutica nos indica que prescribe en la reparación a daños a terceros en un año; la brecha es demasiado larga de la una a la otra y aquí es donde debemos buscar el equilibrio entre la rama civil en tema de prescripción como madre de las demás ramas con la del derecho aeronáutico como rama autónoma.

3.1.2. BASE LEGAL NACIONAL.-

Tomaremos en cuenta la Constitución Política del Estado, los Convenios y Tratados Internacionales como también a la legislación nacional, para con esto poder dar sustento al trabajo de grado, buscando el verdadero espíritu de la norma y casi poder entender y colaborar a nuestro ordenamiento jurídico particularmente al Código Aeronáutico Boliviano, la Ley 2902.

⁶⁰**MORALES GUILLEN, Carlos**, “Código Civil Boliviano, Anotado y Concordado”, Pág. 1260

3.1.2.1. LEGISLACION NACIONAL.-

Nuestra legislación parte como nos dio Kelsen en su pirámide, la primacía la tiene la Constitución, de ahí se desprende nuestra normativa nacional respetando los principios y fundamentos constitucionales para que estén enmarcados en estas.

El estudio que realizaremos se basara en la Constitución del Estado, los tratados y convenios internacionales, la ley de transporte y con esto internarnos con la profundidad necesaria sobre el estudio que llevamos adelante.

Claramente también en el estudio nos referimos al Código Aeronáutico, ley 2902 para poder observar la inseguridad jurídica que causa el artículo 199 en su inc. b), para con esto incorporar sustentos teóricos y doctrinales para tener un panorama de estudio claro y viable en lo que queremos aplicar.

3.1.2.1.1. CONSTITUCION POLITICA DEL ESTADO

QUINTA PARTE, JERARQUIA NORMATIVA Y REFORMA DE LA CONSTITUCION

TITULO UNICO, PRIMACIA Y REFORMA DE LA CONSTITUCION

Artículo 410. I. Todas las personas, naturales y jurídicas, así como los órganos públicos, funciones públicas e instituciones, se encuentra sometidas a la presente constitución.

II. La constitución es la norma suprema del ordenamiento jurídico boliviano y goza de primacía frente a cualquier otra disposición normativa. El bloque de constitucionalidad está integrado por los Tratados y Convenios Internacionales en materia de Derechos Humanos y las normas de Derecho Comunitario, ratificados por el País. La aplicación de las normas jurídicas se regirá por la siguiente jerarquía, de acuerdo a las competencias de las entidades territoriales:

1. Constitución Política del Estado.
2. Los convenios y tratados internacionales.
3. Las leyes nacionales, los estatutos autonómicos, las cartas orgánicas y el resto de legislación departamental, municipal e indígena.
4. Los decretos, reglamentos y demás resoluciones emanadas de los órganos ejecutivos correspondientes.⁶¹

La constitución política del estado nos orienta sobre la jerarquía de las normas y el respeto que los ciudadanos tienen que tenerla.

Pero es importante entender a nuestra constitución en base al tema de este trabajo de grado; ya que en este temas se toma como normas para su aplicación a los tratados internacionales suscritos por el Estado con la OACI y como ya está claro que existe un régimen de prescripción en la

⁶¹ BOLIVIA, *Constitución Política del Estado, Gaceta.*

normativa de aeronáutica civil Boliviana por lo que se tendría que tomar como analogía al Código Civil Boliviano; esto perjudicando gravemente la seguridad jurídica tanto del que ocasiono el daño y al damnificado.

Esta relación se hace partiendo de que nuestra constitución nos da como base legal la seguridad de nuestras leyes a las personas naturales y jurídicas y que estas tienen que cumplirlas sin excepción, por lo que está claro que es preciso incluir la prescripción en la legislación nacional aeronáutica.

También es importante partir desde nuestra propia doctrina constitucional que es muy amplia y nos abarca a que en este tipo de decisiones judiciales para determinar la prescripción y nuestro código vulnera los tratados y convenios suscribientes del Estado; nos remontamos a estos instrumentos internacionales para con esto poder salir del conflicto detonando un fallo, por lo que se estaría vulnerando la constitución y por tanto no estamos dando el verdadero valor que estos tratados nos dan en la forma de relacionamiento y en conflictos para resolverlo.

Como nos explica el constitucionalista Dr. Pablo Dermizaky en las definiciones de Derechos Constitucional “son innumerables las definiciones que se han dado del vocablo constitución en su significado contemporáneo pero todas coinciden en tres aspectos básicos de su contenido: es una norma fundamental, traza la organización del Estado, y reconoce y garantiza los derechos de la persona”.⁶²

Otras definiciones son “la ley fundamental que determina la manera en que la autoridad pública ha de ejercer”.⁶³

“Es un documento solemne que consigna el ordenamiento jurídico fundamental del Estado, estableciendo la organización y atribuciones de los poderes públicos y las libertades, derechos y deberes de la comunidad política”.⁶⁴

“Es el conjunto de reglas fundamentales que organizan una sociedad política estableciendo la autoridad y garantizando la libertad”.⁶⁵

Pero de todas estas definiciones tan importantes que nos refleja en su libro el Dr. Dermizaky el de él es clara, concisa y con profundidad jurídica – social – política: “Es el código, norma o ley fundamental que determina la estructura jurídico-político del Estado, la forma o sistema de su gobierno y los derechos y deberes de la población”.⁶⁶

Con estos conceptos, definiciones nos dan por esclarecida y el sustento de que la constitución nos enmarca en el accionar de las leyes y que ninguna de estas puede sobrepasar a la misma y por las

⁶² DR. DERMIZAKY, Pablo (*Justicia Constitucional*, Ed. Kipus, pag. 27)

⁶³ EMERICH DE, BATERI (*The Law of nations or the principles of natural law*, 1758)

⁶⁴ EVANS DE LA CUADRA, Enrique (*Teoría de la Constitución* 1972)

⁶⁵ CABANELLAS, Guillermo (*Diccionario de Derecho Jurídico Elemental*, Editorial Heliasta S.R.L.)

⁶⁶ DR. DERMIZAKY, Pablo (*Justicia Constitucional*, Ed. Quipus, pag. 28)

leyes tiene que dar seguridad jurídica como nos da la Constitución Política del Estado.

En este entendido también nos basamos en el siguiente artículo de la Constitución.

SECCION X

DERECHOS DE LOS USUARIOS Y USAUARIAS Y DE LAS CONSUMIDORAS Y CONSUMIDORES

Art. 76.I. El Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La ley determina que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genera beneficios a los usuarios y a los proveedores.⁶⁷

Desde este punto de vista debemos tomar muy en cuenta la necesidad de regular el transporte. Por ello el estado mediante sus instituciones pertinentes deben garantizar a la sociedad civil un eficaz medio de comunicación con las garantías de eficacia, eficiencia y principalmente el de seguridad.

Por esto es que la constitución reglamenta los lineamientos generales de la ley de transporte y en específico la seguridad jurídica que debe tener el código aeronáutico civil Boliviano.

Este artículo de la constitución establece muy claramente que va a las usuarias y usuarios de los consumidores, respetando el género y la igualdad de unos con los otros. Pero el estudio nos lleva a que son derechos fundamentales supremos al tener un transporte como líneas supra mencionada, pero esos derechos se efectivizan si las leyes específicas realmente cuentan con la seguridad jurídica, que las personas naturales y jurídicas necesitan para hacer valer sus derechos fundamentales e inalienables.

En lo que basamos nuestro estudio, una propuesta de prescripción con los elementos constitucionales relevantes y necesarios en materia de responsabilidad extracontractual incorporando los tratados y convenio, pero dándole un vuelco fundamental a nuestro estudio en el tema referido al derecho comunitario; como base normativa del bloque; así nuestro sistema normativo está regulado de forma homogenica, pero principalmente buscando la representación y resguardo social en el componente de hacer prevalecer los convenios y tratados internacionales, por lo que abordaremos el tema en líneas posteriores.

3.1.2.1.2. INCORPORACION DE TRATADOS Y CONVENIOS INTRNACIONALES.-

El derecho internacional de los derechos humanos, nacido en la segunda post guerra mundial, ha evolucionado al punto de ser incorporado a la mayoría de las constituciones de Europa y América. Es así como la Constitución de España dispone que “las normas relativas a los derechos fundamentales y a las libertades que la Constitución reconoce se interpretaran de conformidad con la Declaración Universal de los Derechos Humanos y tratados y acuerdos internacionales... (Art.

⁶⁷ *Bolivia, Constitución Política del Estado.*

10.2). El artículo 13-IV de la CPE contiene una prescripción similar y el art. 55 de la Constitución de Francia dispone que los tratados y acuerdos debidamente ratificados, tengan rango superior de ese país.⁶⁸

Entonces con estos principios de derecho internacional nos enfocamos de nuevo en lo importante que son los tratados y su forma de trascender en la normativa de un país para que estos tengan el soporte no solo jurídico sino técnico el momento de tener problemas y discusiones de que norma se aplica y que pasara si la norma no da claridad. Nuestra constitución nos responde a dar rango de ley a los tratados que el Estado es firmante y los ratifica en la Asamblea Legislativa Plurinacional de Bolivia.

Por eso la constitución establece la jerarquía normativa y es nuestro deber como ciudadanos y defensores del estado de derecho respetar nuestra constitución y velar para que se aplique y tengamos un modelo jurídico confiable, claro y con el elemento más importante que dará reglas claras para todos.

Estos convenios y tratados nos dan el resguardo a la comunidad internacional, mediante la sociedad internacional, como esto nos lleva a que el conjunto de la humanidad, cuando un país desconoce un acuerdo firmado en forma de tratado o convenio internacional, la sociedad internacional hace el reproche mediante las instancias pertinentes internacionales, aquí es donde creemos que debe nacer el carácter vinculante internacional para que dichos acuerdos se cumplan tanto externamente como internamente y sean respetados por gobernantes como gobernados.

Por eso aquí se crean los mecanismos de los derechos de los países mediante el derecho comunitario, esto creando bloque como la comunidad andina donde estos crean como bloque para ser respetado por los jueces internos de los países.

Para con esto tener el verdadero sentido de lo que la ley busca y es mediante el resguardo del derecho mediante el respeto de los acuerdos llevados por Bolivia en el marco del Derecho Comunitario.

Lo que se quiere explicar es que la norma en temas de respeto a los derechos de los usuarios deberían ser normas uniformes de los países miembros del bloque buscando no solo el respeto a la sociedad y su cuidado mediante las normas el derecho comunitario o los convenios y tratados internacionales, para que las normas externas sean normas claras, no solo en el tema formal sino en el tema de respeto al derecho de petición que tienen los usuarios y los no usuarios.

3.1.2.1.2.1. CONVENIO DE ROMA DE 19 DE MAYO DE 1933.-

Al haberse celebrado en Paris una convención en el año 1952 a la que asistieron 43 países, elaboraron un anteproyecto de "Convención Internacional sobre la Responsabilidad del transportista

⁶⁸ DR. DERMIZAKY, Pablo (*Justicia Constitucional, Ed. Quipus, pag. 77*)

por Aeronave” y se acordó la constitución del Comité Internacional Técnico de Expertos Aéreos (CITEJA), encomendándose a esta comisión el trabajo de considerar la responsabilidad respecto a daños a terceros y en la tercera conferencia internacional de Derecho Privado Aéreo, celebrada en Roma en el año 1933 en fecha 29 de mayo, fue suscrito el Convenio denominado “Convenio referente a la Unificación de ciertas reglas relativas a los Daños Causados por las Aeronaves a terceros en la Superficie”. Correspondiendo citar los fundamentos del mismo; la delimitación de los casos en los que se causa este daño. Fijación del periodo de vuelo desde el comienzo de las operaciones de partida hasta el fin de las operaciones de llegada.

Adopción de un sistema de responsabilidad objetiva sin más excepción que el caso de culpa de la víctima.

Responsabilidad a cargo del empresario o de la persona que tenga la disposición de la aeronave o haga uso de ella por su propia cuenta, responsabilidad solidaria de los explotadores de dos o más aeronaves que entraran en colisión, ante los terceros dañados.

Fijación de límites máximos de responsabilidad en función del peso del avión u con referencia al franco, oro francés, normas sobre reclamaciones ante jurisdicciones distintas, así como los plazos de prescripción de las acciones.

El anterior convenio no tuvo mucho éxito debido a no haber emulado satisfactoriamente las garantías de responsabilidad, ya que dadas las cláusulas de caducidad e ineficiencia del contrato de seguro, que las compañías aseguradoras solían incluir en sus pólizas, los derechos de las víctimas podrían resultar en muchos casos ineficaces, por lo que dio lugar a la suscripción en fecha 29 de septiembre de 1933 al “Protocolo Adicional del Convenio de Roma de 1933”, que tampoco tuvo mayor repercusión, quedando en desuso después de la guerra de 1939.⁶⁹

Este tratado que es el primer intento de reglamentar lo que es materia de nuestro estudio en este trabajo de grado, lo que podemos comentar es que en este periodo la intención de los países intervinientes era de proteger a los damnificados de los daños a terceros y poder determinar la prescripción, lo cual hubo grandes avances tratando que este convenio sirva de referencia para poder codificar y reglamentar este problema que ya es esa época se veía.

Pero lo interesante de este convenio de Roma es la intención de poder regular un gran problema que claramente nos determina como sr más eficientes, en el tema de la reparación de un daño que primeramente, es de gran magnitud ya que el daño causado puede ser de grandes dimensiones, pero nos pongamos en esa época y claramente veremos las limitaciones tecnológicas que contaban estos aparatos aéreos, pero principalmente en caso de un accidente como poder encontrar la aeronave, y como pagar el daño emergente y lucro cesante si existiere. Por eso estos hombres planificaron como mediante un convenio internacional y técnicos expertos podrían solucionar no solo

⁶⁹ *Convenio de Roma de 19 de mayo de 1933*

el tema técnico que ya emergía como una gran vicisitud, si el tema legal como codificar y reglamentar dicho medio de transporte.

Entonces empezó la discusión de la responsabilidad extracontractual, como sería la forma de pago, cuando esta procedía y principalmente como determinar el monto a pagar; en esta etapa el resultado fue buscar la mejor manera y que los estados puedan solicitar a los empresarios o explotadores soluciones prácticas sobre el problema.

En el cual se quedó con la modalidad de determinar el pago mediante un seguro, pero como podemos entender esto jurídicamente no tiene el respaldo técnico porque no determino la forma de medir la indemnización, quedando esto estancado por el macabro hecho de la segunda guerra mundial. Pero el análisis menos tocado en todo este debate fue precisamente la prescripción, que si llevo a dar grandes avances pero no aso a deleitar a los encargados, pero con esto lo que pretendo es demostrar ya la importancia que se le da tanto a la prescripción pero principalmente a la prescripción extracontractual.

3.1.2.1.2.2. CONVENIO DE ROMA DE 7 DE OCTUBRE DE 1952.-

El comité jurídico creado por la OACI en 1944 que sustituyó a CITEJA, fue el encargado de elaborar otro proyecto de Convenio que fuera presentado en una Conferencia Diplomática en Roma de 1952, sustituyéndose de esta manera el de Responsabilidad Objetiva, así como otros principios que a continuación detallaremos, no habiendo recibido sin embargo ratificaciones por lo que su aplicación es muy escasa, sin embargo siendo el único texto internacional sobre la materia, examinaremos por tratarse de una legislación internacional determinado este Convenio lo siguiente:

Los daños han de provenir de una aeronave, de una persona, o de una cosa caída de la misma. Han de ser consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado.

La aeronave causante ha de encontrarse en vuelo considerándose como tal situación, el periodo del tiempo que transcurre desde que se aplica a la aeronave la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido con el aterrizaje.

Cuando los daños han sido causado en el territorio de un Estado Contratante por una aeronave matriculada en otro Estado contratante, los daños han de ser causados a terceros situados en la superficie siempre que la responsabilidad por los mismo no esté regulada por un contrato entre el operador y la persona que lo sufre o por la legislación aplicable al contrato de trabajo entre ellos.

La aeronave causante ha de ser privada, excluyéndose expresamente las aeronaves militares, de aduana o de policía.

Que los daños nos sean debidos al mero hecho del paso de la aeronave, a través del espacio aéreo.

Que no sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbio civil.

Que el responsable según el convenio, no haya sido probado del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública.⁷⁰

Este convenio internacional lo que trata es de modificar el protocolo de 1933 de Roma donde su avance fue de gran envergadura, pero por la segunda guerra mundial quedo con muy poca efectividad.

En estos casos lo importante no era delimitar el daño en sí que se sobre entiende por materia civil, sino especializar su estado de cómo y en qué forma se comete la responsabilidad extracontractual; lo que nos queda en primera instancia es que se entiende que la aeronave tiene que estar con toda su fuerza motriz, es decir que sus motores encendidos para proceder con toda su fuerza, también se determina que el daño es por la caída de la aeronave una de sus aportes o un pasajero.

El avance es significativo porque ya nos delimita cuales son los actores que influyen para el accionar de la responsabilidad extracontractual, esto nos predispone a la necesidad también de determinar que los actos mismos de vuelo de la aeronave no producen un daño a terceros; ya que el daño tiene que ser propio por la aeronave no a consecuencia de una acto de la misma; también se exime de responsabilidad a las aeronaves de guerra, de control aduanero y de policía, esto no porque su trabajo tiene un riesgo adicional al que ya cumple la aeronave, que es que al interceptar un delito aeronáutico como aduanero o en persecución policiaca y cae en su deber de precautelar a la sociedad se causó un daño ya predecible y estipulado en dicho acuerdo, también otra cualidad es que no sea causado por actos armados o conflictos civiles.

Lo que busca principalmente es que el hecho eminentemente tipificado en el ordenamiento jurídico de los países para con esto desarrollarlo de forma acorde a la necesidad de cada nación interviniente.

Lo que toca de manera muy escueta en este convenio fue y a mi parecer sin el deber de cuidado es la prescripción ya que este instituto precautela la seguridad jurídica en el ámbito de las obligaciones.

3.1.2.1.2.3. PROTOCOLO DE MONTREAL DE 23 DE SEPTIEMBRE DE 1978.-

El protocolo de Montreal que modifica al Convenio de Roma de 1952, determina los siguientes aspectos más destacables:

Establece la responsabilidad en los casos de aeronaves propiedad del estado.

Altera la base para fijar la cuantía de los límites de responsabilidad, pasando del franco oro definido como unidad de sesenta cinco y medio miligramos de oro con ley de novecientas milésimas a los denominados Derechos Especiales de Giro, fijados por el Fondo Monetario Internacional, aplicándose las correspondientes conversiones a las monedas nacionales. Se establece la unidad

⁷⁰ *Convenio de Roma de 1952.*

monetaria anterior (franco oro), aunque en cantidad distinta, para los casos en que no sea procedente o posible la aplicación de los DEG.

En el prorrateo de las indemnizaciones, cuando estas excedan los límites fijados, se da una prioridad a las que corresponden con ocasión de muertes o lesiones, sobre las destinadas a daños en los bienes.

Se estructura ampliamente el sistema de garantía de responsabilidad del operador, haciéndolo más flexible y abierto.

Se reforman ciertos detalles que afectan al procedimiento y prescripción de accidentes.⁷¹

A lo que se refiere a la aplicación del convenio, se precisan algunos detalles y se eliminan los casos de daños nucleares.

Las cláusulas finales disponen la forma y eficacia de la firma, ratificación y adhesión estableciendo que en adelante y para las partes este Protocolo, se consideraran e interpretaran como un solo documento que se designara con el nombre "Convenio de Roma de 1952 modificado por el Montreal de 1978.

Lo importante de este protocolo o convenio es ya la importancia que se le da a la responsabilidad por daños a terceros en diferentes ámbitos y se toma de forma objetiva a la prescripción en dos sentidos o tipos, la primera de que la prescripción sea solo una y la otra conlleva con temporalidades, esto precautelando no solo al damnificado sino también al explotador de la aeronave.

Pero lo más notorio es que como se explica en líneas arriba, ya se toma a la responsabilidad extracontractual de una manera con especificaciones claras y buscando su claridad jurídica y técnica para con esto las países suscribientes puedan acogerlo a sus propias normas positivizadas.

Peo no es que este protocolo deja sin efecto al de Roma de 1952, sino que se trabaja sobre dicho convenio, se lo mejora con la intencionalidad de hacer un solo documento vinculante entre la comunidad internacional para su aprobación y posterior ratificación.

El avance que era una preocupación insaciable y de mucha preocupación para los estado era la forma de indemnización que se explicó en los protocolo ambos de Roma, de los Giros de oro Franco; pero también se dio los DEG, son dinero montos de monedas de los países potencias del mundo, como por ejemplo el Yen Japonés, Dólar, Euro Real Brasileiro o Pesos Chilenos; que el fondo monetario saca para poder delimitar la riqueza del mundo y su actividad macroeconómica de los países.

⁷¹ *Protocolo de Montreal de 1978*

Con esta medida se pretende que se saque mediante una fórmula aritmética la cuantía indemnizable que debe pagar el explotador de la aeronave al damnificado.

Estos convenios tratados, tratan de reglamentar un problema que es la responsabilidad extracontractual o los daños a terceros, por el gran daño que causa la caída de una aeronave, principalmente contra el lucro cesante y daño emergente.

La DGAC en su misión es hacer respetar la Constitución Política del Estado, los Tratados y Convenios Internacionales y las Leyes.

Interpretando a una institución del Estado nos da el parámetro de que nuestras leyes están orientadas a lo que dicen los tratados y convenio, pero en tema de responsabilidad extracontractual o daños a terceros en la prescripción nuestro ordenamiento jurídico es confuso y no cuenta a mi entender con la seguridad jurídica necesaria para poder proceder de una manera rápida y con la eficacia judicial que ambas partes esperan.

Por lo que los tratados en nuestra jerarquía normativa, tiene un rango mayor a nuestras leyes, los tribunales tomaran en cuenta a estos para resolver varios vacíos legales o confusiones.

Esto es importante ya que personas con experiencia en el ramo aeronáutico se reúnen para poder discutir los problemas que atingen al derecho aeronáutico y dan soluciones donde el estado los suscriben en forma de aprobación para mejora sus normativas internas.

Estos convenios sobre los daños ocasionados a terceros o responsabilidad extracontractual nos dan parámetros claros en la forma de proceder, tanto subjetivamente como procedimentalmente; por lo que tomarlos en cuenta sus objetivos nos dan a la confusión a una mal proceder, pero estamos los estudiantes para investigar estos problemas y mediante estas herramientas que son los convenios y tratados internacionales poder mejorar nuestra normativa, ampliarla,, modificarla, o hasta sustituirla por una mejor, proponiendo esto a la Asamblea Legislativa.

3.1.2.1.2.4. CONVENIO DE CHICAGO DE 1944.-

Después de la pausa producida por la segunda guerra mundial, durante la cual se paralizaron las gestiones internacionales tendientes a atemperar las barreras que para el progreso de la aviación significa la falta de uniformidad legislativa, por iniciativa del Presidente de los Estados Unidos se reunió el 1º de Noviembre de 1944 en la Ciudad de Chicago la “Conferencia Internacional de Aviación Civil” la cual concurrieron delegados de Afganistán, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Cuba, Checoslovaquia, Chile, China, República Dominicana, Ecuador, Francia, Egipto, España, El Salvador, Estados Unidos, Etiopia, Filipinas, Gran Bretaña, Grecia, Guatemala, Haití, Holanda, Honduras, India, Irak, Irán, Islandia, Líbano, Liberia, Luxemburgo, México, Nicaragua, Noruega, Nueva Zelanda, Panamá, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Siria, Sudáfrica, Turquía, Paraguay, Polonia, Uruguay, Venezuela y Yugoslavia.

La conferencia realizó su labor por intermedio de cuatro comisiones técnicas:

- **Comisión I:** Convención multilateral de aviación y organismo internacional de aeronáutica.
- **Comisión II:** Normas y procedimientos técnicos.
- **Comisión III:** Rutas aéreas provisionales.
- **Comisión IV:** Consejo interino.

La labor más relevante la realizó la comisión I, cuya gestión dio por resultado el voto de varias recomendaciones y la aprobación de un convenio multilateral y a la creación de un organismo internacional. La recomendación más importante fue la que aconsejó reanudar las sesiones del CITEJA y coordinar con los organismos creados por la nueva convención. De esta convención también surgió el comité jurídico.

El texto de la convención consta de un preámbulo y 96 artículos dividido en cuatro partes:

- **Parte I:** Navegación aérea.
- **Parte II:** Organismo internacional de aviación civil
- **Parte III:** Transporte aéreo internacional
- **Parte IV:** Disposiciones finales.

Que comprenden todos los aspectos de la Aviación Civil, establece obligaciones u privilegios que han de observar el estado contratante. Establece las normas y métodos internacionales recomendados, para regular los procedimientos de operaciones aéreas, de navegación y cualquier otra actividad aérea, instando a los estados participantes a que adecuen las instalaciones y servicios que posibiliten el mejor desarrollo del transporte aéreo.⁷²

Es importante puntualizar que esta medida fue también como un medio de regulación por los bombardeos aéreos que realizó el nazismo en gran parte de Europa, pero en lo principal era de una vez por todas que el espacio aéreo sea soberano, pero que contenga parámetros de control por la comunidad internacional.

Es en este sentido que en la ciudad de Chicago se hace parte la delegación de Bolivia con los mecanismos técnicos que ya en esa época se buscaban reglamentar y especificar el alcance tanto técnico como jurídico que necesitaban todos los estados asistentes.

Pero no olvidemos que esta institución hasta la fecha perdura, y la DGAC se rige por la OACI en los temas técnicos y jurídicos.

En el tema de responsabilidad por los daños a terceros lo que hizo este instituto fue recuperar los anteriores convenios de Roma y Montreal someterlos a análisis para ver su viabilidad tanto

⁷² *Convenio de Chicago de 1944*

técnicamente como jurídicamente, lo cual está plasmado en la mayoría de los códigos aeronáuticos del mundo demostrándonos que es la base tanto para la responsabilidad extracontractual como para la prescripción.

Pero esta institución está para sancionar al Estado suscribiente en caso de alguna falta o contravención y en su caso delito mediante la OACI y con esto el reproche de la Sociedad Internacional.

Lo que tenemos que entender de este organismo que se encuentra bajo la tuición de la ONU, es decir que vela y hace respetar los convenios, tratados y protocolos internacionales, para que todos los Estados suscribientes y miembros respeten la soberanía del otro y la suya, pero principalmente cooperen en el mejor avance técnico jurídico de la aeronavegación.

3.1.2.1.3. LEY N° 165 LEY GENERAL DE TRANSPORTE.-

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo3. NORMAS QUE RIGEN EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL.-

El sistema de transporte integral STI, en todo el Estado Plurinacional de Bolivia se rige por la Constitución Política, los tratados y convenios internacionales, la ley Marco de Autonomías y descentralización, la presente ley, normas sectoriales y otras normas específicas del ordenamiento jurídico del estado Plurinacional.⁷³

Lo que nos marca este artículo es la forma como tiene que operar es Sistema de transporte integral, esto en el marco de la ley especial que es el código aeronáutico civil, si nos referimos a la constitución si nos adentramos a la normas constitucional ya en línea arriba la especificamos en los artículos 410 en cuanto a la jerarquía normativa; los tratados y convenios muchas veces nos permiten nutrir nuestros ordenamiento internos a que va, a mejorar mediante cooperaciones mayormente en bloques los que se entiende como derecho comunitario, para que las sociedades internaciones tenga la seguridad jurídica de transporte a diferentes fronteras y encontrar similitudes en la norma estos les ayuda a contar con la seguridad jurídica de que su derechos y obligación como personas extranjeras sean estas naturales o jurídicas para que prevalezcan.

Y en la ley específica esto nos encierra en la especificidad que necesita una materia para hacer y nutrir las necesidades que la sociedad necesita por la cultura adquirida en un transcurso de tiempo.

⁷³ *Ley General de Transporte.*

Artículo 5.- SOBERANIA.- El Estado ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, agua y espacio de acuerdo con la Constitución Política del Estado, los principios del derecho internacional y los tratados vigentes.

La soberanía es un tema muy amplio que lo tomaremos solo en primer lugar como respeto que otros países tiene por nuestro espacio aéreo esto en el sentido que los únicos que tenemos goce y abuse de nuestro espacio aéreo son los nacionales acomodados obviamente a reglas claras pactadas por un pacto social, los extranjeros entonces viene a tratar de utilizar dicho espacio con arreglos de las leyes esto nos permite a nosotros que también vayamos a un país extranjero en la misma condición esto se llama *Comitas Gentium*.

Pero los doctrinarios nos explicaran la etimología para Jean Bodin, la soberanía es “Poder Supremo no limitado por leyes” y que en este marco posibilita la cohesión de una comunidad política bajo un solo mando.⁷⁴

Para Semein; sostuvo que la soberanía es “la autoridad suprema que reconoce un poder superior” y Osorio sostuvo que es “la autoridad suprema del poder público”⁷⁵; mientras que Pablo Dermizaky sostuvo que la soberanía no tenía un titular sino que se constituida en una función.

Estos doctrinarios lo que nos pretenden hacer entender es que la soberanía radica en el pueblo mediante la representación política, es decir que el pueblo fija sus normas internas y espera que no haya injerencia de ningún tipo por países hermanos.

También nos dice que mediante esta delegación de poder que da el pueblo a sus representantes estos tiene que hacer respetar nuestra autodeterminación que el campo internacional, así los extranjeros sepan que la normativa nacional esto para que internamente nos respetemos y externamente nos reconozcan como Estado Plurinacional Unitario d decisiones propias tal como los establece el artículo 2 párrafo 7 de la carta de las Naciones Unidas.

Por otra parte el artículo 1 de la Constitución Política del Estado describe como soberano, el artículo 7 concordante con el artículo 3 establece que la soberanía “reside en el pueblo boliviano” aseveración que concuerda con el artículo 255-I de la Constitución siguiéndose por ende la teoría de soberanía popular mediante la cual el pueblo se constituye como máxima autoridad de decisión.⁷⁶

Pero finalmente, en el preámbulo constitucional debe hacerse notar que se hace referencia a la soberanía como principio organizador del estado.

En materia aeronáutica lo que el estado boliviano hace valer es la determinación, uso goce y disfrute

⁷⁴.ARIAS LOPEZ, Boris Wilson, *Teoría Constitucional y Nueva Constitución Política del Estado*, Ed. El Original San José, Tercera Edición, pag. 165

⁷⁵ OSSORIO, Manuel, *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*, Ed. Heliasta, pag. 928

⁷⁶ ARIAS LOPEZ, Boris WILSON, *Teoría Constitucional y Nueva Constitución Política del Estado*, Editorial el Original San José, Tercera Edición, pag. 170

del pueblo boliviano sobre dicho espacio aéreo, el cual claramente nos explica la constitución la soberanía radica en el pueblo, y es que internamente se organiza el pueblo en política y jurídicamente hará con esto hacer valer sus derechos sobre todo el territorio pero en materia aeronáutica sobre el espacio aéreo.

Esto se puede entender en dos puntos:

- Primero en el respeto que los mismo bolivianos tenemos que tener sobre nuestra normativa, esto hablando de personas jurídicas o naturales sobre nuestro espacio aéreo; para con esto desarrollar nuestra propia aeronáutica civil para la necesidad de nuestro pueblo, para que con esto no haya aeronaves con banderas y hagan uso de nuestro espacio aéreo.
- El segundo punto es la parte internacional, que mediante esta soberanía los demás estados pretenden hacer uso de nuestro espacio aéreo, también nos permitan hacer uso de sus espacios aéreos en las mismas condiciones en que nosotros les permitimos el uso; pero también para guardarnos el derecho a negar que ciertas aeronaves de distinta bandera hagan uso de nuestro espacio aéreo, esto por políticas de Estado resguardando de nuestra seguridad nacional.

Como podemos diferenciar la soberanía tiene dos finalidades una interna y la otra externa, pero nuestra constitución al ser de tintes liberales sociales lo que busca es la unidad mediante el derecho comunitario y el respeto de estos tratados, convenios internacionales en realicen a la soberanía nacional de cada país.

Artículo 7, DEFINICION.- Para los efectos de la presente ley y sus normas reglamentarias, se definen los siguientes términos:

Aeronáutica: Ciencia o disciplina vinculada con todo lo referido a la navegación aérea.

Aeronáutica nacional: Actividad que comprende a la aviación militar, civil y todo medio que se desplaza en el espacio aéreo.

Infraestructura aeronáutica: Conjunto de edificaciones, instalaciones y servicios establecidos en la superficie y/o espacio aéreo. Destinado a proveer los medios necesarios a la seguridad aérea y facilitar un adecuado movimiento del tráfico aéreo.

Estas definiciones lo que nos dicen son que la aeronáutica civil es una ciencia eso ya se explicó en líneas arriba y su autonomía como ciencia y derecho nos queda clara.

En lo concerniente a la aeronáutica nacional nuestro tema nos lleva al tema de prescripción en la responsabilidad extracontractual es decir la ley 2902 en su artículo 199 inciso b).

Está por demás de claro que sin adecuadas instalaciones aeronáuticas y la tecnología requerida el

espacio aéreo sería un caos no solo en el tema reglamentario de usuario operador, si no las colisiones y accidentes aéreos que existirían; por lo que una buena infraestructura nos deja con la seguridad de él buen manejo del espacio aéreo por los explotadores.

Artículo 128 RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS.- Los daños causador por un medio de transporte a terceros darán derecho a la reparación en los límites fijados por disposiciones aplicables a cada modalidad de transporte.⁷⁷

Como lo especifica nuestra ley específica ley 29902, la reparación para daños extracontractual se realiza mediante el peso de aeronave y el seguro paga dicho año al damnificado en DEG derechos especiales de giro que veremos en líneas más abajo.

Pero lo importante de esta norma es que ya avizora y obliga a dicha reparación por el propietario o explotador de una aeronave.

Pero también debemos conceptualizar un poco este artículo, por lo que es importante la responsabilidad que no se encuentra en el contrato en el derecho aeronáutico, tenemos a los usuarios que son personas naturales o jurídicas que utilizan este medio de comunicación, para trasladarse de un lugar a otro, esto quiere decir que se utiliza un ciudadano nacional o al extranjero para el traslado personal de una ciudad a otros, o también carga en las mismas condiciones arraigadas en un pacto entre partes con el explotador de una aeronave.

La responsabilidad por daños a terceros entendemos como a las personas naturales o jurídicas que no interviene en ningún momento, en este contrato por lo que el único responsable cuando se daña a una propiedad, el daño es a una persona o muchas o al patrimonio es ahí que ingresa esta figura que protege a los no usuarios de este medio de transporte.

TITULO VI

MODALIDADES DE TRANSPORTE

CAPITULO PRIMERO

TRANSPORTE AEREO

SECCION I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 134. MODALIDAD DE TRANSPORTE AEREO

- I. La modalidad de transporte aéreo constituye una serie de actividades destinadas a trasladar en aeronaves a pasajeros y carga de un aeropuerto o aeródromo a otro. Esta modalidad

⁷⁷ Ley General de Transporte.

incluye infraestructura, equipamiento y servicio, considerando los siguientes elementos:

- a) La seguridad operacional en el sector aeronáutico.
- b) La seguridad jurídica y la equidad.⁷⁸

En la modalidad de transporte aéreo lo que pretende el usuario y el explotador de la aeronave es seguridad en sus operaciones es decir que el avión despegue a la hora y aterrice sin contratiempos en el momento adecuada.

Para esto el Estado tiene que tener y dar los elementos técnicos y jurídicos para que los medios de transporte siendo los usuarios dispongan de las condiciones y las utilice de la mejor manera respetando las leyes y reglamentos que la aeronáutica civil nacional estipula.

En la seguridad jurídica y la equidad debemos separarlas y no entenderlas desde un concepto unido, pero al mismo tiempo debemos unirlos en el sentido de que con la seguridad lo que se busca es la equidad de todos.

En el caso concreto de la prescripción en la responsabilidad extracontractual es que tanto el damnificado como el causante del daño tengan los suficientes elementos para reclamar sobre la reparación del daño por parte del damnificado y la extinción de la acción de responsabilidad; pero todo esto desde un marco de equidad, cuidado y precautelando la seguridad jurídica de ambos es aquí donde se entrelaza dichos conceptos buscando un fin común, que es hacer valer los derechos de ambos sin sobrepasar a los de ninguno.

SECCION X

JURISDICCION Y COMPETENCIA PARA ANALISIS Y RESOLUCION DE CASOS

Artículo 184. RESOLUCION DE CASOS.- Si se presentase una situación no prevista en esta ley o en la normativa específica, se resolverá por los principios generales del Derecho Aeronáutico, por los usos y costumbre de la actividad aérea y, si todavía la solución proporcionada fuese considerada insatisfactoria, por las leyes análogas o por los principios generales del Derecho Administrativo ya del Derecho Común, teniendo en consideración las circunstancias del caso.

En el tema de la jurisdicción en la parte administrativa corresponde DGAC y como fiscalizador a la autoridad de comunicación y transporte ATT, esto cuando hay abusos de parte de los explotadores aéreos contra los usuarios y no usuarios en caso de la responsabilidad extracontractual, sino hay resarcimiento oportuno y justo por parte del encargado de la aeronave es la justicia ordinaria quien dirige el asunto planteado y es la misma instancia quien ejecuta y resuelve sobre el tema de prescripción.

Pero la jurisdicción ordinaria se basará en procedimiento con el código de procedimiento civil, pero

⁷⁸ Ley General de Transporte

como norma adjetiva se tomara a la ley especial aeronáutica, para que se valore mediante los elementos y de forma de pago, en caso de vacíos o lagunas jurídicas el juez jurisdiccional deberá remitirse a los convenios o tratados internacionales referidos al tema en disputa y dar en su sana crítica un verdadero justo y oportuno.

Artículo 185. ACTIVIDADES AERONAUTICAS CIVILES.- Las actividades aeronáuticas civiles, serán ejercidas por el estado y el sector privado, debiendo sujetarse a los recaudos fijados en la presente ley y sus normas específicas.

En este caso este artículo nos indica quienes pueden ejercer y explotar el espacio aéreo soberano boliviano, y son las personas jurídicas o naturales privados y el mismo estado como ejemplo BOA, TA,, esto en el sector estatal, empresas del estado buscando que estas empresas beneficien a todos los bolivianos con precios económicos, pero por otra parte tenemos las empresas bolivianas como Amazonas, Aerocom, con las cuales son empresas de capital nacional que explotan este medio y las empresas extranjeras como American Airlines, Transporte Aéreo de Mercosur, Varig, Spanair, y muchas otras que también explotan nuestro espacio aéreo pero con permisos otorgados por nuestro estado mediante las autoridades llamas por ley para otorgar dichos actos.

3.1.2.1.4. LEY DE AERONAUTICA CIVIL BOLIVIANA 2902.- TITULO DECIMO SEGUNDO, RESPONSABILIDAD

CAPITULO III

RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Artículo 142º.- Los daños causados por una aeronave en vuelo, o los que se deriven del desprendimiento de una de sus partes, o de un objeto o persona caída, o arrojada de una aeronave o los resultantes del ruido anormal o estampido sónico, o turbulencias de aire producidas por los motores o turbinas, dan derecho a reparación en los límites fijados en esta ley y su reglamento. Sin embargo no habrá lugar a la reparación si se comprobara que los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado. A los fines de este artículo, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo, desde que se aplica la fuerza motriz para el despegue hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

Lo que nos da este artículo en una clara explicación lo que es la responsabilidad extracontractual desde qué momento se activa, su forma técnicamente adecuada al derecho.

Claro que tenemos que desmenuzar este artículo primero la aeronave tiene que estar con toda la fuerza motriz de sus motores es decir, que ya este prácticamente en vuelo, ya en vuelo que la aeronave una de sus parte o una persona caiga de la misma casando un daño patrimonial o hasta a personal matando a una persona o varios, del ruido que desprende la misma o de sus motores.

Los casos que la eximen son claros, que nos quiere decir que si una persona causa este daño con el fin de recibir dicha indemnización y se comprueba dicho elemento esto nos quiere decir que pierde su derecho al reclamo y si lo amerita se activa en esta persona los delitos tipificados en el código penal más la responsabilidad civil.

Este artículo no es el único ya que desde el art. 142 hasta el 146 tratan sobre la responsabilidad extracontractual, en los modos de pagos que tiene que hacer el explotador a favor del damnificado en DEG al cambio de la moneda nacional; es decir en bolivianos.

También nos habla más claramente sobre la exoneración de la responsabilidad a los daños a terceros, su mecanismo técnico y legal.

Pero lo que nos deja claro estos títulos que la delimitación técnica jurídica de nuestro código aeronáutico y con esto proponer mucho más avances a dicha materia.

TITULO DECIMO

OCTAVO PRESCRIPCION

Artículo 199°.- Prescriben al año:

b) Las acciones de reparación por daños causados a terceros en la superficie. El término de la prescripción correrá desde el día del hecho, sin embargo, si la persona que sufrió los daños comprueba que transcurrió el término de la prescripción aquí fijada sin haber tenido conocimiento de los daños o de la identidad el representante del responsable, la prescripción comenzara desde el día en que tuvo conocimiento, pero no excederá en ningún caso de los tres años a partir del día en que ocurrió el hecho.

Artículo 200°.- En todos los casos de responsabilidad contractual o extracontractual cuyo término de prescripción no esté expresamente previsto en esta ley, el derecho para exigir indemnización prescribe en el plazo de dos años, si la acción no se ejercitó a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio lugar a los daños. Los términos de prescripción del código civil será aplicables, cualquiera que fuere la causa de interrupción o supresión de término de la misma.

Está claro que la legislación nacional toma todos los parámetro de los tratados internacionales suscritos por nuestro Estado ante la OACI; pero no toman en cuenta algo principal que se refiere a la prescripción del derecho de petición por los daños a terceros causados por una aeronave en la temporalidad que es necesario conocer tanto por el damnificado como el causante.

Nuestros legisladores no tomaron en cuenta la temporalidad para que un damnificado pueda hacer el reclamo de la totalidad del remanente del pago, ya que el causante del daño no solo tiene que

pagar en el responsabilidad extracontractual sino también en la contractual por lo tanto los afectados por el daño tienden a tener un tiempo, para que con esto se sepa el lugar de privilegio que tiene para la indemnización, claramente nos explica sobre la temporalidad el Profesor Videla Escalda, al momento de referirse a los diferentes plazos contemplados en el convenio de Roma donde se dijo lo siguiente;

Hay que considerar, por consiguiente, tres periodos temporales: el de seis meses para que el damnificado cuente con la plenitud de su derecho, el de dos años para poder promover la acción con posibilidades de percibir las indemnizaciones del remanente que quede después de pagados los actores que demandaron dentro de los primeros seis meses y, finalmente un plazo de caducidad de suspensión o interrupción, que pudieron extender el plazo de prescripción previsto.⁷⁹

Con esto al prescripción causaría la seguridad jurídica que el derecho aeronáutico nacional necesita, para que no se valla por analogía a la rama civil, que da plazos muy distintos de lo que necesita la ley especial y claramente no nutre al derecho, sino lo confunde más siendo así que la jurisdicción que tomaría este hecho no tendría la facilidad de dar un fallo coherente por lo que trataría más y no deja un camino expedito para su resolución.

Pero con el conocimiento de las disposiciones legales en nuestro País; esta demás decirlo que es una necesidad incorporar ese mecanismo en la prescripción de acciones en la responsabilidad de los daños a terceros ya que estos daños tienen que ser resarcidos de inmediato y no se pueden esperar proponiendo que se incorpore la prescripción como en los convenios suscritos por Bolivia, da la posibilidad de que el afectado sea pronto y rápida su petición al resarcimiento y el seguro que tiene que hacer efectivo este hecho repare efectivamente con dinero reparando el daño emergente o lucro cesante, pero lo que pretendemos hacer valer, es más un derecho social al establecimiento de esta familia o de esa sociedad que ha sido causado por un accidente aéreo da la posibilidad la reactivación rápida de lo perdido y así años e deja en plena indefensión un derecho fundamentalísimo que es el vivir bien y buscar la felicidad de cada ser humano, los cuales son derechos humanos a tener una familia, casa, etc.; pero lo principal es reparar el daño causado si no es en su totalidad a consecuencia de la falta de efectividad en su petición de los afectados es que se les proporcionen el remanente y con eso comenzar si es así el caso de nuevo.

Entonces tomando esos parámetros de observación para una reparación sea viable, oportuna y principalmente de seguridad jurídica a todos los involucrados y priorizando claro está al damnificado buscando su recuperación pero sobre todo la confiabilidad de que el sistema jurídico nacional es confiable y proteccionista para todos.

En este marco lo que queremos hacer entender es, que los accidentes no solo son causados por que la aerolínea tuvo un accidente (se cayó), sino desde el momento en que todos sus motores están en

funcionamiento desde ese mismo momento la aeronave puede producir daños, en este entendido prioricemos el tema que por ese acto si no ha el deber de cuidado de ese medio de transporte puede afectar tanto material como personal y a personas naturales y jurídicas. En este caso el reclamo pertinente es ante el Juez Ordinario Jurisdiccional el cual basándose en los informes de la DGAC, informes que determinan peritajes cual y de qué modo transcurrió el accidente su ejecución y determina el lucro cesante y el daño emergente.

Es en ese proceso donde el juez valora las pruebas y determina el grado de indemnizaciones que cubre el reaseguro. Claro está que este mismo juez determina si transcurrió la prescripción entonces es aquí donde se tiene valorar la temporalidad así el damnifica tiene la opción si es dentro del primer tiempo de reclamar toda su pérdida sea patrimonial o en su caso personal hasta mixta; o si es fuera de esta el que sufrió el daño reclamara parte es decir el remanente de todas las indemnizaciones que el explotador de la aeronave tuvo que erogar. Y el otro es si transcurrió los tres años y la parte e intenta reclamar pierde todo el derecho del mismo.

CAPITULO IV

4.1. MARCO REFERENCIAL.-

Tomamos como marco referencial la legislación comparada de Países con una gran suma de aviones que se trasladan de un lugar a otro por ello nos dimos a la tarea de ver la legislación de Países en temas aeronáuticos como Perú, Venezuela, Colombia y Argentina; donde queremos incorporar a nuestro estudio al Derecho Comunitario en específico con la responsabilidad extracontractual en tema de prescripción.

4.1.1. LEGISLACION COMPARADA.-

Se presenta también la legislación comparada para poder observar el alcance de la prescripción en los daños a terceros en esas leyes.

Dichos antecedentes pueden ser considerados como referencia a fin de conocer el estado normativo de cada País, y con esto poder hacer un hincapié en el problema encontrando una solución.

También queremos proponer un mecanismo de unificación de la norma mediante el Derecho Comunitario buscando como siempre los valores de seguridad jurídica y equidad entre los usuarios y los explotadores aeronaves.

4.1.1.1. LEY DE AERONAUTICA CIVIL DEL PERU, CAPITULO VII

DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Artículo 130°.- De la responsabilidad por daños y perjuicios a terceros en la superficie la persona que sufra daños y perjuicios en la superficie tiene derecho a la indemnizaciones correspondiente, en las condiciones fijadas en este capítulo, con solo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o de caída o arrojada de la misma. No procede la indemnización si no existe una relación de causalidad adecuada entre los daños y perjuicios y el acontecimiento que los ha originado.

Como podemos observar, la relación entre las legislaciones esa misma ya que todas adoptan el mecanismo planteado en el protocolo de Roma de 1952, pero lo que tenemos que entender que lo que se busca con esto es demostrar la importancia que tiene un convenio internacional y la influencia simultanea que tienen en los Países suscribientes.

Como entendemos entonces que la legislación Boliviana y al peruana tenga la similitud, podríamos decir, porque venimos de las mismas culturas, usos y costumbres y hermandad por el conflicto Bélico con Chile y el Pacto que el mariscal Andrés de Santa Cruz intento formar la confederación Perú –Bolivia.

Pero también por los Convenios, Tratados y Protocolos internacionales sobre el tema de la responsabilidad de daños a terceros en el tema relacionado a la prescripción.

TITULO XVII

PRESCRIPCION

Artículo 164°.- De la prescripción de acciones y cómputo del plazo prescriben a los dos años las siguientes acciones: b) las acciones de indemnización por daños a terceros en la superficie. El plazo comienza a correr desde el día del hecho. Si la persona lesionada no ha tenido conocimiento del daño o de la identidad del responsable, la prescripción empieza a correr desde el día en que tuvo o pudo tener conocimiento del hecho o identidad del responsable.⁸⁰

En la legislación peruana el tiempo de petición en la responsabilidad extracontractual no tiene fundamentos sobre el momento que se pagara y en que montos podrán reclamar dependiendo el tiempo del mismo la prescripción como instituto jurídico tiene que ser claro y preciso así los jueces que tengan que dictar un fallo tengan la facilidad de referirse a la ley especial y no así dirigiéndonos por analogías a otras leyes.

Podemos observar que la ley N° 27261, tiene principios fundamentales que dan sustento a su normativa especificando y dando los parámetros de aplicación en el Estado Peruano.

La Aeronáutica Civil se rige por la constitución Política del Perú, por los instrumentos internacionales

⁸⁰ PERU, “Ley No. 27261 promulgada el 09 de Mayo de 2000, Publicada el 10 de mayo de 2000, Ley de Aeronáutica Civil del Perú”

vigentes, por la presente ley con su reglamento, las regulaciones aeronáuticas del Perú y demás normas complementarias. La cabeza del sector aeronáutico es el Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, que es la única autoridad aeronáutica civil.

Las cuestiones no previstas en la legislación aeronáutica se resolverán por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres relacionados a la actividad aérea, o en su defecto por las leyes análogas y principios generales del derecho común.

El estado peruano ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y mar adyacente, hasta el límite de las 200 millas, de conformidad con la constitución política del Perú.

Son objetivos permanentes del Estado en materia de Aeronáutica Civil, nombraremos a los más importantes para nuestro estudio:

- a) Incentivar el desarrollo de una aviación civil segura en el Perú.
- b) Promover la integración del territorio nacional, especialmente la de las zonas geográficas alejadas.
- c) Fomentar la vinculación permanente del Perú con los demás países a través de empresas de transporte aéreo nacional y extranjero, mediante servicios de aviación comercial económicas, ordenados y seguros
- d) Promover el desarrollo de la tecnología aeronáutica, otorgando prioridad al establecimiento de fábricas de aeronaves.

Ya que dicha prescripción es efectivizada en dos años; lo que quiere decir con esto es que busca que el damnificado tenga más tiempo para ejercer su reclamo y activar su derecho, pero también creemos que puede llevar este hecho a que se active como dijimos líneas arriba que el lucro cesante puede llegar a ser mayor.

4.1.1.2. LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, LEY DE AERONAUTICA CIVIL.-

Artículo 108°.- El explotador de aeronaves civiles será responsable por los daños que se causen a más personas o a las cosas que se encuentren en la superficie con motivo de la operación de aeronaves con como consecuencia de una persona o cosa desprendidas o lanzadas de la misma. Se entiende por operación de una aeronave todo movimiento realizado por esta bajo la acción directa de sus propios medios de propulsión o sustentación.

La persona que opera una aeronave sin el consentimiento del explotador será responsable de los daños causados a terceros en la superficie.

El explotar de una aeronave es solidario responsable con la persona que la ópera en forma ilegítima

por los daños causados a terceros en superficie, cuando no tomo las previsiones necesarias para evitarlo.⁸¹

Conceptualiza más este artículo y lo desmenuza para que el Juez o tribunal natural puedan ejercer sin ningún problema el tema indemnizable, pero como hemos visto tiene las influencias del Convenio de Roma de 1952; ya que dicho acto internacional conceptualiza dentro de su cuerpo jurídico una relación precisa en cuanto al régimen de responsabilidad por los daños extracontractuales.

PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN PARA EXIGIR EL PAGO POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE.-

Artículo 109.- La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños causados a terceros en la superficie prescribirá a los tres años contados a partir de la fecha de que ocurrieron los hechos.

Los legisladores Venezolanos toman de una manera clara y específica en su art. 109 de su ley aeronáutica civil el tema de la prescripción, por lo que la responsabilidad que una empresa o un particular tiene por la caída de una aeronave es que tienen el lapso de tiempo de tres años para poder cubrir el daño causado, pero por otro lado también se obliga al damnificado a que su derecho de petición de resarcimiento del daño no puede excederse de tres años y con esto tanto el causante del daño como el causado saben cuánto tienen para el reclamo y cuando prescribe el derecho del mismo.

Está claro también que en el tema de seguros su legislación toma que los contratos deberán ser del mismo tiempo o mayor para que con esto las aeronaves no tengan el problema de pagos en caso de un accidente aéreo.

Pero entendamos también el mecanismo socio político de la norma que es netamente social ya que precautela al damnificado y es evidente que intente que las aerolíneas y operadores privados contengan el acto con pólizas aseguradas de mayor cantidad ante una catástrofe aérea.

Se toma en cuenta esta legislación ya que Venezuela una de las mayores afluencias de vuelos comerciales como privados y esto nos permite tener como base jurídica comparada, ya que Venezuela nos demuestra su avance no tanto en el transporte sino en su normativa.

En la República Bolivariana De Venezuela nos referimos a la composición de su norma encontrándonos con fundamentos como:

La presente Ley regula el conjunto de actividades relativas al transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas con el empleo de aeronaves civiles donde ejerza su jurisdicción la República Bolivariana de Venezuela. A las aeronaves del Estado se les aplicará la presente Ley, sólo cuando

⁸¹ VENEZUELA "Gaceta Oficial N° 38.215 del 23 de Junio de 2005, La Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela"

disposiciones previstas en ella, así lo determinen. Ley aplicable.

La legislación aeronáutica civil venezolana se orientará a la adecuación y al cumplimiento de las normas y métodos recomendados, emanados de la Organización de Aviación Civil Internacional y otros organismos internacionales especializados, para alcanzar la uniformidad con la normativa aeronáutica internacional, a fin de promover el desarrollo de la aeronáutica civil de manera segura, ordenada y eficiente. En el tema referido tomamos en cuenta esta legislación por quea nuestro entender da un tiempo de prescripción largo para que los afectados puedan accionar la reparación y puedan cuantificar los daños y estos ser resarcidos. Venezuela también es un país con mucha afluencia en el tema de transporte aéreo comercial y particular, por esto se toma en cuenta su código para poder tener un panorama claro y con esto absorber su espíritu y poder encontrar la solución al tema planteado. Responsabilidad del explotador de aeronaves civiles por daños a terceros en superficie.

4.1.1.3. LA REPUBLICA DE COLOMBIA, LEY DE COMERCIO REFERENTE A LA AVIACION CIVIL, DECRETO 410 DE 1941.-

CAPITULO VI DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Art. 1827 Derecho a Indemnización.- La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a ser indemnizada por el explotador de la aeronave con solo probar que tales daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma. Sin embargo, no habar lugar a indemnización si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o cuando se deban al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo si se observaron los reglamentos de tránsito aéreo.

Sin embargo, no habar lugar a indemnización si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o cuando se deban al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo si se observaron los reglamentos de tránsito aéreo.

Art. 1838 Prescripción de Acciones.- Las acciones fundadas en este capítulo prescribirán en dos años, contados a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que causo los daños.⁸²

En la legislación Colombiana el tema de prescripción es con un término menor a la Venezolana esto no se amolda al tratado de Roma 1952, los legisladores Colombianos en este análisis piensa que se enfocan más en que el daño tiene que ser subsanado en un tiempo breve y que el dignificado su accionar tiene que ser también momentáneo ya que se computa la prescripción desde el momento del accidente aéreo. El damnificado en su reclamo tiene el derecho a que el seguro le cancele su totalidad.

⁸² *La República de Colombia, Ley de Comercio referente a la Aviación Civil, Decreto 410 de 1941"*

También en el análisis se toma en cuenta que los contratos de seguros son a corto plazo y esto también permitió que los legisladores se percaten de que la prescripción no puede pasarse de ese periodo y con esto obligando al dignificado a hacer rápido su petición de reclamo al daño tanto emergente como al lucro cesante. Se toma que es el único país que no cuenta con un código aeronáutico, sino se encuentra reglamentado por el código de Comercio y su afluencia tanto comercial y privada en el transporte aéreo es de enormes proporciones.

La ley de comercio en el tema aviación civil Colombiana tiene una similitud en el tema planteado con el código de aeronáutica civil Boliviana por lo que se toma como parámetro su estudio para poder comprender mejor el problema planteado y resolverlo por ello la legislación Colombia tiene una realidad social por la afluencia de aviones que van a su país y salen de ellos.

No solo por el turismo que tiene este país y los negocios que hace el mismo sino también por la cantidad de población que usa este medio de transporte.

En este sentido la aviación civil Colombiana es una de las más importantes dentro del territorio latinoamericano.

El congreso colombiano pretende crear y ya lo aprobó el Código de aviación civil Colombiano nueva pero revisado en los daños a terceros la prescripción no se modifica se mantiene en los dos años.

4.1.1.4. CODIGO AERONAUTICO DE LA REPUBLICA ARGENTINA.-

CAPITULO II. DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Artículo 155.- La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída o arrojada de la misma o del ruido anormal de aquélla. Sin embargo, no habrá lugar a reparación si los daños no son consecuencias directas del acontecimiento que los ha originado.

El artículo contempla la reparación, mediante la aplicación de los principios de la responsabilidad objetiva, de todos los daños, que sufren los terceros en la superficie, incluidos los que provengan del ruido anormal de las aeronaves. Esto implica una innovación en relación con las soluciones del convenio de Roma de 1952, pero se ajusta al espíritu que presidio las deliberaciones de la resolución del subcomité celebrada en Oxford, en marzo y abril de 1966, donde, de acuerdo al cambio de las circunstancias, por el advenimiento de los aviones supersónicos, se señaló la necesidad de modificar el convenio para consagrar el principio de la indemnización de los daños originados por el ruido inaceptable para el superficario.

Es indudable que existen serias dificultades técnicas para precisar las consecuencias exactas del ruido, especialmente en lo relativo a la superación de la barrera del sonido, pero no cabe desconocer

que puede haber personas damnificadas por la onda sonora de las aeronaves, que revisten el carácter de terceros en la superficie, totalmente ajenos a la actividad aeronáutica y que, por tal motivo, deben ser protegidos muy especialmente, lo cual se logra mediante la aplicación del régimen de responsabilidad objetiva, que constituye una de las más típicas manifestaciones del derecho aeronáutico.

El legislador toma como mecanismo de protección los institutos jurídicos aplicables de los convenios de Roma y sus posteriores modificaciones pero en lo relativo a su estudio, se encuentra como ya vimos en la legislación argentina, como Boliviana y las estudiadas en este trabajo de grado que todos los artículos de la responsabilidad extracontractual tiene la influencia de los convenios de Roma 1933, 1952 y el de Paris 1976 todos complementados con la creación de la OACI en 1944.

Artículo 156.- A los fines del artículo anterior, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.⁸³

Para no extendernos y se entienda de una mejor manera cuando se activa la responsabilidad extracontractual es cuando toda la fuerza motriz de la aeronave se encuentra en el máximo de su potencia para el despegue hasta el aterrizaje.

TIT. XIV – PRESCRIPCION

Artículo 228.- Prescriben:

1. Las acciones de reparación por daños causados a terceros en la superficie. El plazo empieza a correr desde el día de hecho, si la persona lesionada no ha tenido conocimiento del daño o de la identidad del responsable, la prescripción empieza a correr desde el día en que pudo tener conocimiento pero no excediendo en ningún caso los 3 años a partir del día en que el daño fue causado.

Como se puede observar en los códigos argentinos tiene mucha relación de los tratados y convenios internacionales esto nos da el verdadero estudio que tiene que tener estas leyes, para poder y hacer cumplir lo que expertos en legislación y técnicos aeronáuticos tratan de establecer una ley clara y con la seguridad jurídica tanto para el explotador como para los usuarios. Pero el enfoque que tomamos es que la legislación aeronáutica civil Argentina también toma un parámetro muy corto para la prescripción por lo que su estudio es más doctrinal en el tema del enfoque de cómo aplican los tratados en ciertos aspectos de su normativa para con esto tener un claro concepto y práctica en su aplicación y legislación.

Y lo más relevante es que su similitud con la legislación boliviana es igual, por lo que creemos que este tipo de prescripciones no cubren las expectativas de los que se encuentran fuera del contrato

⁸³ Argentina, Ley 17285 de Aviación Civil Argentina, con las Modificaciones Introducidas por la leyes 19620, 20609 y 22390.

aéreo y no da la solución social ni de equidad entre el explotador aéreo, los no usuarios y usuarios.

El código de aeronáutica civil argentino Sancionado por ley 17285- Del 17A/67; "B. O. ", 23/V/67- Con las Modificaciones introducidas por las leyes 19620, 20509 Y 22390 con estas reformas podemos observar el verdadero sentido que le dan a esta legislación planteando formas de dar seguridad a su ley.

Este código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre.

A los efectos de este código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares. Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, son aplicables también a las aeronaves militares.

Cuando en virtud de sus funciones específicas las aeronaves públicas, incluidas las militares, deban apartarse de las normas referentes a circulación aérea, se comunicara dicha circunstancia con la anticipación necesaria a la autoridad aeronáutica, a fin de que sean adoptadas las medidas de seguridad que corresponda.

Tomamos en cuenta la legislación Argentina también porque en Latinoamérica tiene un gran despliegue de este medio de transporte donde podemos ver sus virtudes y defectos como norma para con ello poder hacer las correcciones a nuestra normativa aeronáutica Boliviana.

En este sentido nos encontramos con una legislación que aplican en muchos sentidos los convenios y tratados internacionales.

4.1.2. INTRODUCCION A LA ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI).-

Es un organismo técnico especializado que se desprende de la Organización de las Naciones Unidas por lo que representa una persona de Derecho Internacional. Fue establecido en Chicago, Illinois, Estados Unidos, el 7 de Diciembre de 1944 y a cuyo cargo se encuentra el ordenamiento del desarrollo y económico de la aviación mundial.

Su origen inmediato se remonta a los años siguientes a la terminación de la segunda Guerra Mundial, época en que no obstante los incipientes medios técnico disponibles, se comenzó a utilizar las rutas aéreas del mundo con un criterio comercial, siendo la Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea firmada en Paris en 1919, el intento previo de sistematización de la materia.

Iniciada la Segunda Guerra Mundial, los Estados signantes de la Convenio de Paz retomaron su

libertad de acción utilizando el espacio aéreo en forma intensa durante el desarrollo de las operaciones bélicas. Terminadas las hostilidades, varios miembros de la recientemente creada ONUA, en especial los EE.UU. se lanzaron a una gran explotación comercial de las rutas aéreas aprovechando el notable progreso alcanzado en lo relativo a las técnicas de vuelo y a la fabricación de aeronaves cada vez más perfeccionadas, planteándose así la necesidad de reglamentar el creciente tráfico aéreo, insuficientemente regulado por la Convención de París de 1919.

El movimiento de opiniones privadas, iniciativas oficiales y conflictos de intereses comenzó a concretarse en 1944, entre los delegados de los países miembros de la Commonwealth británica, así como entre británicos y norteamericanos, proceso que concluyó con una invitación del gobierno del Reino Unido al de Estados Unidos a una conferencia sobre el tema. La iniciativa encontró eco favorable y la invitación cursada fue aceptada por 54 países que se reunieron en Chicago el 1ro. De Noviembre de 1944.

Los países que asistieron fueron: Afganistán, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, China, Checoslovaquia, Colombia, Costa Rica, Cuba, Checoslovaquia, Chile, China, República Dominicana, Ecuador, Egipto, El Salvador, España, Estados Unidos, Etiopía, Filipinas, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Guatemala, Haití, Holanda, Honduras, India, Irak, Irán, Irlanda, Islandia, Líbano, Liberia, Luxemburgo, México, Nicaragua, Noruega, Nueva Zelanda, Panamá, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Siria, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Turquía, Uruguay, Venezuela y Yugoslavia. La Argentina no envió delegados. El gobierno soviético había aceptado la invitación en un comienzo, pero cuando la delegación estaba en camino para participar de las reuniones el gobierno cambió de opinión y resolvió no tomar parte.

Después de un amplio y dificultoso debate el 7 de Diciembre de 1944 se aprobó la Convención de Aviación Internacional, llegándose además a un Acuerdo Interino a aplicarse hasta la ratificación de la Convención por el número necesario de Estados. En la misma fecha quedaron también aprobados el Acuerdo de Tránsito, que consagraba las dos libertades técnicas, y el de Transporte, que estipulaba las cinco libertades (las dos primeras técnicas y las otras tres comerciales).

Como podemos observar este organismo se crea por la necesidad de regulación de ese medio de transporte tan novedosos que acorta las distancias de meses a horas y de horas a minutos.

Pero que es lo importante de todo esto no la regulación, sino el hecho de estar protegidos por la sociedad internacional que nos da la seguridad técnica y jurídica que en violación de un convenio, tratado o protocolo es esta instancia la más alta a nivel mundial que nos dará la certidumbre de un fallo cierto y correcto. El derecho comunitario es un tema hoy en día muy avanzado, con protocolos propios de su evolución, pero lo que busca es la homogenización de los ordenamientos económicos y jurídicos, sin que perdamos nuestra cultura o usos y costumbres; donde está el mecanismo o lo que en derecho llamamos el verbo rector en la complementaria ion no solo en lo económico, sino en

la ayuda al prójimo y al respeto de sus derechos individuales, como estado a su soberanía o auto determinación.

Que se gana con estos sistemas, a mi entender primero que se pierden los países de primera y de tercera, todos somos iguales con los mismos derechos y obligaciones esto en general; en el derecho aeronáutico y más específico aun en la responsabilidad extracontractual en tema de prescripción es buscar el equilibrio y manejar un solo lenguaje técnico y jurídico, porque? Porque las banderas de diferentes países puestas en las aeronaves transcurren de una ciudad a otra del mundo algunas veces partiendo otras aterrizando o solo usan el espacio aéreo, pero si hay una catástrofe el daño sea material o personal es el mismo donde sea y el explotador tiene que responder por el mismo en el lugar donde ocurrió el daño. Ahí es donde la norma aeronáutica se entrelaza con esta Derecho comunitario para que su efectividad sea más rápida buscando como siempre la efectividad y eficiencia del sistema en la reparación y el damnificado sienta la seguridad jurídica que será de igual proporción si esto le pasaría a su vecino o a cualquiera sin dejar en indefensión ni al damnificado ni al explotador buscando el concepto de equidad dar más al que tiene menos sin quitar al que tiene más.

Precautelando el derecho internacional mediante todas sus instituciones pertinentes en resguardo de la humanidad.

CAPITULO V.-

5.1. PROPUESTA.-

PROYECTO DE LEY EXPOCION DE MOTIVOS.

La modificación al artículo 199 inc. b) en lo referido a la prescripción en los daños a terceros, vemos que Bolivia con su Código Aeronáutico Civil, Ley 2902, en su Título Décimo Segundo, Responsabilidad, Capítulo III y Titulo Décimo Octavo en cuanto a la prescripción; cumple en parte con las ratificaciones a los Convenios Internacionales que nuestra Constitución Política del Estado en su QUINTA Parte, Jerarquía Normativa y Reforma de la Constitución, Titulo Único – Primacía y Reforma de la Constitución Artículo 410, le da calidad de ley, y amparándonos también en el artículo 76 de la misma Constitución, es por este motivo que surge la problemática, la inseguridad jurídica y necesidad de modificar dicho artículo que en la actualidad causa como dije inseguridad jurídica por el hechos de que en casos de accidentes aéreos los daños son de gran magnitud y el afectado o afectados pueden tardar en su reclamo y por el hecho de que la prescripción es muy corta; estos pierden o perderían el dicho beneficio.

Pero en el preciso artículo que se pretende modificar, si es el daño a terceros involucrados, la responsabilidad extracontractual en los daños a terceros, es claro en estos convenios que Bolivia es suscribientes en materia aeronáutica, no especifican claramente el tiempo de prescripción que tiene cierto individuo para el reclamo; causando así una verdadera inseguridad jurídica en lo relativo a nuestras normas y su protección.

Pero el objetivo principal no es solo proteger al damnificado; sino también el de los dueños de las aeronaves o personas jurídicas que explotan este medio de transporte que crean empresas, esta norma es preventiva para que se tome por parte de la empresa todos los recaudos técnico para que las aeronaves no tengan accidentes aéreos que afecten a terceros en la responsabilidad extracontractual; por ello al ser una norma que en su espíritu busca precautelar al damnificado, sino también responder socialmente al afectado por los daños causados a terceros ajenos a toda actividad aérea.

POR TANTO:

EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL

DECRETA:

ARTÍCULO 1.- Se modifica el Código de Aeronáutica Civil Boliviano en su artículo 199 inciso b) de la Ley 2902, promulgada a los veintinueve días del mes de Noviembre de dos mí catorce años, en los siguientes términos:

ARTÍCULO 199.- prescriben:

- b) Las acciones de reparación por daños causados a terceros en la superficie. El término de la prescripción correrá desde el día del hecho, que en ningún caso excederá el de los dos años. Si la persona que sufrió los daños comprueba que transcurrió el término de la prescripción aquí fijada sin haber tenido conocimiento de los daños o de la identidad del responsable, la prescripción comenzará desde el día en que tuvo conocimiento, pero no excederá en ningún caso de los tres años a partir del día en que ocurrió el hecho.

ARTICULO 2.- Quedan abrogadas y derogadas todas las disposiciones contrarias a la presente ley.

Sala de Sesiones, etc.

La Paz,.....

Carlos Alberto Morales Franco

Proyectista

CAPITULO VI.-

6.1. CONCLUSIONES.-

La conclusión a la que se llega con la realización de este trabajo de grado; es que la aeronáutica civil Boliviana cuenta con un buen cuerpo legal, pero que de alguna manera no lo es suficiente por el hecho de que el avance tanto en tema jurídico como social y tecnológico es continuo, sabemos también que Bolivia no cuenta con los emporios aeronáuticos que tiene otros Países y por eso tampoco tenemos muchos problemas en temas de aeronavegación.

La prescripción que planteamos nos referimos al tiempo y a la posibilidad del afectado a poder hacer valer su derecho al reclamo de forma efectiva y con toda la satisfacción que esta conlleva, por este motivo no creemos que la prescripción que encontramos en la actualidad en el código de aeronáutica civil Boliviano, en su art. 199 inc. b) no causa la seguridad jurídica que buscamos, ya que muchas veces en el litigio por reparación de los daños, tal vez el afectado no cuente con el asesoramiento de una rama especial como es el derecho aeronáutico y por este tiempo puede perder el trabajo de toda una vida, ya que la caída de una aeronave o ya sea una de sus partes causaría un daño de enormes magnitudes, tanto en la integridad de la persona, como a sus derechos patrimoniales.

- Analizar la Constitución Política del Estado, las leyes Aeronáuticas Civiles y de Transporte referente a la prescripción en la responsabilidad extracontractual.

Como podemos observar, la Constitución Política del Estado cuenta con un sistema social muy intrínseco en su espíritu; por lo que trate de que en mi Trabajo de Tesis cumpliera con las expectativas y respetos constitucionales, para con ello poder dar una posible modificación y que el tiempo que tiene la prescripción extracontractual en el derecho aeronáutico sea de alguna manera más extensa para así brindar un respeto en el marco social como internacional, y así vincular nuestra normativa a los demás legislaciones de nuestros estados vecinos como también a los Instrumentos Internacionales.

- Analizar la prescripción como instituto jurídico sus efectos, tiempo y protección.

Cuando abalizamos la prescripción doctrinariamente nos demostró de que el tiempo no solo da ventajas a una parte en la litis, sino a ambos ya que este instituto protege a la seguridad jurídica y el protección es a ambas partes; pero en este trabajo de grado pudimos observar la indefensión que se encontraba el damnificado ya que al tener una prescripción tan corta claramente se pudo denotar que no contaba ya que al tener una prescripción tan corta claramente se pudo denotar que no contaba con la seguridad jurídica para hacer efectivo el reclamo por su daño, que en este tipo de

acciones de reparación de daños causados a terceros necesita primero que la prescripción no debe ser un camino llano ni menos corto porque ahí se vulnera siempre el derecho del otro.

Por eso este trabajo de grado lo que busco fue el resguardo mediante el instituto de la prescripción, la seguridad jurídica que encesta el damnificado para ser resarcido de manera pronta y satisfactoria.

- Determinar la obligatoriedad de los tratados y convenio internacionales sobre la prescripción en materia de derecho aeronáutico civil.

Como pudimos ver en nuestra constitución política del estado, los convenios, protocolos y tratados internacionales tiene una jerarquía mayor que las mismas leyes y viendo que este trabajo se obliga a dichos convenios nos dio el sustento no solo doctrinal sino jurídico vinculante al referirnos que se tiene que aplicar la prescripción buscando siempre el equilibrio de unos y otros.

- Analizar la legislación comparada con referencia a la prescripción en la responsabilidad extracontractual del derecho aeronáutico.

La legislación comparada revisada nos muestra dos panoramas, uno que la prescripción si se enmarca en lo que buscamos en este trabajo es decir un ámbito mucho más social, pero que dichas legislaciones también necesitan de ajustes ya que se tiene que pretender que no solo favorezcan a un sector, grupo; sino a operadores, usuarios y no usuarios.

6.2. RECOMENDACIONES.-

Por eso creemos que la prescripción tiene que ser mayor en el tiempo, y con esto también precautelarnos de que realmente peritos cuantifiquen las perdidas, y así tampoco las personas afectadas se aprovechen de una accidente para sacar grandes indemnizaciones y esto trabe el arreglo y el litigio sea largo y por naturaleza irrefutable, que el pago será mayor por el daño emergente y lucro cesante. Por eso creemos que esto da parámetros claros y justos.

En estos tiempos donde la población mundial utiliza de manera normal ya un avión para transportarse y la tecnología nos da la seguridad de que no se van a caer pero también tenemos que precautelar y adelantamos nosotros los estudiantes a investigar y si la curiosidad de un tema nos preocupa, investigar y plantear nuestro punto de vista. Por eso creemos que hoy en día en nuestro país no hemos tenido muchos problemas en temas con daños a terceros pero tenemos que saber que en cualquier momento sucederá y a mi parecer la prescripción de la Ley Aeronáutica causa de algún modo una inseguridad jurídica y por eso tenemos que modificar ese artículo y crear una legislación nutrida y clara sonde el usuario de una compañía aérea o los que no utilizan el avión y sufren un daño realmente, tengan la salvedad de que el Estado hará respetar sus derechos, pero claro respetando también los Convenios Internacionales y Tratados ratificado; con esto damos un camino a real para todos.

Empezando por el Estado terminando en el último ciudadano respetando y haciendo valer nuestros derechos como también nuestras obligaciones ya que ningún ciudadano puede alegar ignorancia de la ley, para esto tenemos que nosotros demostrar que nuestras leyes y especial mente nuestra legislación aeronáutica es satisfactoria y de aplicación rápida en cualquier ámbito que exista controversia.

- ASTHRIESSLAV Rocuts, "Catedra Unesco de Sostenibilidad, Universidad Politécnica de Cataluña, Arocuts Catunesco.upc.edu"
- BAUZA, Álvaro: "Tratado de Derecho Aeronáutico" 3ra. Edición, Amalio Fernández, Uruguay, 1990.
- CABANELLAS DE TORRES, Guillermo: "Diccionario Jurídico Elemental, Editorial Heliasta. S.R.L."
- CHAVES ROGERO, Fernando Augusto, "Misceláneas Jurídica", extraído el 3 de junio de 2013 desde <http://www.essentialuris.iespana.es/b3-metodo.>"
- DERMIZAKY, Pablo: "Justicia Constitucional Producción Plural, Editores 2010"
- GONZALEZ FERNANDEZ, Juan José: "Noticias Jurídicas – Seguridad Jurídica"
- GONZALO CASTELLANOS TRIGO: "Derecho Procesal Civil, Talleres Gráficos Gaviota del Sur SRL"
- GOBETTI, María Esther "Ensayo sobre la OACI 2009, Revista Aeronáutica"
- MORALES GUILLEN, Carlos "Código Civil Boliviano, anotado y concordado"
- MORENO, F. "Metodología de la Investigación" Ed. Trillas, México, 2005"
- MOSTAJO, Max "Seminario Taller de Grado, Guía para Tesis, 3ra. Edición 1999"
- MACIA GOMEZI, Ramón "Magistrado Jubilado, La Dualidad del Daño Patrimonial y del Daño Moral" <http://ww.asociacionesabogadosrcs.org/dotrinas/rc36doctrna2.pdf>
- NAVEIRA ZARRA, Maita María "Universidad de la Coruña, Facultad de Derecho Departamento de Derecho Privado, el Resarcimiento del Daño en la Responsabilidad Civil Extracontractual" http://ruc.udc.es/dspace/bistream/2183/11312/NaveiraZarraMaitaMaria_opt.pdf.txt
- LOSTAU FERRAN, Francisco "La Aeronave y su Régimen Jurídico, Madrid CSIV Madrid"
- LANZA BORJA, C Edgar "Fundamentos de Derecho Aeronáutico, México 1977.
- LLAMBIAS, Jorge J., RAFFO BENEGAS, Patricio, SASSOT, Rafael A., "Manual de Derecho Civil Obligaciones, Ed. Perrot, 11° Ed, Buenos Aires, 1997"
- ORREGO ACUÑA, Juan Andrés "La Prescripción, Revista Jurídica, 2008"
- PECES-BARBA, G. "La Seguridad Jurídica desde la Filosofía del Derecho en Anuario de Derechos Humanos, Instituto de Derechos Humanos, Madrid, Facultad de Derecho de la Universidad Complutense, 1990, pág. 216"
- PINCHEIRA BARRIOS, Marcos "Impulso DUDA LEGAL, <http://www.dudalegal.cl/autor/marcos-pincheira>"
- PINO-IUCHAZO TERRAZAS, Raúl "Derecho Aeronáutico, Ed. Bruño, Bolivia 2006"
- PRESCRIPCION DE LAS ACCIONES REALES Y USUCAPION, "En Cuadernos de Derecho Judicial XIV, 1995"
- TAPIA SALIINAS, Luis "Derecho Aeronáutico, Barcelona, Bosch, Casa Editorial S.A. 1993"

- SUAREZ ROMERO, Miguel Ángel “La Seguridad Jurídica a la Luz del Ordenamiento Jurídico Mexicano” www.juridicas.unam.mx; www.derecho.unam.mx
- BOLIVIA, Sentencia Constitucional Plurinacional 0556/2012, Sucre 20 de julio de 2012.
- BOLIVIA, Sentencia Constitucional Plurinacional 1693/2010-R, Sucre 25 de Octubre.
- ROMERO SANDOVAL, Raúl “Derecho Civil, Según los Apuntes de Derecho Civil Boliviano del Profesor Dr. Raúl Romero Linares, Ed. Los Amigos del Libro, La Paz – Cochabamba, Bolivia 1983”
- VIDELA ESCALADA, Federico “Derecho Aeronáutico, Buenos Aires, Ed. Zavalia”
- ZORRILLA, SANTIAGO Y TORREZ, Miguel “Guía para elaborar la Tesis, 2da, Edición, México 1998”
- BOLIVIA, Nueva Constitución Política del Estado.
- LECOÑA CAMACHO, Claudia Rosario, QUIROZ QUISPE, Jorge Wilder, “Constitución Política del Estado, Comentada, 6ta. Edición, Quiroz y Lecoña, La Paz – Bolivia.
- CONVENIO, de Roma de 1933
- CONVENIO de Roma de 1958
- COVENIO, de Chicago de 1944
- BOLIVIA, Ley 165, Ley General de Transporte.
- BOLIVIA, Ley de Aeronáutica Civil Boliviana No. 2902
- BOLIVIA, Código Civil, Ley No. 12760, Prescripción.
- PERU, Ley No. 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.
- VENEZUELA, La Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial No. 38215 de 23 de Junio de 2005.
- COLOMBIA, La República de Colombia, Ley de Comercio referente a la Aviación Civil, decreto 410 de 1941.
- ARGENTINA, Ley 17285 con las modificaciones Introducidas por las leyes 19620, 20509.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- REVISTA CHILENA DE DERECHO, Vol. 26 N° 4, pp. 931-965, 1999, “Régimen de Responsabilidad Consagrado por el Código Aeronáutico para el Transporte Aéreo de Mercaderías” citado por Ricardo Riesco Eyzaguirre.
- Convenio de Varsovia de 12 de Octubre de 1929.
- MARIO FOLCHI, “La Enseñanza del Derecho Aeronáutico”.
- MARIO FOLCHI, “La Convención de Chicago de 1944 y la Política de Cielos Abiertos.
- www.alipso.com/monografias/derecho_aeronautico
- JUAN MARCELO CINALLI, “Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico” Titulo: La Responsabilidad Jurídico - Aeronáutica por Daños a Terceros en la Superficie, Edición número 8, agosto de 2012.

- *MOISSET DE ESPANES, TINTI GUILLERMO, CALDERON MAXIMILIANO, “Daño Emergente y Lucro Cesante”*

