

## IV.—Derecho Aéreo

BEAUMONT, K. M.—**Some Problems Involved in Revision of the Warsaw Convention.**—“The Journal of Air Law and Commerce”.—Northwestern University, Vol. 16, Winter 1949, No. 1. Chicago, Ill., E. U. A.

CLARE, John E. J.—**Evaluation of Proposals to Increase the Warsaw Convention Limit of Passenger Liability.**—“The Journal of Air Law and Commerce”.—Northwestern University, Vol. 16, Winter 1949, No. 1, págs. 53-60. Chicago, Ill., E. U. A.

Se refiere este artículo, como su nombre lo indica, a las tentativas hechas en la CITEJA (Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos), para reformar el artículo 122 de la Convención de Varsovia, aumentando al doble el límite del seguro de pasajero, fijado en dicho precepto, y que es de 125,000.00 francos oro. El equivalente de esta suma, es Dlls. 8,292.00, que se elevaría en consecuencia, a Dlls. 16,584.00.

Después de indicar las razones que fundan la responsabilidad, de tipo objetivo, de las empresas porteadoras aéreas, hace notar Clare que dicha responsabilidad se limitó a la suma mencionada, atendiendo a que por ser una responsabilidad derivada del riesgo creado, no hay necesidad en el reclamante de demostrar la culpa o negligencia de la empresa transportadora y porque en todos los casos de responsabilidad objetiva, la reparación del daño se limita, para no hacer imposible el ejercicio de la actividad económica de que se trata. La Convención de Varsovia, para fijar ese límite tomó en cuenta, además, que el mismo fuera lo bastante elevado para satisfacer a los nacionales de los Estados Unidos de América y de Inglaterra, que gozan de un alto standard de vida, pero a la vez no tan alto como para impedir la adhesión a la Convención, de países de economía más débil.

El articulista se opone decididamente a la reforma del artículo 122 de la mencionada Convención, en el sentido de aumentar el límite de la reparación del daño en accidentes aéreos de tipo internacional, fijado por ese precepto. Si tal cosa se hiciera, lo más probable es que la mayoría de los países denunciarían la Convención y en forma expresa se refiere al caso de México, haciendo notar que ya la desvalorización de nuestro peso ha hecho que el límite de la reparación se haya elevado considerablemente. Por otra parte, dice Clare, se produciría una gran desproporción entre la reparación del daño sufrido en transporte internacional y la que se otorga cuando el daño deriva de transporte doméstico y que en México la Ley de Vías Generales de Comunicación fija, en su artículo 127, en la cantidad de cinco mil pesos, como importe del seguro de viajero, para aquellos casos que pudieran llamarse de transporte doméstico no internacional. Si México admitiera la reforma de la Convención de Varsovia “tendría gran dificultad para justificar ante su propio pueblo el límite del seguro del viajero, establecido en su Ley de comunicaciones, que es, según se dice, de sólo cinco mil pesos, mientras que para el transporte internacional, añadimos nosotros, ese límite sería alrededor de (\$115,000.00) ciento quince mil pesos.—A. A. G.