



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

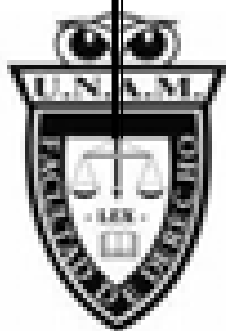
---

FACULTAD DE DERECHO  
CIUDAD UNIVERSITARIA

“LA NECESIDAD DE MODERNIZACIÓN DEL CONVENIO DE ROMA DE 1952  
SOBRE DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE POR  
AERONAVES EXTRANJERAS”.

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A:  
ERICK URIEL RIVERA MENDOZA



ASESOR: LIC. ROGELIO ZACARÍAS RODRÍGUEZ GARDUÑO.

FEBRERO, 2008.



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



---

## DEDICATORIA Y AGRADECIMIENTOS.

A Dios.

Por permitirme llegar ha esta etapa de mi vida, y ayudarme a cumplir con una meta tan importante.

A mis Padres Yolanda y Esiquio.

Por el excelente ejemplo que me han dado a lo largo de mi vida, y su invaluable apoyo y confianza.

A mis hermanos Daniel y Enrique.

Por su invaluable cariño y amistad, así como sus palabras de aliento.

A mi abuelita Aña.

Por el amor que he recibido de ella. Gracias por su ejemplo de rectitud y fortaleza.

A mi amor Paola.

Por su gran apoyo en momentos difíciles y compartir conmigo grandes momentos de alegría. Gracias por permanecer a mi lado brindándome tu amor, cariño y confianza.

A mi Asesor Lic. Rogelio Z. Rodríguez Garduño.

Por sus enseñanzas, opiniones, paciencia y trabajo, sin los cuales no habría logrado esta meta.

A mis Profesores.

Por que de cada uno de ellos me eh nutrido a lo largo de mis días como estudiante.

A la Universidad Nacional Autónoma de México y ha esta Facultad de Derecho.

Por la oportunidad de estar en sus aulas donde experimente grandes experiencias que me han dejado marcado para el resto de mi vida, y por todo lo que he obtenido de mi estancia en la UNAM (estudios, novia, amigos...)



**LA NECESIDAD DE MODERNIZACIÓN DEL CONVENIO DE ROMA DE 1952  
SOBRE DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE POR  
AERONAVES EXTRANJERAS.**

INTRODUCCIÓN.....	2
CAPITULO I. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA DEL DERECHO AÉREO.....	9
1.1 CONCEPTO DE DERECHO AEREO.....	12
1.1.1 CARACTERÍSTICAS DEL DERECHO AÉREO.....	16
1.2 CONCEPTO Y CLASIFICACIÓN DE AERONAVE.....	25
1.2.1 CONCEPTO.....	25
1.2.2 CLASIFICACION.....	29
1.3 CONCEPTO DE AERONAVE EN VUELO.....	32
1.4 CONCEPTO DE DAÑO.....	35
1.5 CLASIFICACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS.....	36
1.5.1 RESPONSABILIDAD SUBJETIVA.....	38
1.5.2 RESPONSABILIDAD OBJETIVA.....	39
CAPITULO II. ANTECEDENTES EN LA REGULACIÓN DE DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE OCASIONADOS POR AERONAVES EXTRANJERAS EN EL AMBITO INTERNACIONAL.....	44
2.1 ANTECEDENTES EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL.....	44
2.1.1 EL CONVENIO DE ROMA DE 1933.....	45
2.1.2 EL PROTOCOLO DE BRUSELAS EN 1938.....	48
2.1.3 EL CONVENIO DE ROMA DE 1952.....	50
2.1.4 EL PROTOCOLO DE MONTREAL DE 1978.....	59
CAPITULO III. CRÍTICA AL CONVENIO DE ROMA SOBRE DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE POR AERONAVES EXTRANJERAS.....	65
3.1 CRITICA A LOS PRINCIPIOS DE RESPONSABILIDAD EN EL CONVENIO DE ROMA DE 1952.....	66
3.2 CRITICA A LAS CAUSAS DE EXONERACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EN EL CONVENIO DE ROMA DE 1952.....	72
3.3 CRITICA A LA EXTENSIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EN EL CONVENIO DE ROMA DE 1952.....	74
3.4 CRITICA A LAS GARANTÍAS DE LA RESPONSABILIDAD EN EL CONVENIO DE ROMA DE 1952.....	84
3.5 CRITICA AL PROCEDIMIENTO Y PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES EN EL CONVENIO DE ROMA DE 1952.....	114
3.6 DERECHO COMPARADO.....	119
3.6.1 LEGISLACIÓN DE ESPAÑA.....	119
3.6.2 LEGISLACIÓN DE ARGENTINA.....	125
3.6.3 LEGISLACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.....	129
3.6.4 LEGISLACIÓN DE CHILE.....	134
CAPITULO IV. PROPUESTAS PARA UNIFICAR LAS REGLAS RELATIVAS A LOS DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE POR AERONAVES EXTRANJERAS.....	138
4.1 PRINCIPIOS DE RESPONSABILIDAD.....	138
4.2 EXONERACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD.....	143
4.3 EXTENSIÓN DE LA RESPONSABILIDAD.....	145
4.4 GARANTÍAS DE LA RESPONSABILIDAD.....	149
4.5 PROCEDIMIENTO Y PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES.....	153
CONCLUSIONES.....	156
BIBLIOGRAFÍA.....	158



---

## INTRODUCCIÓN

La intención de obtener el título de licenciado en derecho, reconocer el impacto que ha causado la destrucción de Las Torres Gemelas en Nueva York, así como el entusiasmo que despertó en mí la cátedra de Derecho Aeronáutico impartida en las aulas de la Facultad de Derecho de esta hermosa e inigualable Universidad Nacional Autónoma de México, son las razones que me motivaron a emprender la labor de investigar y realizar el presente trabajo, en el cual se plantea la problemática emanada de los daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, que se desenvuelve en el ámbito del Derecho Aeronáutico preponderantemente Internacional.

La aviación, en general, tiene la característica de poder recorrer grandes distancias en poco tiempo y con ello cruzar fronteras de forma fácil y, hasta cierto punto, segura, cumpliendo con una característica muy particular que es su internacionalidad, como se estudiará posteriormente, por este motivo en particular es que los gobiernos de los Estados en toda la redondez de la Tierra se han preocupado por regular y controlar la navegación aérea. Estos intentos por regularla los vemos reflejados en distintas leyes internas de una gran mayoría de naciones en el mundo, las cuales son de gran importancia para vigilar y corregir todo tipo de acciones que se susciten por la actividad de las aeronaves. Sin embargo, es importante reconocer que aquellas legislaciones internas se han visto influenciadas casi en su totalidad por Tratados Internacionales que han marcado las pautas normativas para dicha actividad; la participación de una gran cantidad de Estados en la creación de Tratados y el que cada uno de ellos ratifique y se adhiera a la regulación establecida en estos textos nos da como resultado la unificación de ciertas reglas de la aviación, y



ello conlleva a una evolución del entorno aeronáutico. En caso de que este intento por unificar reglas a nivel internacional no existiese, y que se dejara al libre albedrío de las legislaciones locales imponer montos indemnizatorios o regulaciones distintas, produciría una anarquía e inseguridad jurídica tanto para el damnificado como para el explotador de la aeronave, intentando cada uno por su lado beneficiarse de la legislación más endeble o más rígida, según le satisfaga.

Dicho lo anterior podemos entender la razón de enfocar la atención en el Convenio de Roma de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, a pesar de que este documento no se encuentra vigente en nuestro país, es evidente que el lograr una mayor aceptación de un Convenio Internacional provocará el desarrollo legislativo a nivel global, incluyendo con esto a México.

El hecho de por qué no se encuentra vigente en nuestro país se explicará con posterioridad, en este momento me parece relevante señalar el procedimiento que tiene nuestro país para incorporar los Tratados como legislación vigente, apuntando lo siguiente:

La legislación vigente en nuestro país en su artículo 2 indica que existen dos clases o categorías de ellos, los denominados Tratados y los Acuerdos Interinstitucionales, y que a continuación transcribiré:

Artículo 2o.- Para los efectos de la presente Ley se entenderá por:

I.- "Tratado": el convenio regido por el derecho internacional público, celebrado por escrito entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y uno o varios sujetos de Derecho Internacional Público, ya sea que para su aplicación requiera o no la



celebración de acuerdos en materias específicas, cualquiera que sea su denominación, mediante el cual los Estados Unidos Mexicanos asumen compromisos. De conformidad con la fracción I del artículo 76 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados deberán ser aprobados por el Senado y serán Ley Suprema de toda la Unión cuando estén de acuerdo con la misma, en los términos del artículo 133 de la propia Constitución.

II.- “Acuerdo Interinstitucional”: el convenio regido por el derecho internacional público, celebrado por escrito entre cualquier dependencia u organismo descentralizado de la Administración Pública Federal, Estatal o Municipal y uno o varios órganos gubernamentales extranjeros u organizaciones internacionales, cualquiera que sea su denominación, sea que derive o no de un tratado previamente aprobado.<sup>1</sup>

El artículo 133 constitucional establece que: “Esta constitución, las leyes del congreso de la unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el presidente de la república, con aprobación del senado, serán la ley suprema de toda la unión. Los jueces de cada estado se arreglarán a dicha constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las constituciones o leyes de los estados. (Reformado mediante decreto publicado en el diario oficial de la federación el 18 de enero de 1934)”<sup>2</sup>

La interpretación del citado artículo ha generado controversia, primeramente en 1992 la Suprema Corte de Justicia de la Nación sostuvo una tesis aislada que en su

---

<sup>1</sup> Ley sobre la Celebración de Tratados, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de enero de 1992

<sup>2</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de febrero de 1917, 157ª Ed., 2008.



rubro nos indica que “LEYES FEDERALES Y TRATADOS INTERNACIONALES TIENEN LA MISMA JERARQUÍA NORMATIVA”.<sup>3</sup>

Ahora bien, en el año de 1999 un nuevo criterio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, mediante una tesis aislada, estableció lo que a continuación reproduciré “TRATADOS INTERNACIONALES. SE UBICAN JERÁRQUICAMENTE POR ENCIMA DE LAS LEYES FEDERALES Y EN UN SEGUNDO PLANO RESPECTO DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL”.<sup>4</sup>

He transcrito únicamente sus rubros con la intención de ilustrar el criterio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, y con lo cual nos percatamos de la trascendencia de los tratados internacionales en la legislación interna (en lo cual no estamos en total desacuerdo), han existido otras tesis referentes a este tema de jerarquía normativa, sin embargo, con el afán de no extenderme en demasía, por último citare el rubro de otra tesis aislada emitida en el 2007 por la Suprema Corte de Justicia de la Unión, en la cual pareciera que el criterio se ha modificado positivamente indica lo siguiente:

“LEYES GENERALES. INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 133 CONSTITUCIONAL. La lectura del precepto citado permite advertir la intención del Constituyente de establecer un conjunto de disposiciones de observancia general que, en la medida en que se encuentren apegadas a lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, constituyan la "Ley Suprema de la Unión". En este sentido, debe entenderse que las leyes del Congreso de la Unión a las que se refiere el artículo constitucional no corresponden a las leyes federales, esto es, a aquellas que regulan

<sup>3</sup> Citado por, Lopez-Bassols, Hermilo, “Derecho Internacional Público Contemporáneo”, 2a Ed., Editorial Porrúa, México 2003, Pág. 49.

<sup>4</sup> Citado por, Lopez-Bassols, Hermilo, Op. Cit., Pág. 50-51





las atribuciones conferidas a determinados órganos con el objeto de trascender únicamente al ámbito federal, sino que se trata de leyes generales que son aquellas que pueden incidir válidamente en todos los órdenes jurídicos parciales que integran al Estado Mexicano. Es decir, las leyes generales corresponden a aquellas respecto a las cuales el Constituyente o el Poder Revisor de la Constitución ha renunciado expresamente a su potestad distribuidora de atribuciones entre las entidades políticas que integran el Estado Mexicano, lo cual se traduce en una excepción al principio establecido por el artículo 124 constitucional. Además, estas leyes no son emitidas motu proprio por el Congreso de la Unión, sino que tienen su origen en cláusulas constitucionales que obligan a éste a dictarlas, de tal manera que una vez promulgadas y publicadas, deberán ser aplicadas por las autoridades federales, locales, del Distrito Federal y municipales.”<sup>5</sup>

De acuerdo a mi apreciación, la importancia que tiene la modernización de un Convenio que, a pesar de no estar vigente en estos momentos, podrá aprovecharse como una pauta a seguir para desarrollar normas locales acorde a las necesidades que se presentan en el ambiente aeronáutico o, en su caso, México logre ratificar y poner en vigor este instrumento internacional.

En el presente trabajo propondré algunos puntos a modificar o mejorar dentro del Convenio de Roma de 1952 y Protocolo que lo modifica de 1978, y me enfocaré también a las medidas que se deberán tomar en cuenta para lo que denomino Terrorismo Aeronáutico.

---

<sup>5</sup> Registro No. 172739, Localización: Novena Época, Instancia: Pleno, Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, XXV, Abril de 2007, Página: 5, Tesis: P. VII/2007, Tesis Aislada, Materia(s): Constitucional.



El primer capítulo lo enfocaré a la creación de un marco jurídico-teórico en el cual se expresarán distintas definiciones de Derecho Aeronáutico y las características que, de acuerdo a distintos autores, tiene esta rama; se plasmarán distintas definiciones de aeronave y su clasificación, así como de aeronave en vuelo; de la misma forma se profundizará en el tema de la Responsabilidad Civil tanto objetiva como subjetiva, se explicará de forma clara y precisa lo que es la Teoría de Riesgo Creado y, en cada caso, se definirá cada uno de esos conceptos. La creación de este marco teórico es con la intención de comprender cuál es el campo de estudio del Derecho Aeronáutico y adentrarnos en el tema de la responsabilidad objetiva, punto nodal de nuestra investigación.

En el segundo capítulo presentaré los antecedentes directos de mi tema, tales como el Convenio de Roma de 1933 y su Protocolo que lo modifica de 1938, el Convenio de Roma de 1952 y su Protocolo que lo modifica de 1978, en cada uno de ellos se destacan los aspectos más sobresalientes y se hace énfasis en la evolución que han tenido cada uno de estos instrumentos, con la propósito de contemplar sus principales características, reconocer sus puntos débiles y con ello poder plantear las mejoras que me parecen pertinentes.

En el tercer capítulo se esbozarán cuestiones que desde mi punto de vista merecen ser modificadas del Convenio de Roma de 1952 y Protocolo que lo modifica de 1978, para lograr un instrumento eficaz y eficiente, y que una gran mayoría de Estados se adhiera a él con la finalidad de que se encuentre efectivamente una unificación de reglas al respecto. Dentro de estas propuestas se encuentran: modificar el concepto de aeronave en vuelo por la de aeronave en movimiento, cambiar el término de operador por el de explotador, apoyo la no limitación de la responsabilidad



---

salvo la existencia de actos terroristas y se propone un Fondo Internacional que operará como un seguro que actuará cuando una aeronave sea utilizada con la intención deliberada de causar un daño (terrorismo aeronáutico).

En el cuarto y último Capítulo finalizaré puntualizando las mejoras que deberán existir dentro del nuevo Convenio, esto de acuerdo a lo ya estudiado en el Capítulo tercero, a las ideas y soluciones que ahí se plantearon.

Por último, se expondrán las conclusiones derivadas de la investigación realizada para el desarrollo de este trabajo de tesis.



---

## CAPITULO I. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA DEL DERECHO AÉREO.

Comenzaré por dar un esbozo de lo que ha sido la evolución de la aviación con los acontecimientos más importantes que dieron inicio a esta interesantísima actividad. En principio mencionaré el hecho de que entre 1890 y 1901 se realizaron numerosos experimentos con prototipos provistos de motor. El más importante fue el de Langley que en 1901 y 1903 probó e hizo volar sin piloto un aeroplano a un cuarto de escala de su tamaño real (*Aerodrome*) y fue la primera aeronave más pesada que el aire provisto de un motor de gasolina que consiguió volar. El modelo a escala real se terminó en 1903. El aviador alemán Karl Jatho intentó en 1903, también sin éxito, volar un modelo motorizado de tamaño real.<sup>6</sup>

El pionero en cruzar el Canal de la Mancha fue el ingeniero y piloto francés Louis Blériot. El día 25 de julio de 1909, durante 35,5 minutos recorrió 37 kilómetros, desde Calais, Francia, a Dover, Inglaterra, en un avión monoplano diseñado y fabricado por él mismo.

Una vez terminada la I Guerra Mundial se realizaron grandes progresos tanto en el diseño de los aeroplanos como en el de los motores. Los aviones de dos alas con los motores y las hélices situadas en la parte posterior pronto fueron sustituidos por aviones con los motores situados en la parte delantera. Hasta ese momento existían pocos modelos de monoplanos, pero la guerra cambió y evolucionó su creación, en virtud de que ambos bandos emprendieron la fabricación de los denominados con dos, tres y hasta cuatro motores que en Europa fueron al principio del tipo rotativo, aunque pronto se sustituyeron por los modelos radiales.

---

<sup>6</sup> Ugarte Romano, Luis, "Tratado de Derecho Aeronáutico", Editorial Luis Ugarte Romano, México 2000, Pág. 30



Es importante mencionar que en Estados Unidos de América se aprobó el transporte aéreo de correo en el año 1911 y se realizó el primer vuelo el 23 de septiembre, con tal hecho, se consideran pioneros en este rubro. El piloto, Earle Ovington, llevó la saca de correos en sus rodillas en un vuelo que tan sólo duró 5 minutos y recorrió los 8 kilómetros que hay entre el boulevard Nassau y Mineola, ambos en Long Island, Nueva York. El servicio duró sólo una semana.<sup>7</sup>

Una vez concluida la guerra, la aviación comenzó de nueva cuenta a evolucionar esta vez de manera más rápida que de la fecha de aquel primer vuelo, es así, que los vuelos transoceánicos comenzaron con el NC-4. El vuelo de este enorme hidroavión se inició en Rockaway Beach, Long Island, el 8 de mayo de 1919 y después de 23 días de actividad, finalizó el 31 en Plymouth, Inglaterra.

El primer vuelo trasatlántico sin escalas lo consiguieron los pilotos británicos John William Alcock y Arthur Whitten Brown. Entre el 14 y el 15 de junio de 1919, en poco más de 16 horas, volaron desde Saint John's, Newfoundland, hasta Clifden, Irlanda, y ganaron un premio de 50.000 dólares otorgado por el *London Daily Mail*.<sup>8</sup>

Sin embargo la llegada de la Segunda Guerra Mundial, desafortunada para la humanidad pero que, como se ha notado, provoca una evolución en la aviación e impulsa los avances científicos y tecnológicos en ella, durante su desarrollo se aceleró en gran medida el desarrollo de los aviones y se consiguieron importantes avances en los de bombardeo y combate, así como en el transporte aéreo de tropas paracaidistas, tanques y equipo pesado. De esta forma y por primera vez en la

---

<sup>7</sup> Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado, (en doce tomos), Selecciones de Reader's Digest, Tomo I, México, 1990, Pág. 320

<sup>8</sup> Gómez Méndez, Sergio, et. al., "Historia Edad Moderna y Contemporánea", Editorial Prentice Hall, México 1998, Pág. 115



historia, la aviación se convirtió en el factor más decisivo en el transcurso de la guerra.

Concluida la Segunda Guerra Mundial, nos encontramos en una nueva era de la aeronáutica, no solo militar, en la cual vino una especie de recesión, sino que la aviación civil tuvo un auge extremo, su producción se incrementó, y conllevó a la creación de nuevas líneas aéreas.

Como es lógico, el aumento en la cantidad de aeronaves comerciales y la creación de aerolíneas, trae consigo una mayor oferta de dichos servicios, se reduce el precio de las tarifas tanto de pasaje como de carga y en 1945 volvieron a operar todos los servicios comerciales internacionales. La experiencia en la manufactura de aeronaves durante la guerra, fue utilizada en la construcción de aviones civiles, de modo tal que las compañías aéreas dispusieron de aviones más grandes y más rápidos, a fin de proporcionar un mejor servicio y óptimas comodidades a los usuarios.<sup>9</sup>

Dicho lo anterior y habiendo dado un panorama amplio de lo que ha sido la evolución en la aviación, es momento de adentrarnos en el tema de esta tesis, y resulta necesario que, en primera instancia, se ofrezca un panorama general del Derecho aeronáutico, desarrollando en este primer capítulo los conceptos y definiciones que, sin ser la totalidad de los utilizados dentro de esta rama del Derecho, tan técnica y amplia en sus instituciones y aspectos técnicos, creemos son los necesarios y primordiales para entender de forma clara y correcta la investigación que nos ocupa; en tal virtud, se comenzará por dar una definición de Derecho Aéreo, de manera precisa y acorde a lo que creo correcto.

---

<sup>9</sup> Francoz Rigalt, Antonio, "Principios de Derecho Aéreo", D.A.P.P., México 1939, Pág. 31



## 1.1 CONCEPTO DE DERECHO AÉREO.

Dada la evolución de los elementos técnicos a que ha dado lugar la aviación, surge en el campo jurídico y legal una nueva rama del Derecho, que a lo largo del tiempo se le ha denominado de diversas formas. De forma breve estudiaremos algunos de estos conceptos.

En primer lugar esta rama del Derecho surge con la aparición y desarrollo de la aviación y el nombre que se le ha dado a esta rama del Derecho también ha tenido su evolución, pasando desde llamarlo Derecho Espacial o Derecho Aéreo, hasta Derecho Aeronáutico, Derecho de la Aviación y Derecho de los Transportes Aéreos, principalmente.<sup>10</sup>

El autor Abelardo Rojas Roldan señala correctamente que El Derecho Espacial, tiene distintas subramas, entre las cuales se encuentra el Derecho Aéreo y el Derecho Aeronáutico o de la Aviación o de los Transportes Aéreos ( así como el Astronáutico, el de las Telecomunicaciones y el Derecho del Control de la energía Nuclear y otras semejantes), es decir, no podemos hablar de que dichas ramas tengan un mismo campo de estudio, sino que son especiales y diferentes la una de la otra. Para él, el Derecho Aéreo regula la utilización, en todas sus formas, del espacio aéreo o inmediato a la corteza terrestre, y de esta rama de Derecho y debido a la aparición y desarrollo de la aviación da lugar a la creación de otra rama denominada Derecho Aeronáutico autónoma a la anterior.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Cfr. Foglia, Ricardo A. et. al. "Derecho Aeronáutico", Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires Argentina, 1976, Pág. 7.

<sup>11</sup> Cfr. Rojas Roldan, Abelardo, "Notas sobre Derecho Espacial", Editorial Lex, México, 1969, Pág. 99-117.



Por su parte Ricardo A. Foglia sostiene que el denominar a esta materia como Derecho Aéreo no es preciso, porque abarca un campo mayor que la disciplina aeronáutica, pues podrían incluirse otras formas de actividad como las transmisiones efectuadas por ondas radiales por ejemplo, y expresa su conformidad de llamarla Derecho Aeronáutico en virtud de que se adecua con mayor precisión a los problemas de esta disciplina, puesto que la traduce en normas jurídicas.<sup>12</sup>

Por mi parte, sin querer entrar en la discusión que se ha propiciado por encontrar la denominación más acorde a esta rama jurídica, me parece que el concepto o término más preciso o aproximado al campo de estudio de esta rama del Derecho es el de Derecho Aeronáutico, sin embargo, para los fines de este trabajo de tesis la denominaré como Derecho Aéreo, por la razón de que así ha sido nombrada la materia impartida en la Facultad de Derecho de esta hermosa Universidad, "Derecho Aéreo y Astronáutico".

Existen diversas definiciones de esta rama del Derecho, sin embargo, me enfocaré en las enunciadas por los siguientes autores: Pietro Cogliolo, Gay de Montellá, Antonio Ambrosini, Eduardo Hamilton, Agustín Rodríguez Jurado y Luís Tapia Salinas.

El tratadista italiano Pietro Cogliolo nos da la siguiente definición: "el Derecho Aeronáutico es el conjunto de normas de derecho público y privado que regula la navegación aérea y, en general, el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire en relación con las cosas, con las personas y con la tierra."<sup>13</sup> Esta definición me parece que no encuadra a todo el ámbito aeronáutico, sino

---

<sup>12</sup> Op. Cit, Foglia, Ricardo A. et. al. "Derecho Aeronáutico", Pág. 8 y 9.

<sup>13</sup> Citado por, Videla Escalada, Federico N., "Derecho Aeronáutico", Editorial Buenos Aires, tomo I, Buenos Aires Argentina, 1969, Pág. 14.





únicamente engloba a aquellas actividades que ya están reguladas, al referirse que el Derecho Aeronáutico es el conjunto de normas de derecho publico y privado... condición que limita el campo de estudio toda vez que, como ya se ha comentado, esta rama del derecho se encuentra en constante evolución debido a su propia naturaleza y el Derecho Aéreo se encargará de estudiar aquellas situaciones que aún no se han regulado y plasmado en una ley, reglamento o convenio. Por tal razón considero que no es de aceptarse la definición mencionada.

Por su parte, Gay de Montella lo conceptualiza de la siguiente manera: “conjunto de normas de derecho público y privado de la navegación aérea dedicada al transporte de cosas y de personas, mediante la utilización de las aeronaves, y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema.”<sup>14</sup> De la misma manera Gay de Montella enfoca al Derecho Aéreo como un conjunto de normas y no como una rama del derecho que tiene un campo de estudio e investigación que va más allá de lo ya establecido en leyes, reglamentos y tratados internacionales. En tal virtud también me parece inadecuada su definición y además resalta el carácter del transporte de personas y cosas.

Para Antonio Ambrosini es “aquella rama del derecho que estudia todos los factores esenciales a la navegación aérea, es decir, el ambiente (atmósfera y superficie) en el que se organiza y desenvuelve; el medio (aeronave) con el que se actúa, y todas las relaciones jurídicas públicas y privadas, nacionales e internacionales a las cuales da lugar.”<sup>15</sup> Esta definición es técnicamente adecuada, porque encierra el aspecto práctico de esta rama, al señalar que estudia los factores

---

<sup>14</sup> ídem

<sup>15</sup> Ambrosini, Antonio. “Instituciones de Derecho de la Aviación”, Buenos Aires, 1946, Pág. 48.



esenciales a que dé lugar la navegación aérea, el lugar en que se realiza y el medio que utiliza, sin dejar a un lado el aspecto jurídico de dicha actividad al establecer que parte de su objeto de estudio son también todas las consecuencias jurídicas que esto conlleva, sin embargo, pierde de vista los principios y las instituciones que son propios al Derecho Aéreo.

Una definición que podemos citar de Derecho Aeronáutico o Aéreo es la que propone Eduardo Hamilton y dice así: “Podemos precisar que el Derecho Aeronáutico comprende todas las relaciones jurídicas originadas por la navegación aérea y, en particular, por el transporte.”<sup>16</sup> Me parece que esta definición no es lo bastante amplia como para incluir todos los aspectos del derecho aeronáutico, al hacer hincapié al transporte aéreo, reconociendo que puede haber navegación aérea sin necesidad de transportar cosa o persona alguna, además que no incluye al marco jurídico que rige dicha actividad.

Por lo que respecta al reconocido autor Agustín Rodríguez Jurado nos indica lo siguiente: “desde el punto de vista objetivo es el estudio y la regulación jurídica de la actividad aeronáutica, englobando a todas sus manifestaciones y formas.”<sup>17</sup> A pesar de ser una definición corta considero que termina englobando a toda la actividad aviatoria con esta definición, en tal virtud me parece aceptable la definición de Agustín Rodríguez Jurado.

---

<sup>16</sup> Hamilton, Eduardo, Manual de Derecho Aéreo, Editorial Jurídica de Chile, 2ª Ed., Chile, 1960, Pág. 12

<sup>17</sup> Rodríguez Jurado, Agustín, “Teoría y Practica del Derecho Aeronáutico”, Editorial Desalma, Argentina, 1986, Pág. 2



Luís Tapia Salinas maneja el término como “aquel conjunto de normas que se refieren a la navegación aérea.”<sup>18</sup> De igual manera esta definición se refiere únicamente a las normas jurídicas que regulan la navegación aérea dejando a un lado el aspecto práctico que es también parte de su estudio.

Por su parte el profesor Wegerdt, citado por Tapia Salinas, lo denomina como el “conjunto de normas de carácter internacional e interno, de Derecho público y privado que, por su contenido objetivo, corresponden a las peculiaridades de la aeronáutica y están regladas por medio de actos legislativos para la navegación aérea en particular.”<sup>19</sup>, es de señalarse que esta definición es desde mi punto de vista una de las más interesantes, porque añade que además de normas de derecho público y privada tiene una especial naturaleza que son de carácter Nacionales e Internacionales.

El concepto que propongo es el siguiente: Son los principios, instituciones y normas jurídicas que estudian el marco jurídico y los aspectos esenciales de la navegación aérea, el medio con el que se efectúa (aeronave) y todas las relaciones jurídicas a las que da lugar.

### **1.1.1 CARACTERÍSTICAS DEL DERECHO AÉREO.**

Existen diversos autores que analizan las características del derecho aéreo, por ende, para analizar dichos caracteres y para los fines de este trabajo voy a referir sólo los planteamientos de aquéllos que, según considero, son los más destacados:

---

<sup>18</sup> Tapia Salinas, Luis, “Derecho Aeronáutico”, 2a Ed., Editorial Bosh, España, 1993, Pág. 11.

<sup>19</sup> Tapia Salinas, Luis, “Curso de Derecho Aeronáutico”, Editorial Bosch, España Barcelona 1980, Pág. 10.



---

Luís Tapia Salinas, Federico N. Videla Escalada, Eduardo Hamilton y Agustín Rodríguez Jurado.

El primero menciona los siguientes caracteres y elementos que conforman, a su parecer, el derecho aéreo:

- Internacionalidad. El autor enfatiza en la naturaleza que tiene la navegación aérea y lo complicado que sería que este medio de transporte no irrumpiera las fronteras de otros estados, a dicha condición es preciso la existencia de una legislación internacional uniforme so pena de hacerle perder su característica de rapidez. Hace evidente que la internacionalización no deberá privar a los Estados del ejercicio de su soberanía.
- Carácter Comercial. Menciona en esta característica que, debido a la gran importancia que tiene el transporte aéreo a nivel global, sin ser este ámbito la única materia de estudio del Derecho Aéreo o Aeronáutico, es vital a nivel comercial por la especialidad de dicho transporte.
- Carácter Político. El autor sostiene que el Estado tiene un papel preponderante en el reconocimiento de algunos principios aéreos, poniendo como ejemplo la aceptación y aprobación de las tarifas que han de aprobarse en el ámbito local e internacional, notándose con esto que la voluntad de las partes se vea limitada, tanto por la norma impuesta por el poder público, como por la política aérea internacional, sin menoscabo de que el derecho aeronáutico haya de apegarse necesariamente dentro del campo de derecho público.



- Dinamismo. El desarrollo de la técnica y de muchas cuestiones de tipo práctico es la causa principal para que en el derecho aéreo se apliquen nuevas normas frente a fenómenos y actividades que van naciendo.<sup>20</sup>

Por su parte, Federico N. Videla Escalada sostiene que las principales características de esta rama son:

- Dinamismo. Es una disciplina que aún teniendo principios estables y fijos, con solidez en sus instituciones, la misma técnica de la aviación y su constante cambio exige que el Derecho Aéreo o Aeronáutico deba sufrir una adaptación que responda a las necesidades sociales, aparejada con sus problemas y funciones.
- Internacionalidad. Explica que, debido al medio en el que se realiza la actividad aviatoria (el espacio aéreo), las fronteras que dividen a los países resultan meramente teóricos, ya que las características de la aeronave y en sí de la aviación, la extensión y la rapidez de los vuelos da consigo un contacto inmediato entre los pueblos. En consecuencia es necesaria la creación de principios internacionales que regulen el vuelo y las consecuencias jurídicas que origina, buscando como último fin su unificación.
- Reglamentarismo. La movilidad y evolución permanente de la técnica exige formular nuevos preceptos específicos que complementen las leyes generales, debiendo delegar el poder legislativo al poder ejecutivo de las facultades necesarias para que actúe en consecuencia de las mismas.
- Integralidad. Consiste en la existencia de un conjunto de principios y disposiciones que se conjugan a todo el campo jurídico.

---

<sup>20</sup> cfr, Tapia Salinas, Luis, *ibidem*, Pág. 13-19



- Autonomía. La enfoca desde tres puntos de vista: legislativo, didáctico, y científico, en donde el legislativo está claramente plasmado cuando más de ochenta países lo respaldan con leyes positivas, orgánicas e integrales, que siguiendo una línea internacional de la materia son creadas en inspiración con las convenciones internacionales. La autonomía didáctica consiste en que en las universidades importantes del mundo, el derecho aeronáutico sea enseñado como una materia específica; cabe destacar que dicha autonomía está en proceso. La autonomía científica, considerada como la base de las anteriormente mencionadas, está en relación con la investigación que se realiza en la materia, basta ver el intenso trabajo de investigación que se desarrolla en el derecho aeronáutico para afirmar que sí existe autonomía científica en la misma.<sup>21</sup>

De acuerdo con nuestro tercer autor a señalar, Eduardo Hamilton, sugiere que el Derecho Aeronáutico presenta las siguientes características:

- El elemento en que se basa esta materia es en el espacio aéreo.
- La rápida evolución de esta materia y sus constantes transformaciones.
- Sus normas legales deben ser muy generales y dúctiles.
- Existe un papel preponderante en la reglamentación.
- La costumbre juega un papel importantísimo en esta rama del derecho por las siguientes razones: El derecho aéreo es en gran parte consuetudinario y las reglas que rigen la costumbre en el derecho aéreo son diferentes en virtud de que cuenta con las siguientes particularidades:

---

<sup>21</sup> cfr. Videla Escalada, Federico N., op.cit., Pág. 37-50



- 
- a) Constituyen derecho, cuando no hay ley escrita.
  - b) Ayuda a aplicar la ley escrita.
  - c) Se utiliza para interpretar la ley escrita.
  - d) El tiempo exigido para probar su existencia es menor.
- Carácter internacional predominante en las normas jurídicas del derecho aéreo. Esta característica se da porque históricamente el Derecho Internacional Aeronáutico ha estado presente mucho antes que el Derecho Nacional Aeronáutico.<sup>22</sup>

En su caso Agustín Rodríguez Jurado indica los siguientes elementos como características especiales del Derecho Aeronáutico:

- Internacionalidad. No cabe duda que el derecho aeronáutico tiene el carácter de la internacionalidad. Esta característica tiene dos formas de manifestación: la uniformidad y la unificación legislativa. La uniformidad legislativa implica que los principios universales son utilizados por las leyes nacionales para resolver diversos problemas que se presentan. Para Agustín Rodríguez Jurado la uniformidad legislativa es: “alcanzar el desiderátum de una ley internacional destinada a regir en una pluralidad de Estados y es, por lo tanto, el logro de la “internacionalidad” en su expresión más práctica y concreta.”<sup>23</sup>
- Politicidad. Siempre el factor político ha sido primordial para la elaboración de las leyes aeronáuticas nacionales como internacionales, por diversos factores; algunos de ellos son: la utilización de la aviación como arma de guerra, la necesidad de conciliar la libertad de tráfico aéreo conjugada con la necesidad

---

<sup>22</sup> Cfr. Hamilton, Eduardo, Op cit, Pág. 13-20

<sup>23</sup> Cfr. Agustín Rodríguez Jurado, Op cit, Pág. 5



---

de mantener el principio de la soberanía sobre el espacio, así como la influencia que tiene en la economía nacional.

- **Integralidad.** El derecho aeronáutico es una rama integral de la ciencia jurídica, porque en ella se consideran instituciones jurídicas tratadas en casi todas las ramas del derecho. El derecho aeronáutico no se divide en más, pues es uno solo, éste se integra por muchas instituciones que son estudiadas por otras ramas del derecho, sin embargo son estudiadas en función de otras relaciones jurídicas, dando como resultado que las soluciones presentadas por otras ramas de derecho no son las mismas que en el derecho aeronáutico. De esta forma cuando se analiza la composición normativa de la materia se ve que tiene una permanente influencia del derecho público.
- **Dinamismo.** Es indiscutible que ésta es una característica esencial de la materia, pues a través de los tiempos se han incluido nuevas instituciones jurídicas y de esta forma nuevos problemas que son solucionados conforme pasa el tiempo.
- **Autonomía.** El Derecho Aeronáutico obedece a los principios generales del Derecho como lo hacen todas y cada una de sus ramas, además de éstos, tiene sus propios principios, secundarios y complementarios frente a los generales del derecho. Esta materia goza de autonomía en cuanto su funcionamiento independiente con respecto a otras ramas del Derecho y en cuanto a su estructura.

A. **Autonomía científica.**- Existen varias corrientes respecto del tema que nos ocupa, una que sostiene la autonomía sin más limitaciones que las





impuestas por el funcionamiento de la materia, otra corriente sostiene que el Derecho Aeronáutico forma parte del Derecho Marítimo. Este autor, se adhiere a la corriente autonomista pues tiene caracteres distintivos que le conceden plena autonomía. Es innegable que el Derecho Aeronáutico gracias a su intensa actividad doctrinal y legislativa cuenta con instituciones estructuradas incidiendo en cada una de las normas que lo integran.

B. Autonomía legislativa.- Hoy día son pocos los países que en su legislación interna carecen de un ordenamiento normativo encargado de regular las relaciones derivadas de la actividad aeronáutica.<sup>24</sup>

Desde mi punto de vista, las características más relevantes del Derecho Aeronáutico son las que citaré en seguida: internacionalidad, dinamismo, integralidad y autonomía en sus tres vertientes: legislativo, didáctico, y doctrinal, mismas que a continuación me dispongo a explicar.

- La *internacionalidad* se da por la misma naturaleza de la aviación, que debido a las grandes distancias que las aeronaves recorren y la facilidad que se tiene en este medio de cruzar fronteras, es necesario establecer una regulación internacional para tratar de unificar ciertos principios elementales que los regulen.
- La *politicidad* en el derecho aeronáutico se da en virtud de que se toma en cuenta los aspectos políticos de un estado para implementar o crear las

---

<sup>24</sup> Cfr. Agustín Rodríguez Jurado, Op cit, Pág. 5 - 14



---

normas aeronáuticas locales (ley nacional), y establecer los lineamientos a seguir por la actividad aviatoria.

- El *dinamismo* se ve claramente reflejado en la evolución de la técnica y el progreso de la tecnología que, a su vez, va generando nuevos acontecimientos que las normas deberán de regular y se ve en la obligación de evolucionar junto con ellas.
- La *Integralidad* del derecho aeronáutico se presenta toda vez que es un conjunto sistemático e integral de normas y utensilios que procuran conjuntarse para regular todas las relaciones y efectos que se derivan de la aeronave, así atrae a otras ramas de la disciplina normativa para integrarlas al derecho aéreo.
- La *autonomía* se presenta porque su funcionamiento es independiente frente a la estructura de otras ramas de la disciplina normativa, pero nunca en contra del sistema normativo general y, por supuesto, en los principios generales del derecho.

La autonomía del derecho aeronáutico se debe demostrar a partir de tres elementos fundamentales, que surgen a partir de formular las siguientes preguntas: ¿cuenta con una legislación propia?, ¿tiene una doctrina especializada?, ¿existe la enseñanza de la materia de forma sistemática?

Como respuesta a la primera interrogante se puede afirmar que el Derecho Aeronáutico y la actividad relacionada con la aeronave tienen su propia regulación jurídica, en México por ejemplo tenemos la Ley de Aviación Civil y su reglamento, la Ley de Aeropuertos y sus reglamentos, las NOMS



---

(Normas Oficiales Mexicanas aplicables) y las disposiciones generales contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación, además ha celebrado y ratificado variados convenios bilaterales y multilaterales sobre transporte aéreo y especializados en la materia aeronáutica, que constituyen ley suprema en toda la unión de acuerdo al artículo 133° constitucional.

Dando respuesta a la segunda pregunta se sabe que existen obras doctrinales sobre el derecho aeronáutico y obras de un sin número de autores que tratan y estudian la materia, tales como los citados en este trabajo como son *Derecho Aeronáutico* de Federico N. Videla Escalada, *Derecho Aeronáutico* de Luís Tapia Salinas, *Derecho Aeronáutico y transporte aéreo* de Mario Orestes Folchi y Eduardo T. Consentino, entre otros tratadistas principalmente franceses, alemanes, argentinos y españoles que han desarrollado diversas corrientes doctrinarias que describen y enriquecen a la materia.

Y en cuanto a la tercera pregunta, podemos afirmar que cuenta con autonomía didáctica en virtud de que la materia se imparte en diversas universidades, cumpliendo dicho papel no solo a nivel nacional, sino también internacional, apoyándose en un temario básico de estudio, libros de consulta y por supuesto una cátedra especializada. Es necesario resaltar que la materia se imparte en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, con más de 50 años de manera ininterrumpida, y ha tenido como docentes a licenciados reconocidos en la materia, tales como al Lic. Antonio Francoz Rigalt y al Lic. Pedro Noguerrón Consuegra.



## **1.2 CONCEPTO Y CLASIFICACIÓN DE AERONAVE.**

Corresponde el momento de establecer un concepto de aeronave, existen varias definiciones casi igual o más que las existentes para Derecho Aeronáutico, esta circunstancia establece la necesidad de definirla y conceptualizarla, a fin de situarla jurídicamente. Adoptando a la aeronave como una unidad mecánica, provista de motores que la impulsan a desplazarse en el medio atmosférico, que desemboca su creación a la aparición de una nueva rama del Derecho denominada Derecho Aeronáutico logramos comprender que no es sencillo definirla solo en ese aspecto, situación por la que resulta relevante establecer su definición y por supuesto conocer la clasificación de éstas.

### **1.2.1 CONCEPTO.**

Tal y como establecí al principio del capítulo, únicamente haré referencia de aquellos conceptos y definiciones que permitan el desarrollo claro y congruente de mi tema de tesis. En este orden de ideas continuaré dicha investigación con el concepto de aeronave, se mencionarán sólo las definiciones de los autores más reconocidos en el ámbito del Derecho Aeronáutico, así como los conceptos establecidos en el ámbito internacional por la convenciones de la materia o leyes nacionales y, en territorio nacional, la definición que establece la Ley de Aviación Civil.

De acuerdo con Luís Tapia Salinas, se entiende como “todo aparato susceptible de dedicarse a la navegación aérea”.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Citado por, Videla Escalada, Federico N., Derecho Aeronáutico, Editorial Buenos Aires, tomo II, Buenos Aires Argentina, 1969, Pág. 22.



Federico N. Videla Escalada lo define como “aparato apto para circular en el espacio aéreo y transportar personas o cosas, este autor utiliza dos elementos como primordiales para definir a la aeronave, que son: las aptitudes para circular en el espacio aéreo y la de transportar personas o cosas.”<sup>26</sup>

Existen diversos tratados y convenios que nos dan una definición de aeronave, citaré únicamente como ejemplo a los convenios siguientes: Convenio Internacional de Navegación Aérea, Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el Convenio de Ginebra de 1948.

El Convenio Internacional de Navegación Aérea, firmado en París, en el año de 1919 la definió de la siguiente manera “Todo aparato que puede sostenerse en la atmósfera merced a la reacción del aire.”, de esta definición se puede observar el hecho de que cualquier objeto que pueda sustentarse en la atmósfera, no importando qué medio utilice el mismo para hacer la reacción con el aire pudiera ser una aeronave.<sup>27</sup>

Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en 1944, que va a definirlo en su Anexo 7 sobre marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves, definiéndolo como “toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la Tierra”<sup>28</sup>.

Convenio de Ginebra de 1948, la definió de la siguiente forma: “la expresión de aeronave comprende la célula, los motores, hélices, aparatos de radio y todas las

---

<sup>26</sup> Cfr. Ibidem, Pág. 25

<sup>27</sup> Tapia Salinas, Luis, Op. Cit. Pág. 40

<sup>28</sup> DIARIO OFICIAL. AÑO CXXVII. N. 39988. 22, Agosto, 1991. Pág. 2, Anexo 7, Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Firmado en Chicago en 1944.



piezas destinadas al servicio de la aeronave que estén unidas a ellas o aparezcan temporalmente separadas.”<sup>29</sup> Esta definición la considero correcta exclusivamente para establecer que si los motores y demás aparatos se encuentran unidos a una aeronave son considerados como tales, es decir que un motor de una aeronave aunque funcione correctamente no será considerado como aeronave, esto es debido a la naturaleza del convenio y su ámbito a regular pero en realidad no define en sí qué es la aeronave.

Según el Código Argentino Art.- 32: “Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas”.<sup>30</sup> En este concepto que nos entrega la legislación de la República de Argentina me parece insuficiente, toda vez que no es necesaria la transportación de cosa o persona alguna para considerar a un “aparato o mecanismo” como aeronave, siempre que pueda circular con autonomía en el espacio aéreo.

En los Estados Unidos de América, se define a las aeronaves de la siguiente forma: “Cualquier aparato ahora conocido, o en adelante inventado, usado o destinado para la navegación o el vuelo por el aire”.<sup>31</sup> Esta definición la podemos encontrar en el texto de Civil Aeronautics Act, título I, sección I. En mi consideración, creo que es muy imprecisa la definición que nos ofrece en virtud de que inclusive un papalote podría entrar dentro de dicha definición sin considerarse a éste como una aeronave, por tal circunstancia es inapropiada su conceptualización.

---

<sup>29</sup> Citado por...Hamilton, Eduardo, Op cit, Pág. 102

<sup>30</sup> Citado por... Rodríguez Jurado, Agustín, Op. Cit, Pág. 79

<sup>31</sup> Citado por...Ibidem, Pág. 80



La legislación Italiana de 1942 considera a la aeronave como: “los aparatos que utilizando el sustentamiento estático o dinámico del aire, son aptos para transportar personas o cosas”.<sup>32</sup> Nuevamente considero que el incluir el transporte de cosas o personas se encuentra por demás inexacto por lo que se ha señalado anteriormente.

En el caso de México, según la Ley de Aviación Civil, “aeronave es cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo, con personas, carga o correo”.<sup>33</sup> La definición anterior menciona la capacidad de transportar carga, correo o personas, mas no establece que sea un requisito indispensable.

Existen principalmente dos vertientes para definir a la aeronave, la primera es la que se basa en el medio en que circula el aparato que se pretende definir, es decir, el espacio aéreo, la segunda se basa en la aptitud para efectuar transportes por aire.<sup>34</sup>

Rodríguez Jurado critica aquellas definiciones que se fundamentan en el elemento aire diciendo que los dos aspectos indispensables para definir a la aeronave son: que puedan circular en el espacio aéreo y la capacidad o aptitud de transportar personas o cosas.<sup>35</sup>

El término transporte debe interpretarse en sentido amplio, entendiéndose a esto como la posibilidad o aptitud para llevarlo a cabo, en virtud de que algunas aeronaves no se dedican precisamente al transporte sin embargo tienen la capacidad

---

<sup>32</sup> Citado por... Ibidem, Pág. 83

<sup>33</sup> Ley de Aviación Civil, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de Mayo de 1995, entro en vigor el 13 de mayo de 1995.

<sup>34</sup> Cfr, Ibidem, Pág. 81

<sup>35</sup> Cfr. Ibidem, Pág. 82



de hacerlo, un ejemplo de esto son las aeronaves de elevamientos fotográficos, fumigación, propaganda, entre otros.<sup>36</sup>

Considero que la definición más acertada es la establecida por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de Chicago celebrada en el año de 1944, misma que ha sido mencionada con anterioridad.

### **1.2.2 CLASIFICACIÓN.**

Existen diversos criterios para clasificar las aeronaves, para los fines de este trabajo les expondré las clasificaciones que da Ricardo A. Foglia, siguiendo el criterio Técnico y el criterio Jurídico.

Por cuanto hace, a la clasificación de las aeronaves en sentido técnico, la OACI las clasifica en: aeronaves más ligeras que el aire llamados “aeróstatos”, y aeronaves más pesadas que el aire denominados “aerodinos”, e igualmente en aeronaves civiles y de estado.<sup>37</sup>

Criterio Técnico.- es el que establece la Organización de Aviación Civil Internacional en su anexo 7, creando la siguiente clasificación.

---

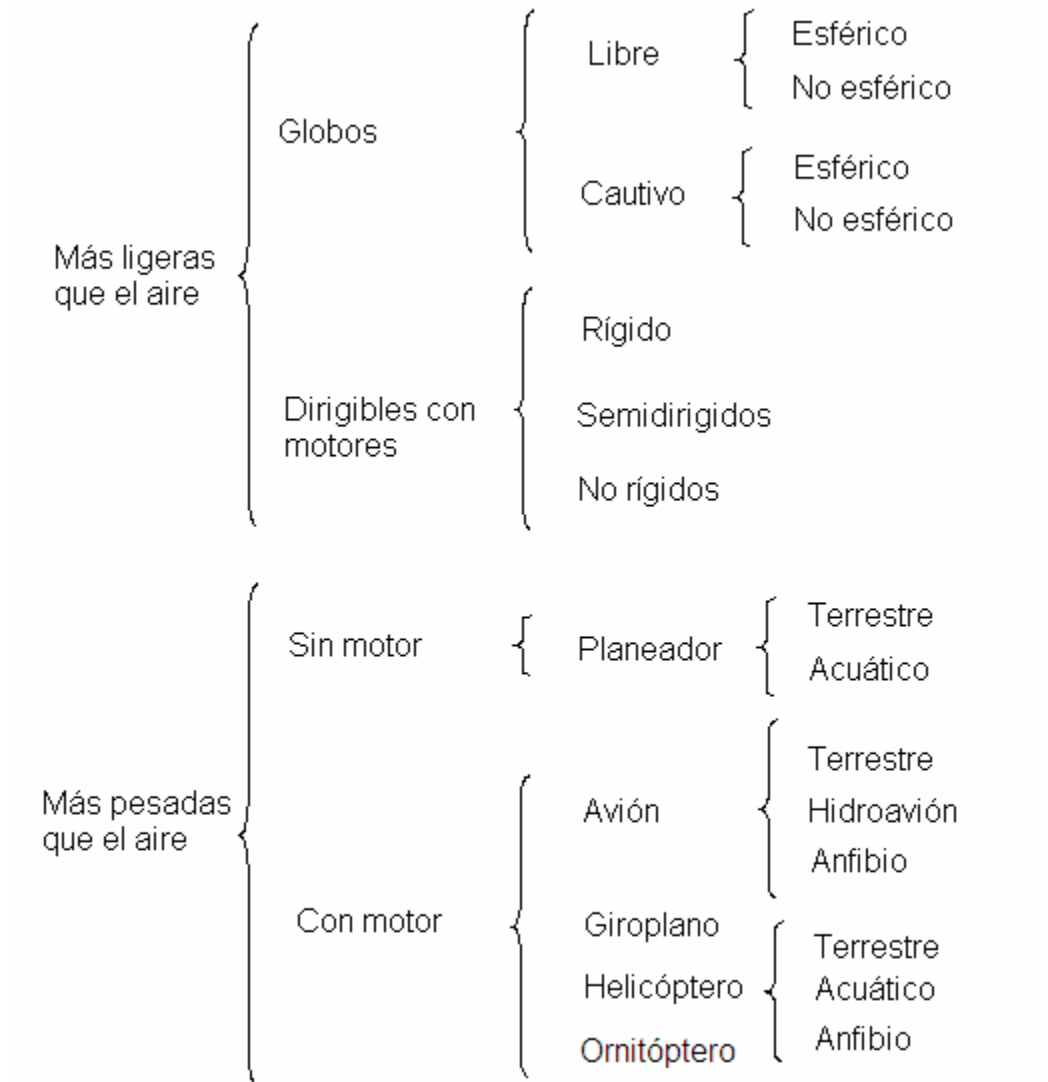
<sup>36</sup> Cfr. Ibidem, Pág. 84

<sup>37</sup> Ugarte, Romano Luís. “Tratado de Derecho Aeronáutico”, Editorial Luís Ugarte Romano, México 2000, Pág. 172





Cuadro No. 1<sup>38</sup>



Criterio Jurídico.- en este criterio las aeronaves se subdividen en públicas y privadas, así como en nacionales y extranjeras.

<sup>38</sup> cfr. Foglia, Ricardo A., Derecho Aeronáutico, Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires Argentina, 1968, Pág. 90. Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en 1944, anexo 7



Públicas.- son aeronaves designadas a servicios públicos, ya sea realizando servicios militares, aduaneros y de policía.

Privadas.- esta categoría comprende por exclusión, todos los aparatos no incluidos en la anteriormente mencionada.

Nacionales.- engloba a todas las máquinas matriculadas por el registro del país al cual pertenece y en el que cumple su actividad.

Extranjeras.- engloba a todas las máquinas que están inscritas en otros registros de un país que no pertenece al lugar en el que se encuentran realizando su actividad.<sup>39</sup>

Por su parte Eduardo Hamilton únicamente las clasifica en dos tipos que son:

- Públicas.- las destinadas exclusivamente al servicio del Estado dentro de las cuales se engloban las militares y aquéllas que presten un servicio civil en el Estado.
- Privadas- por exclusión aquéllas que no prestan un servicio para el Estado, dentro de éstas encontramos a las de turismo, comerciales (destinadas al transporte remunerado de pasajeros, carga o correspondencia), deportivas o simplemente privadas.<sup>40</sup>

Ahora señalaremos la clasificación de las aeronaves de acuerdo a lo establecido por la legislación vigente en los Estados Unidos Mexicanos, es decir, la Ley de Aviación Civil, la cual en su artículo 5 indica lo siguiente:

“Artículo 5.- Las aeronaves mexicanas se clasifican en:

I. Civiles, que podrán ser:

---

<sup>39</sup> Cfr. Ibidem, Pág. 90-91.

<sup>40</sup> Cfr. Hamilton, Eduardo, Op. Cit, Págs. 176 y 177.



a) De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional, y

b) Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio, al público o para el transporte particular sin fines de lucro, y aquéllas cuyo fin expreso sea la experimentación, acrobacia, exhibición y las que por su naturaleza sean de colección.

II. De Estado, que podrán ser:

a) Las de propiedad o uso de la Federación distintas de las militares; las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales, y

b) Las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.<sup>41</sup>

Es evidente que establece un criterio jurídico, sin embargo no hace mención acerca de las aeronaves extranjeras en ninguno de sus párrafos, solamente considera a las nacionales dentro de su clasificación.

### **1.3 CONCEPTO DE AERONAVE EN VUELO**

Para los fines del presente trabajo, es de particular relevancia definir a la aeronave en vuelo, cuando menos ubicar los efectos que produce, en razón de que la actividad del hombre con la aeronave es la que, en su caso, es susceptible de causar daños.

Por lo que respecta al presente inciso primero presentaremos el concepto de aeronave en vuelo que contiene el Convenio de Roma de 1952.

---

<sup>41</sup> Ley de Aviación Civil publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de Mayo de 1995.



En la Convención Sobre Daños a Terceros en la Superficie Causados por Aeronaves Extranjeras en su artículo primero, párrafo segundo, se establece la definición de aeronave en vuelo que a continuación presentamos:

“A los fines del presente Convenio, 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. Si se trata de una aeronave más ligera que el aire, la expresión "en vuelo" se aplica al período comprendido desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquél en que queda amarrada nuevamente a ésta.”<sup>42</sup>

En este concepto desprendido del Convenio en mención, no es suficientemente amplio, no abarca dentro de la definición de aeronave en vuelo, todos los daños a terceros en la superficie que una aeronave puede ocasionar.

En el Convenio de La Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves de 1970, de igual forma establece una definición de aeronave en vuelo indicando lo siguiente:

“Artículo 3.- 1. A los fines del presente Convenio, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.”<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> Artículo 1, Convención Sobre Daños a Terceros en la Superficie Causados por Aeronaves Extranjeras de 1952.

<sup>43</sup> Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de Aeronaves, Adoptada por la Conferencia de la Haya el 16 de diciembre de 1970



Aún deja un vacío del momento en que la aeronave es remolcada para comenzar su recorrido de decolaje o despegue hasta que es nuevamente remolcada a su hangar o lugar donde quedará estacionada, por lo que dicha definición no va acorde a las necesidades del presente trabajo.

El Convenio de Tokio sobre Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las Aeronaves, define en el párrafo tercero del artículo 1 a la aeronave en vuelo de la siguiente manera: “A los fines del presente Convenio 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.”<sup>44</sup>

Como se puede apreciar, el convenio anteriormente transcrito copia la misma definición de aeronave en vuelo establecida en el Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, y de igual manera me parece inadecuada.

En la Ley de Aviación Civil, en su artículo 70°, último párrafo, establece que se entenderá por aeronave en vuelo “desde el momento en que inicia la carrera para su despegue hasta el momento en que concluya el recorrido del aterrizaje.”<sup>45</sup> Es evidente la semejanza que existe entre esta definición y la establecida en el Convenio de Roma de 1952, sin menoscabo de que en este mismo artículo se incluye el concepto de “aeronave en operación”, que es un concepto más amplio que el del propio convenio, y nos indica lo siguiente:

---

<sup>44</sup> Convenio de Tokio sobre Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las Aeronaves de 1969

<sup>45</sup> Artículo 70, Ley de Aviación Civil”, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de Mayo de 1995.



“...una aeronave se encuentra en operación cuando está en movimiento, lo que ocurrirá en los casos en que:

- I. Se encuentra en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos, con tripulación, pasaje o carga a bordo;
- II. Se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz, o
- III. Se encuentre en vuelo.”

Como ya se mencionó, la definición de aeronave en vuelo será retomada de forma exhaustiva en el capítulo tercero del presente trabajo, por lo que concluiremos este apartado.

#### **1.4 CONCEPTO DE DAÑO**

Para poder dar una definición de daño, primeramente me permitiré citar las raíces del vocablo daño, proveniente del latín “*damnum*”, daño, deterioro, menoscabo, destrucción, ofensa, o dolor que se provocan en la persona, cosas o valores morales o sociales de alguien”, dicho concepto está relacionado en todas las legislaciones modernas con el de perjuicio o pérdida patrimonial.<sup>46</sup>

Ahora citaremos lo establecido en el Código Civil Federal que en el Artículo 2108 que establece lo siguiente: “Se entiende por daño la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la falta de cumplimiento de una obligación”<sup>47</sup>.

En el Libro titulado el Derecho del Daño se expresa un concepto que a continuación mencionaré: “El daño es el menoscabo que a consecuencia de un

---

<sup>46</sup> Instituto de Investigaciones Jurídicas, “Diccionario Jurídico Mexicano”, tomo III, Editorial Porrúa, México, 1985, Pág. 45

<sup>47</sup> Artículo 2108, Código Federal Civil, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de mayo de 1928.



acaecimiento o evento determinado sufre una persona, ya en sus bienes vitales naturales, ya en su propiedad o en su patrimonio”.<sup>48</sup>

Para Eduardo T. Cosentino el daño es un elemento esencial en la teoría general de la responsabilidad civil y la define como: “se manifiesta como un menoscabo de un interés legítimo patrimonial o moral, jurídicamente protegido.”<sup>49</sup>

La noción de daño, tanto en la Doctrina como en la jurisprudencia, corresponde tanto al detrimento, pérdida o menoscabo que puedan afectar a una persona en sí mismo, como a los que puedan comprometer su patrimonio, agregando la idea de que sea producido en violación a una norma jurídica, dando como resultado el nacimiento de la responsabilidad de la persona.

De acuerdo a nuestro punto de vista daño se puede definir como “todo acto que produzca una lesión a un interés jurídico”.

## **1.5 CLASIFICACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS.**

El ejercicio de la navegación aérea, integrada por una serie de actos dirigidos a la realización del transporte aéreo, puede ocasionar y en realidad ocasiona una serie de consecuencias o resultados dañosos para personas interesadas o ajenas a la propia navegación.

Antes de adentrarnos al tema de la responsabilidad, me parece correcto explicar brevemente lo que es la responsabilidad, cabe mencionar que dicho vocablo proviene de “*respondere*” que significa, inter alia: prometer, merecer, pagar. En tal virtud

---

<sup>48</sup> Jaime Santos Briz, “Derecho de Daños”, Editorial Revista de derecho Privado, España, Pág. 106

<sup>49</sup> Cosentino, Eduardo T., Régimen Jurídico del Transportador Aéreo, Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires Argentina, Pág. 26.



“*responsalis*” significa: el que responde, y en el sentido que nos ocupa “*responsum*” (Responsable) significa: el obligado a responder de algo o de alguien, misma que se encuentra estrechamente relacionada con “*spondere*”, expresión por la cual en la forma solemne de la *stipulatio* alguien asumía una obligación. El sentido en el cual debemos entender la palabra de responsable es aquel que, como dijo H. Kelsen: “un individuo es responsable cuando, de acuerdo con el orden jurídico, es susceptible de ser sancionado”. La responsabilidad presupone esta obligación, pero no se confunde con ella. La responsabilidad señala quién debe responder del cumplimiento o incumplimiento de tal obligación. La responsabilidad es, en este sentido, una obligación de segundo grado (aparece cuando la primera no se cumple, esto es, cuando se comete un hecho ilícito). Como ejemplo, uno tiene la obligación de no dañar (es responsable de no dañar nada), pero en caso de que el sujeto ocasione un daño, es responsable y por tanto tiene que pagar por él (tiene responsabilidad por haber ocasionado dicho daño).<sup>50</sup>

Una vez puntualizado lo anterior, comencemos por explicar qué es la responsabilidad y mencionaremos las clases de responsabilidad civil que existen.

Responsabilidad civil es, en términos sencillos, “La que dimana de culpa extracontractual o de la violación de los contratos de arrendamiento, depósito, comodato, aparcería, transporte, hospedaje y servicios profesionales,”<sup>51</sup> o también se entiende como “la obligación de soportar la reacción del ordenamiento jurídico frente al hecho dañoso o la consecuencia de la violación del deber jurídico de no dañar a

---

<sup>50</sup> Cfr. Instituto de Investigaciones Jurídicas, “Diccionario Jurídico Mexicano”, tomo VIII, Editorial Porrúa, México, 1985, Pág. 44

<sup>51</sup> Eduardo Pallares, “Diccionario de Derecho Procesal Civil”, 24<sup>a</sup> Ed., Editorial Porrúa, México, 1998, Pág.714





nadie”.<sup>52</sup> En el Código Civil para el Distrito Federal, en su artículo 1910 establece lo siguiente respecto a la responsabilidad civil: “El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima”<sup>53</sup>. Resulta evidente que para que exista la responsabilidad civil es necesaria la concurrencia de los siguientes elementos:

1. Un hecho ilícito (es ilícito el hecho que es contrario a las leyes de orden público o a las buenas costumbres).
2. La existencia de un daño (es el menoscabo que sufre una persona en su esfera jurídica (patrimonio))
3. Un nexo de causalidad entre el hecho y el daño. (Se entiende como la relación causa y efecto que debe existir entre ambos).

Asimismo la responsabilidad civil se subdivide en responsabilidad subjetiva y responsabilidad objetiva, las cuales explicaremos en seguida para entender la diferencia entre ellas, para entender qué tipo de responsabilidad se encuentra relacionada con los daños ocasionados por aeronaves, a terceros que se encuentran en la superficie y el ¿por qué?

### **1.5.1 RESPONSABILIDAD SUBJETIVA**

También conocida como responsabilidad contractual, denominada así toda vez que nace del incumplimiento o inexecución de un contrato, que en el ámbito del Derecho Aeronáutico liga al transportista con sus empleados por un lado, y con los

---

<sup>52</sup> Instituto de Investigaciones Jurídicas, Op. Cit., Pág. 45

<sup>53</sup> Artículo 1910, Código Civil para el Distrito Federal, Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de mayo de 1928.



usuarios del transporte por otro, causándole con dicho incumplimiento un daño a su persona, al equipaje o la muerte del propio pasajero, imputable todo ello al transportista. Es necesario resaltar el acuerdo de voluntades que existe entre el transportista y el usuario o trabajador del servicio aéreo. De esto, se derivan dos clases de responsabilidades y son las siguientes: la basada en el contrato de trabajo y la basada en el contrato de transporte, esta última es la que nace del contrato de transporte (boleto-contrato), teniendo el ofendido el derecho al resarcimiento del daño producido por aquéllos y al pago de costas e intereses, con sólo probar la culpa del transportista. Esta responsabilidad, como ya lo apuntamos, es conocida en el Derecho Aeronáutico de una manera genérica como responsabilidad contractual, que por ser ajena a nuestro estudio nos limitamos a esta referencia.

### **1.5.2 RESPONSABILIDAD OBJETIVA**

A este tipo de responsabilidad también se le denomina como responsabilidad extracontractual y encuentra su fundamento en la llamada teoría del riesgo creado. Primeramente estudiaremos en qué consiste la responsabilidad extracontractual y posteriormente la trasladaremos al Derecho Aeronáutico.

Rafael Regina Villegas, define la responsabilidad objetiva, como “aquella responsabilidad por virtud de la cual, aquél que hace uso de cosas peligrosas, deberá reparar los daños que cause, aún cuando haya procedido lícitamente”.<sup>54</sup>

Por otra parte el Artículo 1913 del Código Civil Vigente en el Distrito Federal, establece que: “Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por

---

<sup>54</sup> Rojina Villegas, Rafael, Derecho Civil Mexicano, Editorial Porrúa, 5ª Ed., México, 1985, Pág. 68



su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.”<sup>55</sup>

Puede apreciarse que existen 3 elementos esenciales de la responsabilidad objetiva, los cuales enunciaré a continuación:

- La utilización de cosas peligrosas o la actividad de riesgo,
- La producción de un daño patrimonial y,
- La relación causa-efecto entre el hecho y el daño.<sup>56</sup>

De acuerdo a este tipo de responsabilidad, toda actividad que crea un riesgo para los demás hace responsable al agente dañoso que lo cause, sin necesidad de que se investigue si hubo culpa o dolo de su parte, toda vez que aquella persona que obtenga un beneficio u obtener un provecho por utilizar aquella cosa (cuya peligrosidad es intrínseca en su funcionamiento) es justo que repare el daño o indemnice a la persona(s) afectada(s).

Sintetizando lo anterior se concluye que la utilización de cualquier cosa que genere un peligro para la colectividad, en el momento que produzca el daño a un tercero, únicamente se necesitará la relación del hecho dañoso con el daño causado para establecer la responsabilidad de indemnizar o reparar, quedando obligado a ello la persona que obtenga un provecho del objeto peligroso.

Este tipo de Responsabilidad Objetiva es la que adopta el Derecho Aeronáutico para el caso de daños causados a terceros en la superficie por

---

<sup>55</sup> Artículo 1913, Código Civil para el Distrito Federal, publicado el 26 de mayo de 1928.

<sup>56</sup> Op cit, Rojina Villegas, Rafael, Pág. 67



aeronaves, dicha responsabilidad tiene lugar desde el momento de la aparición de la aviación en el mundo, toda vez que ninguna persona sin importar en donde esté, se encontrará a salvo del peligro inminente creado por el vuelo de una aeronave y se ve imposibilitado de prever el daño que ésta pueda causar. Cabe resaltar que estos sujetos no están ligados por algún contrato, dicho planteamiento resulta el punto nodal de la presente tesis. Ese daño proviene de la culpa, negligencia o imprudencia del transportista que se verá obligado a reparar el daño producido por su aeronave. El reconocido autor español Enrique Mapelli resalta una diferencia entre la culpa y el dolo, destaca que el dolo se castiga porque se ha querido un acto injusto, es decir, que el que causa un daño tuvo la voluntad de querer efectuarlo, y la culpa se castiga porque no se han puesto los medios necesarios para evitar un acto injusto, queriendo decir con esto que el actor del daño fue negligente en su actuar al momento de realizar cualquier actividad, que para el caso concreto nos referimos a la actividad aeronáutica.<sup>57</sup> Sin embargo la teoría del riesgo reemplaza a la de la culpa en el Derecho Aeronáutico en cuanto a la responsabilidad de la aeronave frente a los terceros que sufran los daños sin intervenir para nada en el transporte aéreo, es decir, no es necesario que exista la culpa para poder responsabilizar al transportista de los daños que la actividad de su aeronave origine, sino por el solo hecho de efectuar una actividad peligrosa como la aviación en caso de que provoque un daño y exista ese nexo causal de causa—efecto (entre el hecho y el daño), está obligado el transportista (explotador) a repararlo y/o indemnizar.

Así mismo, existen dos supuestos diferentes que conllevan a dos tratamientos distintos: el que se basa en el daño producido como consecuencia del contacto físico

---

<sup>57</sup> Cfr. Cosentino, Eduardo T., Op. Cit, Pág. 69 y 70.



---

del aeronave o de alguna de sus partes que caen en la superficie; y el causado por perturbaciones debidas al simple ejercicio del vuelo o navegación aérea.

Esta responsabilidad extracontractual presenta en el Derecho Aeronáutico las siguientes características esenciales:

- No considera la culpa del autor del daño; hasta que sea causado un perjuicio y que sea causado por operación de una aeronave, para que deba indemnizarse.
- Como consecuencia de lo anterior, es necesario probar solamente la existencia y extensión del daño producido por la aeronave.
- La fuerza mayor no es un elemento exonerativo de responsabilidad. Es parte de los riesgos de la aeronavegación. Esto se ha considerado como una consecuencia necesaria de la limitación que se impone a los terceros y de la desigualdad de situación jurídica de las personas en tierra sin existir compensación de riesgos.
- Es ilimitada en algunas legislaciones, pero en la mayoría de los casos y en los convenios internacionales que se tratarán en el siguiente capítulo se maneja una responsabilidad limitada, con algunas excepciones.

A continuación resulta necesario explicar la teoría del riesgo creado, para establecer un panorama general acerca del tema a tratar.

La existencia de un daño puede ser consecuencia de acciones o hechos efectuados por el hombre, pero también derivarse del uso o manejo de aparatos o cosas que por su propia naturaleza son peligrosos y de manera autónoma pueden



---

ocasionar un daño, afectando la esfera jurídica de un tercero. Por lo que se refiere a la primera circunstancia es fácil delimitar quién es el responsable del daño y por lo tanto quien deberá indemnizar, pero en el segundo caso ¿Quién es el responsable de indemnizar? y ¿en qué casos se excluye su responsabilidad? Resulta necesario saber quién es el guardián de la cosa y quién ejerce su uso o tiene el control de ella, ya que éste se asume como el responsable, y por lo tanto tendrá que indemnizar en caso de que ocasione un daño. ¿Quedará el responsable exento de indemnizar cuando dicha acción fuere consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor?. Esta teoría es adoptada en el tema que nos ocupa, toda vez que el riesgo que genera la aviación, se toma como factor de atribución de la responsabilidad, en virtud de que el tercero que se encuentra en la superficie es totalmente ajeno a la actividad aviatoria.



---

## **CAPITULO II. ANTECEDENTES EN LA REGULACIÓN DE DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE OCASIONADOS POR AERONAVES EXTRANJERAS EN EL AMBITO INTERNACIONAL.**

El problema de los daños causados a terceros en la superficie es uno de los que más ha llamado la atención de los investigadores del Derecho Aeronáutico desde los primeros tiempos de la evolución de esta disciplina jurídica, un ejemplo muy claro es que en el año 1913, cuando la aviación comenzaba a emerger, el Comité Jurídico Internacional de la Aviación analizó algunos lineamientos del sistema de responsabilidad por daños a terceros en la superficie, base principal para que con posterioridad diera a luz un trabajo del Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), que fue el texto del Convenio de Roma de 1933 y más adelante fue reemplazado por el de 1952.

### **2.1 ANTECEDENTES EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL**

Es preciso señalar que en el presente capítulo se hará referencia al *Convenio de Roma de 1933 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, el *Protocolo de Bruselas de 1938* que lo modifica; el *Convenio de Roma 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras* que deroga al anterior convenio (de 1933) y su respectivo *Protocolo* que lo modifica, firmado en Montreal en el año de 1978; resaltando los puntos más relevantes de cada uno, toda vez que son los antecedentes considerados como determinantes y que resultan elementales para tener un panorama amplio del tema en cuestión y su evolución.



### 2.1.1 EL CONVENIO DE ROMA DE 1933

Como se mencionó anteriormente, desde la creación del Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos, en el año de 1925 dentro de la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, un tema relevante a tratar era el de la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie, por lo tanto, se vio la necesidad de realizar un proyecto al respecto, otorgando a Ambrosini tal tarea. Su trabajo fue aprobado en Budapest en el año de 1930, así como uno complementario en relación con las Garantías, realizado por Vivent y aprobado en Estocolmo el año de 1932.<sup>58</sup>

Finalmente, en la Tercera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo celebrado en Roma, el 29 de mayo de 1933 fue firmado el “*Convenio referente a la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por las aeronaves a terceros en la superficie*”.

“La Convención fue firmada por los delegados de Albania, Alemania, Austria, Bélgica, Brasil, Checoslovaquia, Colombia, Cuba, Chile, China, Dinamarca, Ecuador, El Salvador, España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Guatemala, Holanda, Honduras, Hungría, Italia, Japón, Lituania, Méjico, Nicaragua, Noruega, Polonia, Portugal, Rumania, San Marino, Santa Cede, Santo Domingo, Suecia, Suiza, Turquía, Rusia, Venezuela Y Yugoslavia.”<sup>59</sup>

Resulta evidente mencionar que dicho Convenio no tuvo la aceptación que se esperaba, prueba de esto es que únicamente fue ratificado por cinco países que son:

---

<sup>58</sup> Cfr. Videla Escalada, Federico N., “Derecho Aeronáutico”, Tomo IV vol. B, Editorial Víctor P. de Zavalía, Argentina 1976, Pág. 577.

<sup>59</sup> Rodríguez Jurado, Agustín, Teoría y Practica del Derecho Aeronáutico, Editorial Desalma, Argentina, 1986, Pág. 50





Brasil, España, Guatemala, Rumania y Bélgica.<sup>60</sup> Este convenio es relevante porque en él se evidencia una de las características del Derecho Aeronáutico como lo es su autonomía, toda vez que adopta un régimen de responsabilidad objetivo o extracontractual (ya explicado con claridad en el capítulo anterior) debido a la naturaleza de la actividad aérea y el riesgo que ésta causa a la sociedad humana.

A continuación señalaré los aspectos fundamentales de esta Convención.

- En primer lugar enmarca que el Convenio se aplicará cuando una aeronave cause daños a terceros en la superficie de un Estado contratante y que la aeronave que los causó haya sido matriculada en otro Estado contratante. Cabe aclarar que por Estado contratante se entiende todos aquellos que hayan ratificado el Convenio.
- Existirá la obligación de indemnizar al afectado únicamente comprobando que los daños causados provengan de una aeronave en vuelo, consagrando de esta forma el principio de la responsabilidad objetiva que incluye incluso aquellas situaciones de estado de necesidad.<sup>61</sup>
- Establece que los daños deberán ser causados por una aeronave en vuelo, por lo tanto, define lo que es aeronave en vuelo considerando ésta desde el momento del despegue o despegue hasta el momento en que finalice su aterrizaje.
- Excluye la aplicación del Convenio a todos aquellos que tengan una relación contractual (sea por contratos de transporte o de trabajo) o únicamente una

---

<sup>60</sup> Cfr. Bonet Correa, José, “La Responsabilidad en el Derecho Aéreo”, Editorial Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Junta de Estudios Económicos, Jurídicos y Sociales, España 1963, Pág. 157.

<sup>61</sup> Cfr., Ibidem, Pág. 155



---

relación de hecho con el explotador, estableciendo un régimen de responsabilidad objetiva, ya que adoptaba el riesgo que genera la aviación como factor de atribución de la responsabilidad, toda vez que el tercero que se encuentra en la superficie es totalmente ajeno a la actividad aviatoria.

- Determina que la responsabilidad correrá a cargo de aquella persona que tenía la disposición de la aeronave y la usaba por su propia cuenta (explotador, empresario, propietario). Así como también a aquella persona que, sin tener la disposición de la aeronave, la usaba sin consentimiento de aquél que podía disponer legítimamente de ella.
- Insta la responsabilidad solidaria de los explotadores de aeronaves que hayan sufrido una colisión en el aire (abordaje), cuando al efectuarse cause daños a terceros en la superficie.
- Dispone únicamente dos eximentes de responsabilidad del explotador, el primero de ellos es la culpa de la víctima y la segunda es que los daños hubieran sido causados por hechos de un tercero siempre que el hecho fuera imprevisible e irresistible, esta última bastante criticable.
- Una innovación de gran trascendencia fue establecer una responsabilidad limitada, cuyos límites máximos se establecen en función al peso de la aeronave, fijando como referencia al franco Poincaré. Esta limitación supone que se cree una garantía a favor de la víctima estableciendo la obligación del empresario para asegurarse contra los daños previstos en el Convenio. El responsable perdía dicho privilegio en caso de no contar con los seguros o garantías que el propio texto del Convenio contenía para la reparación del daño causado a terceros en la superficie.



- Decreta que la acción de responsabilidad se podrá ejercer en el lugar donde fue ocasionado el daño o en el domicilio del demandado, estableciendo plazos de prescripción de la acción.

Este convenio no logró cumplir con las expectativas esperadas al momento de su creación, lo cual resulta indudable al ver que únicamente cinco países lo ratificaron, la causa sustancial fue el hecho de que las garantías que contenía el texto no contemplaba una regulación que lograra satisfacer las necesidades de los Estados. A este respecto, Bonet Correa nos comenta la situación en la que los delegados de la Conferencia se decidieron a favor del seguro obligatorio y que la delegación inglesa, principalmente, se preocupó por los riesgos que ese hecho le podría causar a su comercio y a su economía, resistiéndose a tal principio.<sup>62</sup>

La consecuencia lógica de dicha situación fue buscar una regulación adecuada en relación a tal punto, a través de la creación del Protocolo de Bruselas de 1938 que modifica al Convenio de Roma de 1933. A pesar de no haber cumplido con su objetivo, es innegable que fue de gran importancia haber dado este paso dentro del Derecho Aeronáutico puesto que influyó de forma decisiva para que muchos países regularan en su legislación interna esta laguna jurídica hasta esos momentos.

### **2.1.2 EL PROTOCOLO DE BRUSELAS EN 1938**

Este Protocolo es un documento adicional que modifica al Convenio de Roma de 1933 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras.

En 1938 se reunió la Cuarta Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo con la participación de la Unión Internacional de Aseguradores de Aviación, en

---

<sup>62</sup> Cfr. Ibidem, Pág. 157



la ciudad de Bruselas, firmándose el 29 de septiembre el Protocolo adicional al Convenio de Roma de 1933. Como consecuencia de que el Convenio de Roma no permitía la exoneración al pago de seguros comunes en las pólizas usuales por ir en contra del principio fundamental de dicho Convenio que es la Responsabilidad Objetiva.<sup>63</sup>

Este Protocolo contiene únicamente seis artículos relacionados con las excepciones o defensas exclusivas que el asegurador podría ejercitar, además de aquéllas propias del explotador, en virtud de que el asegurador queda subrogado en los derechos del asegurado, un ejemplo claro de estas excepciones es la culpa de la víctima.

Las defensas exclusivas que el asegurador podía oponer son las siguientes:

- Que concluyera el plazo de vigencia de la póliza, en este caso, la garantía permanecería hasta un límite de 24 horas, donde ocurra el primer aterrizaje o donde pudiera controlarse el correspondiente certificado.
- Que el asegurador realizara una finalización anticipada de la póliza, una vez efectuada la notificación, deberá mantener su vigencia hasta el retiro de la póliza dentro de los quince días siguientes.
- Que el daño se haya originado fuera de los límites territoriales previamente convenidos, con excepción de que hubiera sido por causas de fuerza mayor, error en el pilotaje o navegación, o cumpliera con su deber de asistencia a otra aeronave.
- Que el daño se hubiera originado por guerra o disturbios civiles.

---

<sup>63</sup> Cfr, Rodríguez Jurado, Agustín, Op. Cit, Pág. 51



Un hecho que terminó por truncar este nuevo intento de unificar las reglas relativas por daños a terceros en la superficie fue el estallido de la Segunda Guerra Mundial en el año de 1939 que habría de concluir en 1945, con lo cual quedó detenido todo acto de ratificación con excepción de Brasil y Guatemala que sí lo hicieron y su entrada en vigor fue únicamente teórica, es posible que si este evento mundial no hubiera ocurrido, otro destino habría tenido el Convenio en mención, esto en virtud de que los estados en conflicto también eran los que tenían una mayor flota de aeronaves matriculadas y contemplaban al ambiente político y diplomático de ese momento como no favorable para regular los daños a terceros a la superficie por aeronaves extranjeras. Sin embargo fue una pauta importante a seguir de muchos países para incluirlos en sus leyes internas.

### **2.1.3 EL CONVENIO DE ROMA DE 1952**

Ahora corresponde referirnos al Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, texto que se encuentra vigente hasta nuestros tiempos (no para México, como se vera mas adelante) y que derogó el anterior Convenio de Roma de 1933.

Una vez creada la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el año de 1944, fue remplazado el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA) por el Comité Jurídico, la cual se dedicó a realizar un estudio completo del Convenio de Roma de 1933 y su respectivo Protocolo que lo adiciona (de 1938). Una de las sesiones más importantes fue la celebrada en Montreal cuyo tema principal fue la definición de Empresario Aéreo, siendo acogida la propuesta de holandeses e italianos, los cuales propusieron que será responsable aquél que se



considera como tal en el registro de matrícula de aeronaves. Posteriormente, después de la quinta sesión en Taormina, el Comité Jurídico de la OACI se reunió en México en enero de 1951; una vez elaborado el proyecto de México, fue convocada una Conferencia Diplomática en Roma el año de 1952 efectuada del 9 de septiembre al 7 de octubre, fecha en que fue firmado el Convenio.

El texto de dicho documento es similar al de 1933 e incluye lo establecido por el Protocolo de Bruselas de 1938, pero introduce algunas mejoras evidentes.

Los puntos más sobresalientes de este Convenio son los siguientes:

- Establece el ámbito de aplicación del Convenio diciendo que “la persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación, en las condiciones fijadas en este Convenio, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo, o de una persona o cosa caída de la misma.”<sup>64</sup> Asimismo, decreta que los daños deberán ser consecuencia directa del acontecimiento que los origina.
- La aeronave que causa los daños deberá ser civil, en virtud de que excluye los daños causados por aeronaves de estado, de acuerdo a lo que determina el artículo 26, “El presente Convenio no se aplica a los daños causados por aeronaves militares, de aduanas o de policía.”<sup>65</sup>
- Al igual que el Convenio de Roma de 1933 establece que los daños deberán provenir de una aeronave en vuelo, teniendo que definir lo que es una aeronave en vuelo, como ya lo vimos en el capítulo I del presente trabajo, de la siguiente manera: “A los fines del presente Convenio, se considera que una

<sup>64</sup> Artículo 1, primera parte, Convenio de Roma del año de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras.

<sup>65</sup> Ibidem, Artículo 1, segunda parte.



aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.”<sup>66</sup> Asimismo coincide en cuanto a la exclusión de los daños sufridos por personas que estuvieran ligadas contractualmente con el operador o explotador de la aeronave.

- Establece que los daños que se causan no sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles y que el responsable no haya sido privado del uso de la aeronave por acto de autoridad pública. Artículo 5 “La persona que sería responsable conforme a este Convenio no está obligada a reparar los daños que sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles, o si ha sido privada del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública.”<sup>67</sup>
- Existen dos supuestos de responsabilidad solidaria: 1) Se dará entre el operador en el momento de causarse los daños y el que le confirió el derecho a usar la aeronave, si este derecho no fuera exclusivo o su duración no fuere por más de 14 días, tal y como lo establece el artículo tercero. 2) Se presenta cuando el usuario de la aeronave, en el momento de los daños, y la persona que tenga el control de su navegación si aquélla la ha usado sin consentimiento de ésta, y ésta no prueba que tomó las medidas debidas para evitar tal uso.<sup>68</sup>
- En cuanto a la consideración de quién es el operador, Juan A. Lena Paz nos dice lo siguiente: “El propietario que utiliza la aeronave para su propio desplazamiento o la da en fletamento, el locatario, el comodatario y, en general

<sup>66</sup> Ibidem, Artículo 2, primera parte.

<sup>67</sup> Ibidem, Artículo 5.

<sup>68</sup> Cfr. Tapia Salinas, Luis, “Derecho Aeronáutico”, 2ª Ed., Editorial Bosh, España, 1993, Pág. 643



cualquier persona con título legítimo para poner en circulación la aeronave, reservándose el control de su navegación, es operador en el sentido del convenio y debe soportar los riesgos derivados de su utilización”.<sup>69</sup>

- La única eximente de responsabilidad establecida en el texto del presente Convenio es la culpa de la víctima, según lo establecido por el artículo 6: “La persona que sería responsable, según este Convenio, estará exenta de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la persona que los sufra o de sus dependientes.”<sup>70</sup>
- En el mismo sentido que el Convenio de Roma de 1933, establece una responsabilidad limitada, en relación al peso máximo de la aeronave sin combustible según el certificado de aeronavegabilidad, según lo determinado por el artículo 11. Del mismo modo, este precepto establece un tope máximo de indemnización por persona que no deberá exceder de 500 000 francos.
  - A este respecto, el autor Eduardo T. Consentido en su libro titulado *Régimen Jurídico del Transporte Aéreo*, nos dice que esta teoría de limitar el monto de las indemnizaciones en una etapa inicial se justificó en la idea de permitir el crecimiento y expansión del transporte aéreo, tomando en consideración que en un desastre la reparación total del daño podría ocasionar llevar a la quiebra a una empresa transportista o simplemente paralizar sus servicios por un tiempo ilimitado.

---

<sup>69</sup> Lena Paz, Juan A., “Compendio de Derecho Aeronáutico”, Editorial Plus Ultra, Argentina, 1975, Pág. 313

<sup>70</sup> Artículo 6, Convenio de Roma del año de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras.





- Por su parte Manuel Ferrer, en su libro *Proposiciones ante la declinación de la Convención de Varsovia* sustenta que las distintas corrientes de la teoría limitativa de la responsabilidad, se fundamentan en la conveniencia de las empresas, tendientes a estimular el desarrollo de aviación civil, por lo tanto, este autor plantea que no existe una base jurídica que respalde esta teoría. Él propone que se respete el principio de la integridad del patrimonio, es decir, un resarcimiento completo y sin limitaciones del perjuicio ocasionado por dicha actividad. Concluye estableciendo que en nuestros tiempos no se puede justificar esta teoría de limitar la responsabilidad de los transportistas, para evitar que la industria aeronáutica sufriera un golpe en su crecimiento y desarrollo, en virtud de que existen técnicas aseguradoras que trasladan el riesgo sin que se afecte su equilibrio patrimonial. Hay que tomar en cuenta que en las empresas aéreas el poder de adquisición es muy elevado considerando la renovación y compra de nuevos equipos en sus flotas áreas.<sup>71</sup>
- Establece como unidad de moneda el franco consistente en sesenta y cinco y medio miligramos de oro con ley de 900 milésimas, mismas que podrán ser convertidas en cada moneda nacional en cifras redondas.

---

<sup>71</sup> Eduardo T. Consentino, Régimen Jurídico del Transportador Aéreo, Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires Argentina, s/a, Págs. 74-78.



- El operador o explotador no pierde el privilegio de la limitación por no haber constituido las seguridades previstas en el Convenio, tal y como sucedía en el Convenio de Roma de 1933.
- Facultó a los Estados contratantes para exigir a las aeronaves que se encuentren matriculadas en otro Estado, que garanticen mediante seguros o de alguna otra forma los daños que pudieran causar hasta los límites máximos fijados en el texto del presente Convenio. Sin que el Estado sobrevolado pierda su derecho a negarse a considerar satisfactorio el seguro contratado emitido por una empresa aseguradora que no estuviese autorizado por algún Estado contratante, en virtud de lo dictado por el artículo 15 del Convenio. No obstante lo anterior, tiene la posibilidad de que los Estados Parte, acepten los seguros contratados en el Estado del explotador de la aeronave en póliza mundial.
- En el artículo 16 del Convenio instituye las excepciones oponibles por los aseguradores, de forma muy similar a lo establecido por el Protocolo de Bruselas de 1938, e indica lo siguiente:
  - “1. El asegurador y quienes garanticen, conforme al artículo 15, la responsabilidad del operador, solamente podrán oponer a las reclamaciones basadas en la aplicación de este Convenio, además de las excepciones que correspondan al operador, y de la falsedad, las siguientes excepciones:
    - que el daño ha ocurrido después de que el seguro o la garantía han dejado de estar en vigor. Sin embargo, si su plazo expira durante un vuelo, subsistirán hasta el primer aterrizaje incluido en el plan de



vuelo, pero sin exceder de veinticuatro horas; si dejan de estar en vigor por una razón distinta de la expiración del plazo por el que fueron constituidas, o cambio del operador, subsistirán hasta quince días después de la notificación a la autoridad del Estado que certificó la solvencia del asegurador que la garantía ha dejado de surtir efecto o hasta que se retire el certificado que se haya exigido, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 15, si ello tiene lugar antes de que transcurran los quince días mencionados;

- que el daño ha ocurrido fuera de los límites territoriales previstos en el seguro o la garantía, salvo que el vuelo fuera de tales límites se deba a fuerza mayor, asistencia justificada, o a una falta de pilotaje, de conducción o navegación.

2. Si el seguro o la garantía cesan de estar en vigor por causa distinta a la expiración del plazo, el Estado que expida el certificado previsto en el párrafo 5 del artículo 15 lo notificará, tan pronto como sea posible, a los restantes Estados Contratantes.

Cuando se exija un certificado de seguro o garantía, de acuerdo con el párrafo 5 del artículo 15, y cambie la persona del operador durante el período de validez del seguro o garantía, éstos cubrirán la responsabilidad en que incurra, de acuerdo con el presente Convenio, el nuevo operador, salvo que sea un usuario ilegítimo o ya esté cubierto por otro seguro o garantía, pero no por más de quince días a partir de la fecha en que el asegurador o fiador notifique a la autoridad que expidió el certificado, que



tal seguro o garantía ha dejado de surtir efecto o hasta que se retire el certificado, si ello tiene lugar antes de que venza dicho plazo.

La sustancia del seguro o garantía con arreglo al párrafo 1 de este artículo, surtirá efectos solamente en beneficio de la persona que sufra los daños.

Sin perjuicio de la acción que directamente pueda ejercitar en virtud de la ley aplicable al contrato de seguro o de garantía, el tercero perjudicado puede intentar la acción directamente contra el asegurador o quien haya prestado la garantía solamente en los siguientes casos:

- Cuando el seguro o garantía continúe en vigor con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 1 (a) y (b) de este artículo;
- quiebra el operador.

En caso de acción directa intentada por la persona que sufra los daños, el asegurador, o quien preste la garantía, no podrá, aparte de las excepciones previstas en el párrafo 1 del presente artículo, prevalerse de ninguna causa de nulidad o de rescisión retroactiva.

Las disposiciones del presente artículo no prejuzgan si el asegurador o el fiador tienen derecho a repetir contra otra persona.<sup>72</sup>

- Señala las acciones que se intenten según lo establecido por el Convenio, son ejercitables solamente ante los tribunales del Estado Contratante donde hayan ocurrido los daños; salvo acuerdo entre uno o más demandantes y uno o más demandados podrán intentar las acciones en cualquier otro Estado Contratante e incluso podrá someterse a arbitraje.

---

<sup>72</sup>Artículo 16, Convenio de Roma del año de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras.



- Regula la fuerza de ejecutoria de las sentencias pronunciadas en un Estado contratante, sobre otro Estado contratante donde el demandado tenga su domicilio o posea bienes.
- En el artículo 21 muestra los plazos de prescripción de dos años y de caducidad de 3 años a partir del día en que ocurrió el hecho, para poder ejercitar acciones fundadas en el Convenio.
- Dicta que en caso de muerte de la persona responsable, la acción por daños será ejercitada en contra de sus derecho-habientes.

Es necesario señalar que México sí firmó el Convenio de Roma de 1952, sin embargo, al momento de presentar su ratificación, opuso una reserva referente a las cauciones para garantizar los daños que se pudieran producir, la reserva versa de la siguiente forma:

“El Gobierno de México se reserva, de manera expresa, el derecho de exigir al operador u operadores de aeronaves matriculadas en otros Estados Contratantes, que el seguro que establezcan con respecto a responsabilidades por los daños reparables según el artículo 1º del Convenio, que causen en el territorio mexicano, hasta los límites que correspondan según el artículo 11 del mismo texto internacional, sólo será considerado como satisfactorio, si ha contratado precisamente con asegurador mexicano autorizado legalmente para practicar dicha operación de seguro o con sucursales de empresas de seguros extranjeros autorizadas para operar en México conforme a las leyes mexicanas y cuya solvencia haya sido comprobada por el Estado mexicano”.<sup>73</sup>

---

<sup>73</sup> Dirección General del Acervo Histórico Diplomático “Genaro Estrada”, clasificación topográfica ONU-5500-2.



Y toda vez que el convenio citado en su artículo 39 y último establece que: “El presente Convenio no podrá ser objeto de reservas”.<sup>74</sup> Se tuvo a nuestro país como no adherido a dicha disposición, además de que el gobierno de los Estados Unidos de América de la misma forma opuso una reserva a la reserva hecha por México, igualmente se asumió como no adherido al texto del Convenio y siendo este el país con la flota más grande de aeronaves en todo el mundo, propició el desánimo en los demás países y el escaso número de ratificaciones.

Tal como sucedió con el Convenio anterior, el número de ratificaciones fue escaso y el problema continuó siendo la regulación de las garantías, en consecuencia se vio la necesidad de ampliar y mejorar el texto del Convenio, el resultado fue la creación del Protocolo de Montreal de 1978, el cual será tratado en el siguiente inciso.

#### **2.1.4 EL PROTOCOLO DE MONTREAL DE 1978**

Al no conseguir un número considerable de ratificaciones el Convenio de Roma de 1952, las autoridades internacionales aeronáuticas se vieron en la necesidad de modificar y mejorar el texto del convenio, por tal motivo, en Montreal el 23 de septiembre de 1978, fue firmado un Protocolo que lo modificara en algunos de sus aspectos.

Los cambios más trascendentes son:

- Modifica la base para fijar la cuantía de los límites de responsabilidad que anteriormente era el franco, consistente en sesenta y cinco y medio miligramos de oro con ley de 900 milésimas, a los llamados Derechos Especiales de Giro

---

<sup>74</sup> Artículo 39, Convenio de Roma del año de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras.



(DEG), que fija el Fondo Monetario Internacional y que pueden convertirse a moneda nacional. Únicamente permanecerá la anterior base cuando no sea posible aplicar los derechos especiales de giro. Por lo que se refiere a este punto Eduardo T. Cosentino nos explica lo siguiente: Se trata de un activo de reserva internacional creado por el Fondo Monetario Internacional para contemplar los activos de reservas existentes y que sus 141 miembros pueden utilizar como *unidad de cuenta* en sus operaciones comerciales y transacciones financieras privadas. Su valor y el tipo de interés se determinan sobre la base de una *cesta* compuesta de cinco monedas: el dólar, el marco alemán, el franco francés, el yen japonés y la libra esterlina inglesa. De tal modo se forman *unidades monetarias* que se calculan a partir de ponderaciones porcentuales convenidas para las monedas incluidas en la *cesta* utilizando los tipos de cambio medios de los últimos tres meses. Pese a las fluctuaciones propias del orden monetario moderno, la peculiar relevancia de las monedas que componen la *cesta* le confiere a los derechos especiales de giro una estabilidad mayor que otras monedas, haciéndolos aptos para ser utilizados como *patrón de conversión*.<sup>75</sup>

Este autor explica de manera adecuada lo que son los derechos especiales de giro, pero resulta evidente que la situación económica mundial ha cambiado rotundamente, como la creación de la Unión Europea, cuestión que ha tenido sus efectos variando en algunos aspectos la forma de creación o cálculo de los DEGs, como son los siguientes: Los DEG son asignados a los países miembros en proporción a sus cuotas en el FMI. El DEG también sirve como

---

<sup>75</sup> Cfr. Cosentino, Eduardo T., Op. Cit \_Pág. 88



unidad de cuenta del FMI y otros organismos internacionales. Su valor está basado en una cesta de las principales monedas del mundo. El DEG se redefinió con base en una cesta de monedas, actualmente integrada por el dólar de E.E.U.U., el euro, la libra esterlina y el yen japonés. El valor del DEG en dólares de E.E.U.U. se publica diariamente en el sitio del FMI en Internet y se calcula sumando determinados montos de las cuatro monedas valorados en dólares de E.E.U.U., sobre la base de los tipos de cambio cotizados a mediodía en el mercado de Londres.

La composición de la cesta se revisa cada cinco años, a fin de velar por que refleje la importancia relativa de cada moneda en los sistemas comerciales y financieros mundiales. En la revisión más reciente, que tuvo lugar en noviembre de 2005, las ponderaciones asignadas a las monedas en la cesta del DEG fueron revisadas con base en el valor de las exportaciones de bienes y servicios y al monto de las reservas denominadas en las respectivas monedas que eran mantenidas por otros países miembros del FMI. Estos cambios entraron en vigor el 1° de enero de 2006. La próxima revisión del Directorio Ejecutivo tendrá lugar a fines de 2010.<sup>76</sup>

Como ejemplo, desde el 27 de febrero del 2007 los DEG's equivalen a:

1 Dólar EE.UU = 0.664276 DEG 1

1 DEG = 1.5054 Dólar EE.UU.

**CÁLCULO DE LAS INDEMNIZACIONES CONFORME AL PESO DE LAS AERONAVES.**

Es decir, el artículo quedará de la siguiente manera:

---

<sup>76</sup> <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/spa/sdrs.htm>





“Art. 11.- 1.Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12, la cuantía por la indemnización según el artículo 1, a cargo del conjunto de personas responsables, de acuerdo con el presente Convenio, no excederá por aeronave y accidente de:

- a) 300.000 derechos especiales de giro, para las aeronaves cuyo peso no exceda de 2.000 kilogramos;
- b) 300.000 derechos especiales de giro, más 175 derechos especiales de giro por kilogramo que pase de los 2.000 kilogramos para aeronaves que pesen más de 2.000 y no excedan de 6.000 kilogramos;
- c) 1.000.000 derechos especiales de giro más 62,5 derechos especiales de giro por kilogramo que pase de los 6.000, para aeronaves que pesen más de 6.000 y no excedan de 30.000 kilogramos;
- d) 2.500.000 derechos especiales de giro más 62,5 derechos especiales de giro por kilogramo que pase de los 30.000, para aeronaves que pesen más de 30.000 kilogramos.

2. La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de 125.000 derechos especiales de giro por persona fallecida o lesionada.”<sup>77</sup>

- Si las Indemnizaciones exceden los límites fijados por el Convenio, cuando se realice la división proporcional se dará primacía a las que correspondan por muerte o lesiones, sobre aquella asignada a los bienes. Es decir, que el artículo 14 del Convenio quedará redactado de la siguiente manera:

---

<sup>77</sup> Artículo III, Protocolo de Montreal de 1978, que modifica el Convenio de Roma de 1952, sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras.



“Art. 14.- Si el importe de las indemnizaciones fijadas excede del límite de responsabilidad aplicables según las disposiciones de este convenio se observarán las siguientes reglas, teniendo en cuenta lo previsto del párrafo 2 del artículo 11:

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

“b) Si las indemnizaciones se refieren tanto a muertes y lesiones como a daños a los bienes, la cantidad a distribuir se prorratará preferentemente entre las indemnizaciones por muerte y lesiones. El remanente a la cantidad total a distribuir, si lo hay, se prorratará entre las indemnizaciones relativas a los daños a los bienes”.<sup>78</sup>

- Plantea una amplia reestructuración al sistema de garantías de responsabilidad del operador, haciéndolo más flexible y abierto.
- Determina la responsabilidad en los casos de aeronaves propiedad del Estado, situación que dejó fuera incluso el anterior Convenio de 1933. En el artículo 2 del Convenio se agregará lo siguiente como nuevo párrafo 4: “Si la aeronave está inscrita como propiedad de un Estado, la responsabilidad recae en la persona a la que, de conformidad con las leyes de dicho Estado se haya confiado la explotación de la aeronave”<sup>79</sup>.

---

<sup>78</sup> Artículo IV, Ibidem

<sup>79</sup> Artículo II, Ibidem



- Se reforman ciertos detalles que afectan al procedimiento y prescripción de accidentes. En el artículo 19 del Convenio se suprimirá y se reemplazará por el siguiente:  
  
“Art. 19.- Si en el plazo de seis meses, a contar de la fecha del acontecimiento que originó el daño, no se ha entablado la acción judicial o no se ha hecho saber la reclamación al operador, el demandante tendrá derecho a ser indemnizado con cargo a la cantidad que quede sin distribuir después de que sean satisfechas las demandas y que se haya observado dicho requisito”<sup>80</sup>.
- En lo que se refiere a la aplicación del Convenio, se precisan algunos detalles y se eliminan los casos de daños nucleares. .- Se insertó en el Convenio, después del artículo 26, el siguiente: “Art. 27.- El presente Convenio no se aplica a los daños nucleares”.
- Las cláusulas finales disponen la forma y eficacia de la firma, ratificación y adhesión, estableciendo que en adelante y para las partes en este Protocolo, se considerarán e interpretarán como un solo documento que se designará con el nombre de “Convenio de Roma de 1952 modificado en Montreal en 1978”.<sup>81</sup>

---

<sup>80</sup> Artículo IX, Ibidem

<sup>81</sup> Cfr. Tapia Salinas, Luis, Op Cit, Pág. 647



---

### **CAPITULO III. CRÍTICA AL CONVENIO DE ROMA SOBRE DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE POR AERONAVES EXTRANJERAS.**

Tal y como se puede constatar, existe una legislación internacional vigente que regula los daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras (como se ha dicho no es vigente en México), ésta es, el Convenio de Roma de 1952 y su respectivo protocolo que lo modifica firmado en Montreal en 1978. Sin embargo, no es eficaz en virtud de que los países que lo han ratificado son escasos, sin dejar de mencionar el caso de México y Estados Unidos de América, resultando de esta manera un vacío legal que deberá cubrirse, pues es evidente la necesidad de normar en el ámbito internacional dicha situación de la legislación aeronáutica, que cumpla cabalmente con su objetivo. Un ejemplo de la mencionada necesidad es lo acaecido el 11 de septiembre del año 2001, acontecimiento que ha quedado grabado en la mente de millones de personas, el acto de terrorismo que destruyó las torres gemelas de los Estados Unidos de América.

El hecho señalado anteriormente, mostró una realidad hasta ese momento no conocida, esto es, el que la aeronave fue utilizada deliberadamente para producir daño, luego entonces el mundo se encuentra en presencia de una realidad global diferente, que no es regulada por los convenios que se han venido abordando, y es una situación novedosa no contemplada formalmente en ningún tratado.

En virtud de lo anterior, en el presente capítulo retomaré algunos de los principios establecidos en el Convenio de Roma de 1952 con sus respectivas modificaciones establecidas en el Protocolo de Montreal de 1978, considerándolos como antecedente directo a la propuesta de modernización del Convenio Roma y que



en el capítulo siguiente se desarrollaran. La secuencia que se seguirá en este apartado será la siguiente:

- 1.- En primer término se citará el artículo textualmente (ya contenidas las modificaciones del Protocolo de Montreal de 1978 si es que las tuviese).
- 2.- En seguida, se llevará a cabo un análisis de dicho artículo.
- 3.- Después, se presentará un soporte del particular punto de vista al respecto.

Cada uno de los aspectos indicados se estudiarán progresivamente dentro de cada inciso. Se tomará dicho orden por parecerme la forma más adecuada de comprender el por qué de dichas propuestas que se plantearán a lo largo del capítulo.

Finalmente, se estudiarán las legislaciones vigentes de la República de la Argentina, la República de Chile, la República de España y los Estados Unidos Mexicanos, en sus aspectos relevantes.

### **3.1 CRITICA A LOS PRINCIPIOS DE RESPONSABILIDAD EN EL CONVENIO DE ROMA DE 1952.**

Tal y como se explicó en el capítulo primero de este trabajo, en referencia a los daños a terceros en la superficie ocasionado por aeronaves, se basa en la responsabilidad extracontractual u objetiva, en virtud de que no existe un vínculo jurídico que ligue al explotador de una aeronave con las personas que se encuentran en la superficie. En distintas legislaciones del mundo se norman los daños a terceros en la superficie por aeronaves, pero en todas y cada una de ellas toman como plataforma el Convenio de Roma de 1952 para regularlo, por ser el antecedente base de este tipo de acontecimientos.



El artículo primero del Convenio de Roma de 1952 establece los lineamientos en virtud de los cuales el convenio se va a aplicar, quiénes son los sujetos que intervendrán en este tipo de relación extracontractual y quiénes serán considerados responsables.

“Artículo 1. La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este Convenio, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo, o de una persona o una cosa caída de la misma. Sin 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 en los reglamentos de tránsito aéreo aplicables.

2. A los fines del presente Convenio, 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. Si se trata de una aeronave más ligera que el aire, la expresión «en vuelo » se aplica al período comprendido desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquél en que queda amarrada nuevamente a ésta.”<sup>82</sup>

En la primera parte del primer párrafo del artículo señala a quiénes y por qué causa le serán aplicadas las disposiciones del Convenio, señalando que será a las personas que sufran daños en la superficie y que estos daños sean provenientes de una aeronave en vuelo. Cabe destacar que los daños no siempre se producen cuando se encuentran en vuelo, y relacionándolo con la primera parte del segundo párrafo de dicho artículo, se considera que una aeronave está en vuelo desde el

---

<sup>82</sup> Artículo 1, Convenio de Roma del año de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras.



momento en que comienza su recorrido para despegar hasta que termina su recorrido de aterrizaje, pero olvidan dos fases del procedimiento que, a mi juicio, en la actividad aviatoria también son posibles factores para originar daños, dichas fases son las siguientes:

- a) El momento en que la aeronave es remolcada del hangar hasta la parte donde será abordada.
- b) Del instante en que termina su recorrido de aterrizaje, cuando descienden las personas o se descarga la carga o el correo, hasta el momento en que es llevada nuevamente remolcada al hangar o lugar donde será estacionada.

Cabe señalar que, debido a la gran cantidad de aeronaves, muchas veces, por no decir la gran mayoría, estos hangares son insuficientes y los aparatos son dejados únicamente en lugares designados para ello.

Es conveniente de que en lugar de que sea mencionada como aeronave en vuelo, se maneje como aeronave en movimiento. En consecuencia mi propuesta es que el concepto de aeronave en vuelo se modifique por el concepto de aeronave en movimiento definiéndola de la siguiente manera:

“Se considera que una aeronave se encuentra en movimiento desde que es remolcada al lugar de abordaje de pasajeros, carga o correo del lugar de origen, hasta el momento en que es nuevamente remolcada al hangar donde será estacionada en el lugar destino.”

### **3.1.1 SUJETOS RESPONSABLES EN EL CONVENIO DE ROMA 1952.**

En el Capítulo primero último inciso, se estableció claramente, lo que es la responsabilidad, que en el caso concreto de esta tesis la responsabilidad es



extracontractual u objetiva y que ésta se basa en la teoría del riesgo creado. También se definió que el sujeto responsable es aquél que tiene la obligación de hacer, no hacer o permitir un acto o un hecho. En el tema que nos atañe, la persona que deberá resarcir el daño y/o indemnizar por los daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, será el explotador de la aeronave (sujeto responsable).

Citaré textualmente el artículo 2 del Convenio de Roma de 1952, referente a los sujetos responsables, según este convenio.

“Artículo 2: La obligación de reparar los daños previstos en el artículo 1 del presente Convenio incumbe al operador de la aeronave.

2. (a) A los fines del presente Convenio se considera el operador a quien usa la aeronave cuando se causan los daños. Sin embargo, se considera "el operador" a quien, habiendo conferido, directa o indirectamente, el derecho a usar la aeronave se ha reservado el control de su navegación.

(b) Se considera que usa una aeronave a quien lo hace personalmente o por medio de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones.

3. El propietario inscrito en el registro de matrícula se presume operador y responsable como tal, a menos que pruebe, en el juicio para determinar su responsabilidad, que otra persona es el operador y, en cuanto lo permitan los procedimientos aplicables, tome las medidas apropiadas para traerla al juicio.

4. Si la aeronave está inscrita como propiedad de un estado, la responsabilidad recae a la persona a la que, de conformidad con las leyes de dicho estado se haya confiado





la explotación de la aeronave (párrafo agregado en el Protocolo de Montreal del 78).”<sup>83</sup>

En el primer párrafo del artículo se indica que el responsable de reparar los daños que se ocasionen será el operador de la aeronave. Posteriormente en el siguiente párrafo se define quién será considerado como operador. Sin embargo en el párrafo cuarto, que fue agregado en el Protocolo de Montreal, cambian el concepto de *operador* por el de *explotador* al decir que: “...de conformidad con las leyes de dicho Estado se haya confiado la explotación de la aeronave”. No obstante, desde una opinión personal, resulta más adecuado el concepto de *explotador* que el de *operador*.

En seguida se enunciarán algunas definiciones o significados del término *explotar* o *explotador*.

Para el Doctor Gonzalo Fernández de León en su diccionario Jurídico define lo que es *explotar* de la siguiente forma: “Sacar utilidad de un negocio o industria en provecho propio.”<sup>84</sup>

De la misma forma, en el Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual de Guillermo Cabanellas nos da el significado de la palabra *explotación* como sigue: “Obtención de utilidad o ganancia. // Organización de los medios conducentes al aprovechamiento de las riquezas de toda índole; y más en actividades agrícolas, pecuniarias, mineras e industriales...”, igualmente nos da el de la palabra *explotar* diciendo: “...Obtener provecho o utilidad de una industria, negocio o actividad...”<sup>85</sup>

---

<sup>83</sup> Artículo 2, Convenio de Roma sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras de 1952, modificado por el Protocolo de Montreal de 1978.

<sup>84</sup> Dr. Gonzalo Fernandez de León, “Diccionario Jurídico”, Editorial Contabilidad Moderna, 3ª Ed., Argentina, s/a, Pág. 539.

<sup>85</sup> Guillermo Cabanellas, “Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual”, Editorial Heliasta S.R.L., 14ª Ed., Argentina, s/a, Pág. 292.



Por su parte José Alberto Garraone en el diccionario de su creación define la palabra *explotar* como: “Obtener provecho o utilidad de una industria o negocio,” y puntualiza también a lo que es un *explotador* de la siguiente forma: “Quien explota una fuente de riqueza, lícita o ilícita”. Asimismo precisa el concepto de *explotación* señalando que es la “Obtención de utilidad o provecho”. De una manera muy interesante y acorde a lo que se propone, define de forma clara lo que es el *explotador de la aeronave* aponiendo que: “Se llama ejerciente o explotador o empresario, a toda persona que, teniendo el uso de una aeronave por un título legítimo, la utiliza en beneficio propio en la navegación aérea, sea personalmente o por interpósita persona. Por consiguiente, no es solamente ejerciente el propietario de la aeronave, sino también todo aquél que tenga el goce de la misma en virtud de una relación jurídica específica (usufructo, locación, etcétera). Como puede apreciarse, el concepto de ejerciente es semejante al de armador, pero resulta más amplio, pues comprende también a los propietarios de aeronaves que las utilizan con fines no lucrativos (científicos, de recreo, etcétera). En consecuencia, el explotador es la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro. El propietario es el explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscrito en el Registro Nacional de Aeronaves.”<sup>86</sup>

Una vez apuntado lo anterior, definiré la palabra explotador (enfocado al aspecto aeronáutico) como sigue: “Es aquella persona física o moral, que utiliza legítimamente una aeronave ya sea por cuenta propia, mediante un tercero en el

---

<sup>86</sup> José Alberto Garraone, “Diccionario Jurídico Abeledo – Perrot”, Editorial Abeledo Perrot, 2ª Ed., s/a, pags. 118 y 119.



ejercicio de sus funciones o a través de un mecanismo remoto, obteniendo un beneficio de ello (nótese que no hago referencia a un lucro).”

Desde mi punto de vista la palabra explotador puede ser considerada como más apropiada y propongo denominar al sujeto responsable como explotador de la aeronave, en virtud de que la persona que obtiene el beneficio de explotar la aeronave (en el caso de México sería el concesionario o permisionario) en su gran mayoría no es directamente el que la opera, ya que el o los encargados de operar la aeronave es la tripulación. Con base en lo anterior, me atrevo a afirmar que el denominar en el Convenio de Roma al sujeto responsable como operador resulta desatinado.

Además incluyo dentro de la definición de explotador a la persona que mediante un instrumento de control remoto pueda operar la aeronave, y será considerado como explotador si obtiene un beneficio, ya sea económico, científico, de investigación etc., circunstancia que gracias al avance tecnológico el hombre está poniendo en práctica, y debe ser reglado.

### **3.2 CRITICA A LAS CAUSAS DE EXONERACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EN EL CONVENIO DE ROMA DE 1952.**

Por lo que se refiere a las causas de exoneración de responsabilidad el Convenio de Roma de 1952 modificado por el Protocolo de Montreal de 1978 establece en dos de sus artículos dichas causas, los cuales citaré textualmente a continuación: “Artículo 5. La persona que sería responsable conforme a este Convenio no está obligada a reparar los daños que sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles o si ha sido privada del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública.



Artículo 6. La persona que sería responsable, según este Convenio, estará exenta de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la persona que los sufra o de sus dependientes. Si la persona responsable prueba que los daños han sido causados en parte por culpa de la persona que los sufra o de sus dependientes, la indemnización se reducirá en la medida en que tal culpa ha contribuido a los daños. Sin embargo, no habrá lugar a exención o reducción si, en caso de culpa de sus dependientes, la persona que sufra los daños prueba que actuaron fuera de los límites de sus atribuciones.

2. Si los daños resultantes de la muerte o lesiones de una persona sirven de fundamento a una acción de reparación intentada por otra, la culpa de aquella o de sus dependientes producirá también los efectos previstos en el párrafo anterior.<sup>87</sup>

Habiendo citado los artículos anteriores sólo nos resta decir que para este tipo de daños al que nos referimos a lo largo de este trabajo únicamente existirán estas causas de exoneración de responsabilidad, sin embargo me parece necesario señalar que la redacción del precepto señalado con el número 6 debe ser modificada, y propongo que para tal efecto se retome la redacción del artículo 20 del Convenio de Montreal de 1978 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, el cual es más actual y con la modificaciones pertinentes en su estructura se adaptará fácilmente a los requerimientos necesarios para este tema.

En el texto del Convenio se observan otras causas de exoneración tales como la que establece que en caso de disturbios civiles o guerra en el Estado donde ocurrieron los daños y fueren consecuencia directa del mismo, también es una razón

---

<sup>87</sup> Artículos 5 y 6, Convenio de Roma de 1952 modificado por el Protocolo de Montreal de 1978, Op. Cit.



de exoneración. Asimismo si el explotador ha sido privado del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública estará exento de responsabilidad en caso de un siniestro de este tipo.

### **3.3 CRÍTICA A LA EXTENSIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EN EL CONVENIO DE ROMA DE 1952**

El artículo referente a la extensión de la responsabilidad es el 11 del Convenio de Roma de 1952, mismo que fue modificado en su totalidad por el Protocolo de Montreal de 1978, establece el principio de que la responsabilidad será limitada, salvo que se pruebe que los daños fueron causados por una acción u omisión deliberada del operador o sus dependientes. En seguida se anuncia textualmente el artículo 11.

“Art. 11: Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12, la cuantía por la indemnización según el artículo 1, a cargo del conjunto de personas responsables, de acuerdo con el presente convenio, no excederá por aeronave y accidente de:

“a) 300.000 derechos especiales de giro, para las aeronaves cuyo peso no exceda de 2.000 kilogramos;

“b) 300.000 derechos especiales de giro, más 175 derechos especiales de giro por kilogramo que pase de los 2.000 kilogramos para aeronaves que pesen más de 2.000 y no excedan de 6.000 kilogramos;

“c) 1.000.000 derechos especiales de giro, más 62,5 derechos especiales de giro por kilogramo que pase de los 6.000, para aeronaves que pesen más de 6.000 y no excedan de 30.000 kilogramos;



d) 2.500.000 derechos especiales de giro, más 62,5 derechos especiales de giro por kilogramo que pase de los 30.000, para aeronaves que pesen más de 30.000 kilogramos.

2. La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de 125.000 derechos especiales de giro por persona fallecida o lesionada.

3. Peso Significa el peso máximo de la aeronave autorizado para el despegue por el certificado de aeronavegabilidad, excluyendo el del gas ascensional, cuando se use.

4. Las sumas expresadas en derechos especiales de giro, mencionadas en los párrafos 1 y 2 de este artículo, se considerará que se refieran al derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de la suma en las monedas nacionales, en el caso de actuaciones judiciales, se hará de acuerdo con el valor de dichas monedas en derechos especiales de giro en la fecha de la sentencia. El valor, en derechos especiales de giro de la moneda nacional de un Estado contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de conformidad con el método de valorización aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones que esté en vigor a la fecha de la sentencia. El valor en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de la manera determinada por dicho Estado contratante.

Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo y de este párrafo podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión, o posteriormente, que el límite de responsabilidad previsto en el



presente convenio, en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio, se fijará como sigue:

- a) 4.500.000 unidades monetarias para las aeronaves mencionadas en el inciso a del párrafo 1 de este artículo;
- b) 4.500.000 unidades monetarias, más 2.625 unidades monetarias por kilogramo para las aeronaves mencionadas en el inciso b del párrafo 1 de este artículo;
- c) 15.000.000 unidades monetarias, más 937,5 unidades monetarias por kilogramo para las aeronaves mencionadas en el inciso c del párrafo 1 de este artículo;
- d) 37.500.000 unidades monetarias, más 975 unidades monetarias por kilogramo para las aeronaves mencionadas en el inciso d del párrafo 1 de este artículo;
- e) 1.875.000 unidades monetarias en caso de muerte o lesiones mencionadas en el párrafo 2 de este artículo.

La unidad monetaria mencionada en este párrafo consiste en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Esta suma podrá convertirse a la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de esta suma en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la ley del Estado interesado<sup>88</sup>

Es preponderante estudiar si en estos tiempos es necesario que siga permaneciendo la limitación de la responsabilidad del explotador de la aeronave si llegase a causar daños a terceros en la superficie, o si es más conveniente que se reestructure. Es importante recordar que, como se indicó en el capítulo anterior de este trabajo, la responsabilidad limitada tuvo su justificación inicial en el primer cuarto del siglo XX, debido a que se buscaba proteger a la industria de la aeronáutica civil

---

<sup>88</sup> Artículo 11, Convenio de Roma de 1952 modificado por el Protocolo de Montreal de 1978, Op. Cit.



evitando, en caso de algún accidente, la quiebra de la empresa que lo haya ocasionado.

Con base en ello, se considera inadecuado que permanezca la limitación a la responsabilidad del explotador de la aeronave, toda vez que el argumento que lo justificaba ha quedado en desuso, dado que las empresas aseguradoras son las que absorben de inmediato los gastos de indemnización por los daños ocasionados, evitando de esta manera, que el explotador, sea persona física o moral, desembolse la cantidad a indemnizar. Debido a que el riesgo que existe de que una aeronave cause un daño a tercero por cosa desprendida o arrojada de la misma o por la caída de la propia aeronave es mínima, la prima que se tendrá que pagar para adquirir un seguro que, en determinado momento, cubriera la indemnización resulta costable, más aún si se toman en cuenta los gastos que genera la manutención de una aeronave y las ganancias que ésta aporta en caso de que sea un servicio comercial, o el dinero que se debe tener para adquirir un avión privado, el costo que tendrá este seguro sería mínimo y lo podrán sufragar los explotadores o dueños de los aparatos en mención. Además, contemplando que el tercero en la superficie es ajeno a la actividad aviatoria es incongruente que aún no teniendo relación alguna con dicha actividad quede desprotegido o limitado en la indemnización a reclamar, sería más claro decir que al que se le protege es al explotador de la aeronave, tratando el convenio de manera desigual a las partes en caso de un accidente aéreo.

Sin embargo, creo conveniente hacer una excepción al hecho de no limitar la responsabilidad, es decir, que la limitación únicamente prevalezca en caso de que se presente en una aeronave en movimiento que hubiese sido sometida a un apoderamiento ilícito y se use a la aeronave de forma deliberada para causar un





daño, y como consecuencia de ello provocara los daños a terceros en la superficie, teniendo el seguro que responder de manera limitada, según las cuantías de indemnización establecidas dentro del convenio y por supuesto, evitando con esto la quiebra o un desequilibrio de gran magnitud para las empresas aseguradoras.

Es importante tratar en este inciso lo referente a la interferencia ilícita de aeronave, situación que ha alterado al mundo entero desde el acontecimiento del 11 de septiembre del 2001, con la destrucción de las Torres Gemelas, el terror que provocó dicho hecho también provocó un gran interés del mundo aeronáutico tratando de dar solución inmediata a la situación, y procurar evitar que las aeronaves sean usadas como armas de destrucción masiva. Para entrar a este punto primeramente me gustaría definir lo que es la *interferencia ilícita de aeronaves*, retomando las definiciones establecidas en los Convenios Internacionales que estudian el apoderamiento ilícito de este medio de transporte.

Con relación a este tema existen en la actualidad dos Convenios tendientes a su estudio y regulación en el ámbito internacional. Para no citar textualmente todos los artículos de ambos documentos, me limitaré a transcribir los más relevantes de cada uno con la intención de que el lector comprenda correctamente lo que es el apoderamiento ilícito de aeronaves.

Iniciemos con el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya, que muestra en su artículo primero y más importante lo siguiente:

“Artículo 1: Comete un delito (que en adelante se denominará “el delito”) toda persona que a bordo de una aeronave en vuelo:



- a) ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera de tales actos
- b) sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.”<sup>89</sup>

El segundo documento es el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal, el cual hace referencia más específica a los tipos de actos que tipifican un delito contra la seguridad de la aviación y, en su artículo primero, establece que:

“Artículo 1: Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente:

- a) realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave;
- b) destruya una aeronave en servicio o le cause daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- c) coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir la aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- d) destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;

---

<sup>89</sup> Artículo 1, Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970.



e) comunique a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

Igualmente comete un delito toda persona que:

a) intente cometer cualquiera de los delitos mencionados en el párrafo 1 del presente artículo:

b) sea cómplice de la persona que los cometa o intente. Cometerlos.”<sup>90</sup>

Habiendo indicado lo anterior, me atrevo a proponer una definición que abarque los delitos mencionados en los convenios citados previamente, definiendo al apoderamiento ilícito de aeronaves de la siguiente manera:

“Comete el delito de interferencia ilícita aquella(s) persona(s) y sus cómplices, que emprendan cualquier tipo de conducta tendientes a tomar o intentar tomar el control de la aeronave, poniendo en peligro la seguridad de la misma, buscando conseguir alguno de los siguientes resultados:

- a) Violencia contra alguna persona que se encuentre a bordo,
- b) Destruya o cause algún tipo de daño a la aeronave, sin importar el medio que utilice para lograrlo, y
- c) Comunique de forma dolosa informes falsos, que propicien un riesgo para la aeronave.
- d) Se apodere de la aeronave de manera ilícita y cometa o intente cometer actos ilícitos, utilizando a la aeronave como medio para causar daño (terrorismo aeronáutico).”

---

<sup>90</sup> Artículo 1, Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971.



El supuesto comprendido en el inciso d de la definición anterior es el tema al que nos referiremos en este apartado, el cual es de vital importancia, y ha tomado mucho auge a partir del efecto global que originó el acontecimiento del 11 de septiembre en los Estados Unidos de Norteamérica, mencionado con anterioridad, para ello habrá que explicar en qué consiste tal término. Enseguida se enuncian algunas definiciones que distintos autores nos han dado al respecto y posteriormente propondré una definición de *terrorismo* conforme al contorno aeronáutico y al tema de la presente tesis, es decir, los daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras.

Según Raúl Carranca y Rivas, “el terrorismo se define en principio como la dominación por el terror, un medio de lucha violenta practicada por una organización o grupo político”.<sup>91</sup>

Por su parte Noam Chomsky lo define como “el uso calculado de la violencia o la amenaza del uso de la violencia para alcanzar objetivos ideológicos, políticos o religiosos a través de la intimidación, la coerción o el miedo”.<sup>92</sup>

Ricardo de la Luz Félix Tapia, define al terrorismo de la siguiente forma: “Violencia premeditada y con fines políticos, sociales o religiosos, con el ánimo de infundir temor, dirigida contra objetivos civiles por agentes de minorías nacionales, internacionales o clandestinos”.<sup>93</sup>

---

<sup>91</sup> Raúl Carranca y Rivas, Revista de la Facultad de Derecho, Editorial UNAM, México, 2001, Pág. 49.

<sup>92</sup> Chomski, Noam, El terror como Política Exterior de Estados Unidos, traducido por Carlos Abousleiman, Editorial Libros del zorzal, Buenos Aires, 2001, Pág. 35.

<sup>93</sup> Felix Tapia, Ricardo de la Luz, “Estrategias contra el Terrorismo Internacional”, Editorial Porrúa, México, 2005, Pág. 4.



Ya anunciadas las definiciones anteriores sobre terrorismo, plantearé una definición propia enfocada al ámbito aeronáutico, y es la siguiente: “El *terrorismo aeronáutico* se presenta cuando a una aeronave, o a alguna de las partes que la conforman, se le utilice como arma de destrucción masiva, con el fin de infundir terror en la sociedad, ya sea por motivos políticos, religiosos, ideológicos o sociológicos.”

La definición que he formulado limita lo que es el terrorismo al empleo de una aeronave o alguna de sus partes que la conforman como un arma masiva de destrucción, esto se hizo con toda intención por la razón que planteé anteriormente; la definición va acorde a los daños que se pudieran causar a terceros en la superficie por aeronaves mediando un acto terrorista en ese hecho, considerando que el terrorismo es un fenómeno geo-político que no únicamente incluye lo mostrado en la definición, y para efectos del presente trabajo, sí resulta acorde para su desarrollo.

En virtud de lo anterior, ¿Por qué resulta necesario que se limite la responsabilidad en caso de interferencia ilícita de aeronaves, referente al inciso d? Desde mi particular punto de vista sería conveniente indicar que, en primer lugar, se tendrá que demostrar la existencia real de una interferencia ilícita de la aeronave que provocó los daños, después corroborar que el explotador de la aeronave cumplió con las medidas de seguridad necesarias establecidas en los convenios internacionales de la materia, y los puso en práctica con la debida diligencia, asimismo que la aeronave fue utilizada como un arma masiva de destrucción mediando un acto terrorista, una vez hecho lo anterior, y toda vez que resultó materialmente imposible evitar que aconteciera el acto de interferencia, la limitación de la responsabilidad tendrá sus efectos, únicamente por lo que se refiere a la cantidad que el seguro deberá cubrir, en caso de que el daño fuese superior a la cantidad establecida en el



---

convenio, entrará en operación el Fondo Aeronáutico para la Protección Contra Actos Terroristas administrado por la Organización de Aviación Civil Internacional, quien aportará lo necesario para indemnizar y reparar los daños que se hayan generado.

El criterio utilizado para limitar la responsabilidad que se sigue hasta nuestros días no es muy congruente, en virtud de que el monto límite de responsabilidad va aunado al peso máximo de la aeronave que haya provocado el daño, siendo que si una aeronave de 40,000 kg impacta sobre un edificio de oficinas de 20 pisos, provoca un daño mayor valuado en pesos, que una aeronave de 200,000 kg se caiga en un desierto o en el mar o en un llano. Sin embargo, por cuestión práctica creo que lo más adecuado es que continúe este parámetro de limitación de responsabilidad: “entre más grande la aeronave es más el daño que pueda causar”; pero propongo nuevos límites de indemnización elevándolos un poco a lo establecido anteriormente y nuevos límites respecto al peso de las aeronaves. Asimismo creo que es correcto que la unidad monetaria utilizada sean los DEG o derechos especiales de giro.

Por otro lado me gustaría ahondar en el tema del Fondo Aeronáutico para la Protección Contra Actos Terroristas que se propone, con la finalidad de que en el proyecto de Convenio a modernizar quede incluida esta idea novedosa y de gran importancia, y esto lo haré en el siguiente inciso referente a las garantías en el Convenio de Roma.



---

### **3.4 CRITICA A LAS GARANTÍAS DE LA RESPONSABILIDAD EN EL CONVENIO DE ROMA DE 1952.**

El estudio de las garantías circunscritas a la materia aeronáutica en el ámbito internacional, es un tema que ha generado mucha controversia, nuestro país interpuso una reserva al artículo 15 del Convenio de Roma de 1952, referente a las garantías de la responsabilidad. Estados Unidos de Norteamérica, por su parte, opuso una reserva a la reserva formulada por México, y toda vez que el propio texto del convenio no admite reservas (artículo 39 y último), dichos Estados no formaron parte de aquellos países signatarios del Convenio de Roma, circunstancia que influyó sobremanera al poco éxito de dicho instrumento, por las escasas ratificaciones al mismo.

En el presente inciso, se propondrá que el seguro que cubrirá los daños a terceros en la superficie no se limite en cuanto al monto de indemnización y que las compañías aseguradoras respondan por el total de los daños causados, salvo el caso de interferencia ilícita donde se use a la aeronave como arma de destrucción masiva, mencionado en el inciso anterior por lo que posiblemente se deben separar los casos a ser regulados, incluso en la posibilidad de que sean dos instrumentos autónomos. En el Segundo caso se propondrá un fondo aeronáutico para la protección contra actos terroristas que provoquen daños a terceros en la superficie. Y cada una de las aerolíneas deberá realizar una aportación anual a un fondo internacional que, de acuerdo a mi propuesta, la Organización de Aviación Civil Internacional tendrá la obligación de administrar con vistas a un nuevo atentado terrorista, esto con la finalidad de protección tanto de las empresas aeronáuticas, como a la aviación en



general pero principalmente a las personas ajenas a la actividad de la aviación que hayan sufrido los daños.

Comenzaré citando textualmente los artículos 15 y 17 del Convenio de Roma de 1952 con su respectiva modificación establecida por el Protocolo de Montreal de 1978, referentes a las garantías de responsabilidad por ser el antecedente directo de la presente tesis.

“Artículo 15.- 1. Los Estados Contratantes pueden exigir que el operador de una aeronave prevista en el párrafo 1 del art. 23, esté cubierto por un seguro u otra garantía con respecto a su responsabilidad por los daños reparables según el art.1, que se causen en el territorio de dichos Estados, hasta los límites que correspondan según el art.11. El operador deberá probar la existencia de tales garantías si el estado sobrevolado lo pide.

2. Un Estado contratante sobrevolado puede, en cualquier momento, pedir la celebración de consultas con el Estado de matrícula, con el Estado del Operador o con cualquier otro Estado Contratante en donde se haya constituido la garantía, si estima que el asegurador u otra persona que haya prestado la garantía no tiene solvencia para cumplir las obligaciones impuestas por este Convenio.

3. Cualquier requisito impuesto de acuerdo con el presente artículo, será notificado al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, quien lo comunicará a los Estados Contratantes.

Artículo 17.- 1. La garantía prestada en la forma prevista en el art. 15 deberá estar afectada especial y preferentemente al pago de las indemnizaciones en virtud de las disposiciones del presente Convenio.





2. En el caso de un operador de una sola aeronave, la garantía será suficiente si su importe es igual al límite aplicable conforme a las disposiciones del artículo 11. Si se trata de un operador de varias aeronaves, el importe de la garantía será igual, por lo menos, a la suma de los límites aplicables a las dos aeronaves sujetas a los límites más elevados.

3. Tan pronto como se notifique al operador una demanda de indemnización, éste tomará las medidas necesarias para mantener una garantía por una suma equivalente:

- a) al importe de la garantía requerida en el párrafo 2 de este artículo;
- b) al importe de la reclamación, sin que se exceda el límite de responsabilidad aplicable.

La mencionada suma se mantendrá hasta que la demanda de indemnización sea resuelta.<sup>94</sup>

Una vez citados los artículos anteriores iniciaré por señalar que, de acuerdo a mi propuesta, el seguro que deberán tener las aeronaves en el caso de accidente y no como consecuencia de actos de terceros cuando utilizan a las aeronaves como medios para causar daños de forma deliberada, no se encontrará limitado a cantidad o monto alguno, sino será un seguro que cubrirá de forma total los daños causados a terceros en la superficie. Pero primero voy a definir lo que es el contrato de seguro y en qué consiste para poder asimilar mejor mi propuesta.

El seguro, según lo establecido por la ley vigente en nuestro país (que es la Ley sobre el Contrato de Seguro) en su artículo primero establece que: “Por el

---

<sup>94</sup> Artículo 15 y 17, Convenio de Roma de 1952 modificado por el Protocolo de Montreal de 1978, Op. Cit.



contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.”<sup>95</sup>

Por su parte Víctor M. Casrillón y Luna en su libro de *Contratos Mercantiles* define al contrato de seguros de la siguiente manera:

“Es aquél por virtud del cual una institución debidamente autorizada por el Gobierno Federal y organizada para tal efecto se obliga mediante el pago de una cantidad denominada prima, a cubrir un riesgo y, en su caso, a resarcir al beneficiario designado en el contrato, del pago de las consecuencias dañosas derivadas de la realización de un evento incierto denominado siniestro, que se hacen constar en un documento denominado póliza.”<sup>96</sup>

Notablemente este autor mexicano se ve influenciado por la legislación nacional al momento de definir lo que es el contrato de seguro, por tal motivo citaré la definición del tratadista Vázquez del Mercado que lo precisa como sigue:

“Se trata de la relación jurídica en virtud de la cual la empresa aseguradora, contra el pago de una prima, se obliga a relevar al asegurado, en los términos convenidos, de las consecuencias de un evento dañoso e incierto.”<sup>97</sup>

La definición antes transcrita me parece la más apropiada. Explicaré brevemente las definiciones que anteceden, sólo con el afán de un mejor entendimiento del tema, y dar a notar que existe la posibilidad real de que mi

---

<sup>95</sup> Artículo 1, Ley sobre el Contrato de Seguros, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de agosto de 1935.

<sup>96</sup> Casrillón y Luna, Víctor M., “Contratos Mercantiles”, Editorial Porrúa, 2a Ed., México, 2003, Pág. 177.

<sup>97</sup> Vázquez del Mercado, Oscar, “Contratos Mercantiles”, Editorial Porrúa, 2ª Ed., México, 1985, Pág. 214.



propuesta se lleve a cabo. Se aprecia la existencia de tres elementos, que llamaré *personales* por la sencilla razón de que recaen en las personas, es decir, en aquéllos a quienes incumbe el contrato de seguro:

- El asegurado, o persona física o moral que contrata el seguro.
- El asegurador, aquél que se compromete a relevar al asegurado para resarcir el daño en caso de que suceda el siniestro.
- El beneficiario, es aquél al que se le indemnizará por el daño que le haya causado la cosa asegurada.

Ya mencioné los elementos personales del contrato de seguro, a continuación enumeraré aquéllos que he denominado *materiales* de dicho contrato y son los siguientes:

- La cosa asegurada sobre la cual se tiene el interés jurídico de proteger (en este caso sería la aeronave), ya sea porque le causen un daño o porque la cosa asegurada lo ocasione.
- El riesgo, es aquel que las empresas aseguradoras toman en cuenta de manera inobjetable para calcular la prima que el asegurado deberá cubrir. La estadística (rama de la matemática que utiliza grandes conjuntos de datos numéricos para obtener inferencias basadas en el cálculo de probabilidades), es de vital importancia en el cálculo del riesgo, toda vez que las aseguradoras estudiarán qué proximidad existe de que la cosa asegurada provoque o le provoquen un daño, basado en las ocasiones que ha sucedido y la cuantía de los daños cuando ocurre.



- La prima, que es “la contraprestación del asegurado, en virtud de la cual éste se compromete a abonar la suma convenida en el contrato.”<sup>98</sup> Misma que va ligada directamente al riesgo que la actividad de la cosa asegurada pueda originar.
- La indemnización, que será la cantidad en dinero que el asegurador tiene que abonar al beneficiario en caso de que ocurra el siniestro.
- La póliza, que es en sí el medio de prueba que las aseguradoras expiden al asegurado para demostrar que la cosa se encuentra asegurada. De acuerdo a los usos y costumbres, no es un elemento esencial del contrato porque en la práctica el contrato de seguro es un contrato meramente consensual que no requiere estar por escrito para demostrar su existencia y tener validez, pero no está de más incluirlo en esta breve explicación.

Una vez señalado lo anterior, continuaré con la propuesta de modificación que me gustaría implementar dentro del capítulo de las garantías en el Convenio de Roma o lo que resulte en una modernización del modelo jurídico internacional.

En primer lugar los seguros no deberán de tener un monto límite por lo que se refiere a las indemnizaciones. La pregunta sería ¿Cómo se puede lograr esto? He aclarado que la prima, (lo que cobran las aseguradoras por expedir un seguro a favor del asegurado) si lo que se quiere asegurar son los daños a terceros ocasionados por una aeronave, las empresas aseguradoras la cobrarán acorde con el riesgo o grado de siniestralidad que provoca la actividad aeronáutica, en este caso. En tal virtud, la

---

<sup>98</sup> Folchi, Mario O. y Cosentino, Eduardo T., Derecho Aeronáutico y transporte Aéreo, Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo De Palma, Argentina, 1977, Pág. 137.



---

prima a pagar será sin duda un factor que no se verá excesivamente reflejado en el costo de los servicios de la aviación en general.

Se ha mencionado que la aviación se encuentra en constante cambio o progreso, misma que es contagiada a todos los ámbitos que dicha actividad envuelve, por lo tanto, la aviación provocaría una evolución en el mundo de los seguros aeronáuticos incitando una mayor protección a los terceros en la superficie que no obtienen un beneficio directo de la actividad aviatoria.

Un tema delicado a tratar es el terrorismo en el mundo de la aviación, que como ya he mencionado, a partir de lo ocurrido con las Torres Gemelas en los Estados Unidos de Norteamérica ha provocado un nuevo auge en el Derecho Aeronáutico, de este desagradable hecho emana la propuesta que a continuación se explicará. Algo que se ha planteado en las aulas de muchas universidades del mundo, es la idea de que exista un fondo internacional para daños causados a terceros en la superficie por aeronaves cuya fuente sea el terrorismo.

Mi propuesta al respecto es la creación del Fondo Internacional (Fondo Aeronáutico para la Protección Contra Actos Terroristas). Que, como se explicará posteriormente, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, cuyas siglas en inglés significan “International Air Transport Association”) deberá de cobrar, a cada uno de los sujetos que se obliguen a ello, una cuota anual para la creación del Fondo y trabajará conjuntamente con la Organización de Aviación Civil Internacional para lograrlo. La OACI será la encargada de administrar el Fondo y creará una autoridad dentro de esta misma organización que se encargue de ello, el fondo tendrá un tope o límite a proponer.



---

Los Estados que se adhieran propiciarán entre sus aerolíneas y sujetos obligados por el Convenio el pago de sus cuotas a través de la modificación de su legislación interna, en la cual deberán imponer un requisito más para emitir un certificado de aeronavegabilidad que será el cumplimiento cabal en el pago de sus cuotas ante la IATA.

En primer lugar, es necesario reconocer que desde un principio la creación de los Convenios Internacionales en materia Aeronáutica han buscado la protección de los distintos actores de la aviación mundial, como es natural desde la aparición de dicha actividad, y debido a su enorme potencial económico que ha ido en aumento, siempre se le ha intentado proteger, y en este caso no es la excepción, aunque las principales beneficiadas con la creación de un fondo de protección contra el terrorismo aeronáutico serán las aerolíneas internacionales en general, y en segundo término (aunque con la misma o mayor importancia) las personas que hayan sufrido los daños.

Desde este parámetro, y contemplando la importancia mundial que tiene la aviación civil internacional, resulta necesaria su regulación y la protección a los explotadores aeronáuticos y a los terceros ajenos a la aviación de los atentados terroristas.

Cabe destacar que las aerolíneas son las principales beneficiadas al regular dicha situación, toda vez que con la creación de dicho fondo, en caso de un siniestro de gran magnitud, impediría la quiebra de éstas, en virtud de que ningún seguro en el mundo responde de los daños en caso de que se presente el terrorismo aeronáutico, dejando desprotegidos a aquéllos que lo sufrieron, como a los explotadores de las aeronaves que lo originaron, si contemplamos que de acuerdo a la teoría del riesgo



creado, por el simple hecho de que la actividad que realiza conlleva en sí misma un riesgo, no es necesaria la existencia de la culpa para responsabilizar al explotador de tales daños.

Dicho lo anterior se puede apreciar que la prioridad que se tiene para regular el Terrorismo Aeronáutico es la de proteger a los explotadores de la aviación civil internacional, principalmente a las aerolíneas, mismas que tendrán que ser las principales fuentes de aportación de capital para la creación del fondo que se propone.

Ahora bien, para que una aeronave pueda ser operada, es necesario que cuente, entre otro tipo de documentos, con una póliza de seguro que garantice la indemnización por los daños que se pudieran originar en caso de un accidente o cualquier tipo de incidente al momento de realizar la actividad del vuelo o en cualquiera de las etapas necesarias para efectuarlo, sin embargo, por lo que se refiere al tema que nos ocupa, el terrorismo aeronáutico, nos enfrentamos ante un panorama oscuro.

Me gustaría profundizar nuevamente en el tema de los seguros en el Derecho Aeronáutico para entender cuál es la situación de este tipo de garantías en caso de terrorismo aeronáutico.

Inicialmente daremos un vistazo rápido a la historia, veremos cuáles son los antecedentes internacionales en los cuales se ha intentado establecer o unificar reglas entre todos los países para evitar conflictos en el ámbito de los seguros aeronáuticos. En primera instancia nos encontramos con la disposición expresa inicial sobre dicho seguro en un acuerdo del orden internacional sobre la navegación aérea,



celebrado en 1921 entre Noruega y Dinamarca<sup>99</sup>, éste se toma como el primer intento de regular internacionalmente los seguros aeronáuticos, posteriormente en la ciudad de París en el año de 1925, la Conferencia de Derecho aéreo privado dio origen al Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos entrando al estudio del seguro obligatorio. Sin embargo, en el texto de dicho Convenio no se tomó en cuenta incluir alguna disposición relativa a los seguros.<sup>100</sup> Años más tarde, en 1933 se crea el Convenio de Roma que, como se ha comentado en capítulos anteriores, regula lo referente a la responsabilidad por los daños a terceros en la superficie, siendo el primer intento para establecer en un convenio multinacional la existencia de un seguro obligatorio, entre otras garantías que fueran suficientes para cubrir los daños que ahí se trataban. A este intento le siguió el Protocolo de Bruselas de 1938 que lo modifica y que, como ya se explicó en el capítulo de Antecedentes, tampoco fue satisfactoria su aceptación, precisamente por la dificultad de unificar criterios en el tema de los seguros aeronáuticos. Posteriormente viene un nuevo Convenio de Roma de 1952 y su Protocolo que lo modifica de 1978, los cuales aún estando vigentes en estos tiempos (se recuerda que en México no es vigente) no cuenta con la aceptación adecuada, pero no deja de ser un buen intento para unificar ciertas reglas respecto a los seguros aeronáuticos. Por último se encuentra el Convenio de Montreal de 1999, del cual ya se ha hecho referencia y cabe mencionar que cuenta con una mayor aceptación que los anteriores, aunque su fondo trata un ámbito del Derecho Aeronáutico distinto a los Convenios de Roma citados.

---

<sup>99</sup> Videla Escalada, Federico N., Derecho Aeronáutico, Editorial Buenos Aires, tomo IV, Buenos Aires Argentina, 1969, Pág. 833

<sup>100</sup> Tapia Salinas, Luis, Op. Cit, Pág. 525





Habiendo rescatado los antecedentes e intentos por regular a los seguros aeronáuticos, es importante señalar cuáles son los riesgos que la navegación aérea provoca y por qué es diferente la aplicación de un seguro aeronáutico al de cualquier otro tipo de seguro, como el marítimo o el terrestre.

El riesgo lo define Luís Tapia Salinas como “el acontecimiento incierto, individualizado y previsto en el contrato de seguro, que provoca la efectividad del mismo en cuanto a la reparación de los daños o indemnizaciones previstos se refiere”. Efectivamente, el seguro aeronáutico es una especie dentro de un género, es decir, se aplicarán reglas fundamentales de la lógica cumpliendo con los requisitos del seguro en general, siendo la diferencia específica que lo caracteriza aquellos riesgos provenientes de la aeronavegación por ser tan especiales,<sup>101</sup> además de que existe una multiplicidad de los mismos que inclusive no se puede escribir sobre uno solo, sino de varias clases y categorías de riesgos, algunos enfocados a la aeronave como el instrumento en el cual se desarrolla la aviación (son tan distintos los riesgos como la diversidad de aeronaves que existen: los aviones de motor clásico, los bimotores, trimotores, cuatrimotores, los helicópteros, y la variedad de tamaños entre éstos), otros referentes a la propia actividad aviatoria (sea de transporte, deporte o turismo y trabajo) y otros más a las consecuencias que se producen (daños a la aeronave; muerte, lesiones o daños a los pasajeros, a los terceros en la superficie, a la tripulación, o a otra aeronave por abordaje, entre otras tantas consecuencias).<sup>102</sup>

Otro factor importante para considerar al seguro aeronáutico como una especie diferente, es la evolución trepidante que ha sufrido la aviación en todos sus aspectos y

---

<sup>101</sup> Cfr. Videla Escalada, Federico N., Op.Cit., Pág. 832

<sup>102</sup> Cfr, Tapia Salinas, Luis, Op. Cit, Pág. 531-533.



las consecuencias que ésta genera. Un ejemplo claro es la diferencia que existe entre la evolución de la navegación marítima que ha perdurado durante muchos siglos y el cambio entre tecnologías utilizadas en un navío y otro, tiene muchos años de por medio, así como la coexistencia de distintas tecnologías en la industria marítima aún en nuestros tiempos (veleros, buques de vapor, carbón o petróleo entre otros), dando lugar a las estadísticas necesarias y suficientes para calcular las primas de los seguros (aspecto explicado anteriormente); contrario a lo que sucede con la aviación en la cual su evolución ha sido muy dinámica, en escaso un siglo, aproximadamente, los aviones han pasado de ser un simple reto de volar para dos personas a una importante industria capaz de llevar en un solo avión a 510 personas, hecho que ha impedido la obtención de estadísticas fiables para cada tipo de avión capaces de calcular una prima estable, factor importante para que las empresas aseguradoras limiten la amplitud de sus seguros, y aunque los lineamientos de seguridad se han ido mejorando, y los siniestros van en disminución podría considerarse que las primas de seguros son menos costosas, sin embargo no es así, porque el tamaño de las aeronaves también se ha ido incrementando y es mayor el número de personas implicadas provocando un acrecentamiento al factor que toman en cuenta las aseguradoras para aumentar la prima.

Las empresas aseguradoras incluyen en sus contratos cláusulas referentes a la exclusión de riesgos, es decir, ante qué siniestros ellos no responden, o simplemente se tendrá que pagar algo extra para cubrirlos, algunas de las más importantes para el desarrollo de este tema son:



- a) “Riesgos de guerra, invasión, actos de enemigos extranjeros, hostilidades, guerra civil, rebelión, revolución, insurrección, ley marcial, poder militar o usurpación o intento de usurpación de poderes.
- b) Cualquier dotación hostil de cualquier arma de guerra empleando la fisión y/o fusión atómica o nuclear, u otra cualquier reacción o fuerza o materia radiactiva.
- c) Huelgas, motines, revueltas civiles o disturbios laborales.
- d) Cualquier acto de una o más personas, agentes o no, de una Potencia soberana, con propósitos políticos o de terrorismo, y tanto si la pérdida o daño resultantes del mismo son accidentales o intencionales.”<sup>103</sup>

En el inciso d) anterior se hace referencia al caso de terrorismo, que se ha denominado en este trabajo como terrorismo aeronáutico, el cual antes se incluía con una cuota extra en los seguros que ofrecían las empresas aseguradoras, pero cabe señalar que ya no es así a partir de los atentados del 11 de septiembre, ningún asegurador en el mundo emite póliza alguna cubriendo daños causados por el terrorismo aeronáutico.

Existe una tendencia de los aseguradores en agruparse formando asociaciones para asumir los riesgos en forma grupal, a estas asociaciones o consorcios se les denomina “pool”, una de estas organizaciones internacionales con mayor importancia es la llamada Lloyd’s, en virtud de la influencia que ésta tiene sobre las demás.

En el ámbito internacional se creó la Unión Internacional de Aseguradores de Aviación (IUAI), fundado en el año de 1934, por compañías de Londres, Berlín, Roma,

---

<sup>103</sup> Cfr. Ibidem, Pág. 542



París, Estocolmo, Ámsterdam, Winterthur y Zurich, cuyo propósito es la de construir una Corporación oficial capaz de negociar y deponer tendencias para el mejoramiento de las normas y procedimientos del seguro aeronáutico, y en general, promover su desarrollo.<sup>104</sup>

Señalado lo anterior, y habida cuenta que ningún seguro en el mundo responde a la necesidad de proteger a sus asegurados de cualquier tipo de actos de los denominados terroristas, y la actividad aviatoria después de los ya multicitados acontecimientos del 11 de septiembre del 2001, no se escapa de ese vacío en la protección, que deberían ofrecer las compañías aseguradoras, podría decirse incluso que fue el detonador para que las empresas de seguros dejaran de cubrir ese tipo de daños por el desequilibrio o la desestabilización que sufrieron en ese momento.

Es evidente que la aviación se encuentra en una situación crítica, el no estar protegidos ante un acontecimiento de esas dimensiones pone a las aerolíneas en una posición difícil, sin embargo, es aún más preocupante el saber que si ocurre otro suceso con una magnitud similar al acontecido en los Estados Unidos de Norteamérica, todos aquéllos a los que se les cause algún daño no estarán protegidos y las aerolíneas irían a la banca rota, por la imposibilidad de cubrir los daños. Por esta razón, como se ha mencionado, es de vital importancia el regular en el ámbito internacional al terrorismo aeronáutico, desde mi punto de vista, la creación de este fondo internacional propiciaría un nuevo impulso a la seguridad en la aviación, y protegería a las líneas aéreas de los Estados Parte de una posible catástrofe en su economía.

---

<sup>104</sup>Cfr. Ibidem, Pág. 551



---

Una pregunta importante y necesaria es precisamente ¿cómo se integrará el Fondo?

Mi propuesta al respecto es la creación del Fondo Internacional para Protección contra este tipo de acontecimientos. Éste consistirá en que los Estados Parte impongan un requisito más para expedir, a favor del explotador, el certificado de aeronavegabilidad; este requerimiento sería el pago que las líneas aéreas efectuarían por cada una de sus aeronaves en servicio, a la Asociación de Transporte Aéreo Internacional para la creación del Fondo Internacional de protección sobre actos terroristas en la aviación, pago que deberá ir acorde a las ganancias netas que cada aeronave o aerolínea obtenga anualmente, es decir, un porcentaje de dichas ganancias será lo que el explotador tendrá que abonar para la creación de dicho fondo, mi propuesta es que anualmente se abone el cuatro por ciento de dichas ganancias, mismo que irá en reducción cada cinco años hasta llegar a un tope máximo del Fondo.

De este Fondo, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional hará entrega de lo recolectado en cada anualidad a la Organización de Aviación Civil Internacional para la instauración del Fondo Internacional. La cual, a su vez, creará una autoridad dentro de su estructura que se encargue de administrar dicho Fondo, es decir, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional será la encargada de conservar un registro total de líneas aéreas que han cumplido con las disposiciones del convenio, y se mantendrá en contacto directo con la Organización de Aviación Civil Internacional propiciando trabajo conjunto entre las mismas.



---

Todos los Estados Parte del Convenio deberán informar a la Organización de Aviación Civil Internacional los cambios en su legislación que debieran hacer para la aplicación del Convenio.

Es preponderante que el Fondo en mención tenga un límite de capital acumulado, en virtud de que si no se hiciera uso de él (situación que sería lo más óptimo porque significaría una ausencia de actividad terrorista aeronáutica), alcanzaría dimensiones en dinero exorbitantes, por esta razón, mi propuesta también incluye un límite en la cuantía que el fondo pueda acumular, siendo este límite el de 5,000,000,000 de derechos especiales de giro, por parecerme cantidad suficiente en caso de un atentado de este tipo. Asimismo, si se hiciera uso del Fondo, de nuevo cada aerolínea deberá realizar su aportación anual, hasta llegar a la cifra anteriormente mencionada.

Los Estados Parte, de igual forma, tendrán la información de que explotadores se encuentran al corriente de sus pagos, para que en caso de incumplimiento, tome las medidas necesarias para la continuación de dichas aportaciones.

La naturaleza jurídica del Fondo que se propone es evidentemente la de un seguro, esto en virtud de que aquella aerolínea de un Estado Parte no cubra en tiempo y forma con su obligación de aportar lo que le corresponde al Fondo, simplemente no quedará cubierta en caso de un siniestro, es decir, el pago de sus aportaciones asegura al explotador el pago de las indemnizaciones a cargo del Fondo en caso de que ocurra un siniestro en estos términos. No existirá una póliza de seguro en sí, pero el contar con su certificado de aeronavegabilidad respalda al explotador en caso de que se presente un acto terrorista.



En mi opinión y propuesta es que la Organización de Aviación Civil Internacional sea la encargada de administrar el Fondo, por las razones que expresaré enseguida:

La Organización de Aviación Civil Internacional es un organismo internacional valga la redundancia, dependiente de la Organización de las Naciones Unidas, creado a partir del Convenio sobre la Aviación Internacional celebrado en Chicago el año de 1944, el cual, la segunda parte de su texto fue dedicada a la fundación y desarrollo de la organización antes señalada, misma que a la entrada en vigor del Convenio en fecha 5 de marzo de 1949, comenzó a funcionar sustituyendo a la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI). Esta organización está encargada de establecer normas y regulaciones internacionales necesarias para garantizar la seguridad, eficiencia y regularidad del transporte aéreo internacional. Algunos de sus objetivos son los siguientes:

- a) Lograr el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en todo el mundo.
- b) Fomentar la técnica de la construcción y utilización de aeronaves para fines pacíficos.
- c) Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea empleados en la aviación civil internacional.
- d) Facilitar los transportes aéreos seguros, regulares, eficaces y económicos que necesiten los pueblos del mundo.
- e) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado miembro tenga la oportunidad equitativa de explotar los servicios de transportes aéreos internacionales.



- f) Evitar que se den preferencias a ciertos Estados contratantes.
- g) Aumentar la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional.
- h) Fomentar en general el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

Dentro de esta Institución se encuentran tres órganos con distintas facultades y deberes, mismos que señalaremos en seguida:

**LA ASAMBLEA:** Se considera como el órgano principal, el cual se reunirá por lo menos una vez cada tres años, y podrá tener reuniones extraordinarias en todo momento, siempre que el Consejo las convoque. Todo Estado Parte del Convenio de Chicago tiene derecho a ser representado en esta Asamblea y tendrá igual derecho a un voto. Será necesaria la mayoría de los Estados Parte, para constituir quórum en cada una de las reuniones a celebrar. Algunas de sus facultades y obligaciones son:

- a) Elegir a su presidente en cada reunión y a otros dignatarios.
- b) Establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue conveniente.
- c) Examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización, entre otras.

**EL CONSEJO:** Este órgano se compone de treinta y tres representantes de los Estados Parte, tiene el carácter de permanente y son elegidos por la Asamblea. Tiene las siguientes funciones:

- a) Someter informes anuales a la Asamblea,
- b) Ejecutar las instrucciones de la Asamblea,
- c) Determinar su organización y reglamento interno,
- d) Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo,





- e) Comunicar a los Estados Parte toda infracción del Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo, entre otras.

EL COMITÉ JURIDICO: Es un Comité con carácter de permanente integrado por peritos en derecho designados por los Estados Parte como sus representantes, mismos que tendrán el derecho de voto en sus participaciones, tiene las siguientes tareas:

- a) Asesora al Consejo sobre los asuntos que éste le traslade relativos a la interpretación y enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional,
- b) Estudia problemas de derecho aéreo privado que afecten a la aviación civil internacional, preparar proyectos de convenio de derecho aéreo internacional y presentar informes y recomendaciones,
- c) Estudiar otros asuntos de derecho aéreo internacional que le sean transmitidos por la Asamblea o el Consejo, entre otras.

La Organización de Aviación Civil Internacional se encuentra determinada en siete regiones diferentes, denominadas Regiones de Navegación Aérea, y son las siguientes:

- a) Asia y Pacífico con oficina principal en Bangkok.
- b) África oriental y meridional con oficina principal en Nairobi.
- c) Europa con oficina principal en Paris.
- d) Oriente Medio con oficina principal en El Cairo.
- e) Norteamérica, Centroamérica y Caribe con oficina principal en México.
- f) África occidental y central con oficina principal en Dakar.<sup>105</sup>

---

<sup>105</sup> Cfr. Ibidem, Págs. 69 - 75



Una vez apuntado lo anterior nos podemos percatar que dentro de sus objetivos se encuentran los de lograr el progreso de la aviación, aumentar la seguridad en la navegación internacional y fomentar de forma general el desarrollo de la aeronáutica civil internacional, objetivos que van acorde con el presente tema, la seguridad aeronáutica es un aspecto novedoso, como lo es el terrorismo aeronáutico y los daños que se puedan ocasionar a terceros en la superficie y que, de acuerdo a estos objetivos, se fomentará también la creación de nuevas figuras jurídicas dentro del Derecho Aeronáutico.

Otro punto a considerar es la cantidad de países que pertenecen a la Organización de Aviación Civil Internacional, un total de 185 países están representados en este organismo, lo que lo hace una ventana importante para la aprobación de los lineamientos que aquí se proponen. Además el hecho de pertenecer a la Organización de las Naciones Unidas, no permite ver qué tanto su estructura, organización e importancia a nivel mundial la instituye como el organismo más confiable para gobernar el Fondo del que hablo.

Otra organización internacional de gran importancia, aunque perteneciente al sector privado de la aviación, es la IATA cuyas siglas en inglés les corresponde el significado que sigue: “International Air Transport Association”, que significan “Asociación de Transporte Aéreo Internacional”, la cual está conformada por una cooperación de líneas aéreas de todo el mundo, que tiene como fin primordial el promover la colaboración entre las empresas de transporte aéreo, para buscar con ello una mayor seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo, en beneficio de los consumidores de todo el mundo. Fue fundada en 1945 finalizada la Segunda Guerra Mundial por las empresas aéreas de muchos países, para resolver la



problemática generada por el rápido crecimiento de los servicios aéreos civiles. Es una institución no gubernamental, y deriva su personalidad jurídica de una ley especial del Parlamento canadiense, que obtuvo la aprobación real en diciembre de 1945. Tiene como características la de una organización no gubernamental, voluntaria, apolítica y democrática, sin ser exclusiva. Cualquier compañía aérea que haya sido autorizada para establecer servicios aéreos regulares por un Estado miembro de la OACI pondrá integrarse a la IATA. Su administración está encomendada al Director General y a los restantes directivos: Tesorero y Director Financiero, Secretario y Director Técnico y comercio.<sup>106</sup>

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional, es la sucesora de la Asociación de Tráfico Aéreo Internacional fundada en La Haya en 1919, el año de las primeras líneas aéreas regulares internacionales del mundo. La asociación fue fundada por 57 miembros, de 31 naciones principalmente europeas y norteamericanas. En la ciudad de Montreal tiene su domicilio social pero cuenta con oficinas regionales en diversos lugares del mundo. El presupuesto de la IATA consiste en las aportaciones que cada uno de sus miembros pague en proporción a la parte que cada una de las aerolíneas transporte del total del tráfico aéreo internacional. Tiene dos tipos de miembros, aquéllos que realizan operaciones internacionales son miembros activos y los que realizan servicios nacionales son miembros asociados.

Su organización central está integrada por la Asamblea General, el Comité Ejecutivo y los comités permanentes como el Comité Jurídico, el cual desarrolla un trabajo de gran importancia, que profundiza en las materias referentes al transporte aéreo internacional. En el ámbito regional, su organización básica está formada por

---

<sup>106</sup> Cfr. Ibidem, Págs. 380-381



las Conferencias de Tráfico, mismas que se encargan principalmente de establecer y aprobar tarifas, por unanimidad de votos entre cada uno de los miembros, estas conferencias se reunirán cada 2 años.<sup>107</sup>

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional tiene entre otras funciones las siguientes:

- a) Para los consumidores: Simplifica los procesos de viaje y transporte, mientras mantiene los costos bajos.
- b) Estimular el comercio aéreo y estudiar los problemas relacionados con dichas actividades.
- c) Permite a las aerolíneas operar de manera segura, eficiente y económica, bajo reglas definidas.
- d) Sirve de intermediario entre el pasajero, los agentes de cargo y las aerolíneas.
- e) Para los gobiernos, busca asegurar que ellos puedan estar bien informados de las complejidades de la industria de la aviación.<sup>108</sup>
- f) Cooperar con la Organización de Aviación Civil Internacional y demás organizaciones internacionales.

Su primordial objetivo es asegurar que el tráfico aéreo se realice en las distintas partes del mundo con la mayor velocidad, comodidad y eficiencia posibles y dentro de la mayor economía tanto para las aerolíneas como para los usuarios.<sup>109</sup>

La industria de transporte aéreo internacional es ahora más de 100 veces mayor que en 1945. En esa fecha, se movilizaban anualmente en el mundo sólo 9 millones de pasajeros. Hoy, en un año, se mueven 1,800 millones de pasajeros

<sup>107</sup> Cfr. Videla Escalada, Federico N., Op. Cit., Págs. 478-481

<sup>108</sup> Cfr. [http://es.wikipedia.org/wiki/Asociaci%C3%B3n\\_de\\_Transporte\\_A%C3%A9reo\\_Internacional](http://es.wikipedia.org/wiki/Asociaci%C3%B3n_de_Transporte_A%C3%A9reo_Internacional)

<sup>109</sup> Cfr. Tapia Salinas, Luis, Op. Cit., Pág. 382

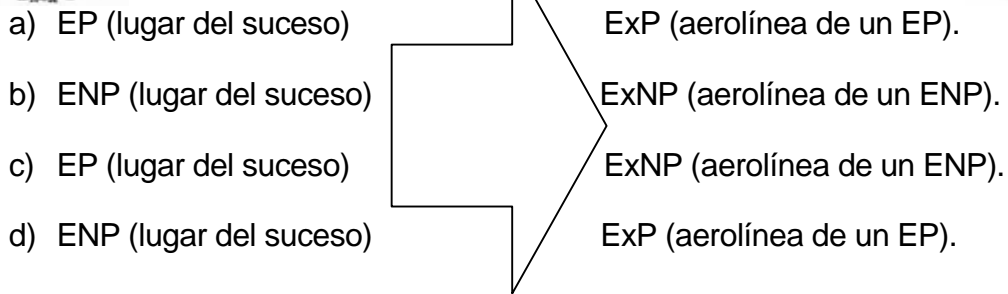


aproximadamente. Pocos sectores de la industria pueden igualar la evidente evolución que la actividad aeronáutica ha generado, a base de las prácticas y procedimientos desarrollados por estos Organismos Internacionales. En la actualidad cuenta con 260 miembros de más de 130 países de todo el mundo, que transportan el 94% del tráfico internacional a nivel mundial, circunstancia que es de vital importancia para el desarrollo del Fondo Internacional que se plantea, teniendo la capacidad de manejar responsabilidades globales con una organización más sistemática y una mayor infraestructura, necesaria para trabajar conjuntamente con la Organización de Aviación Civil Internacional en vistas de la protección de este sector, las Aerolíneas.

Se puede apreciar que tanto la IATA como la OACI cuentan con la infraestructura y organización que pueden sustentar y sostener de forma eficiente una labor como la de coadyuvar en la creación del Fondo Internacional que se plantea.

En todo proyecto de ley local existen factores que dificultan su aplicación, con mayor razón cuando se trata de un Convenio internacional que busca unificar ciertas reglas en cualquier renglón o ámbito del Derecho, pues en este caso no es la excepción. A continuación citaré ante qué circunstancias nos vamos a enfrentar y se estudiará qué problemas traería cada una de ellas, de igual forma formularé una solución acorde con las necesidades y circunstancias de cada caso.

La primer problemática a la que nos enfrentamos es cuando un estado no parte del Convenio es partícipe en una situación de esta naturaleza. En todos los supuestos que se mencionarán en seguida nos hallamos ante un incidente aéreo en el cual se utiliza a la aeronave como un arma masiva de destrucción produciendo daños a terceros en la superficie.



EP= Estado Parte.

ExP= Explotador Parte.

ENP= Estado no Parte.

ExNP= Explotador no Parte.

En el supuesto señalado en el inciso a), podemos apreciar que no existiría conflicto alguno en virtud de que tanto el Estado en el cual se originó el daño es Parte del Convenio, como el explotador de la línea aérea es perteneciente a un Estado Parte del Convenio. El resultado o la conclusión lógica para este supuesto es la aplicación del Fondo Internacional para cubrir cabalmente con la indemnización integral de los daños causados, administrado, según mi propuesta, por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Por lo que respecta al inciso b), claramente se aprecia que no existe un conflicto legal (no queriendo entrar si existe un conflicto moral porque no nos corresponde) en ello, al no ser parte ni el Estado donde se originaron los daños ni tampoco el Estado donde se estableció la aerolínea el Convenio no aplica ni tampoco el Fondo Internacional para la protección contra actos terroristas en la aviación civil.

El inciso c) presenta un conflicto de gran importancia en virtud de que la aerolínea o explotador que originó el daño quedaría beneficiado de un Fondo en el cual no ha aportado un solo centavo para crearlo, pero por el otro lado, nos encontramos con que el Estado en el cual se produjo el daño es parte en el Convenio, la pregunta sería ¿Dejar desprotegido al Estado Parte, o beneficiar con el Fondo



---

Internacional a un Explotador cuyo Estado de origen no firm3 el Convenio?. La respuesta a esta pregunta no es en nada sencilla, y la problem3tica ser3a qu3 actitud tomar ante semejante encrucijada.

En el inciso siguiente respectivamente, la situaci3n es similar pero de forma invertida, el Estado en el que ocurren los da1os no es un Estado Parte, pero el explotador que los caus3 (la aerol3nea) pertenece o se estableci3 en un Estado Parte y ha cumplido con sus aportaciones para la creaci3n del Fondo propuesto, la pregunta es la misma ¿Se aplica o no el Fondo Internacional?

La soluci3n a estos 3ltimos supuestos es complicada, porque el presente convenio busca tanto la protecci3n de la actividad aviatoria, como la de las personas ajenas a dicha actividad, ¿A qu3 se deber3 apelar? ¿A la aplicaci3n estricta de un Convenio internacional o a la intenci3n que se ten3a en el momento de su creaci3n, que es la protecci3n de ambas partes en caso de un siniestro con las caracter3sticas ya descritas? Yo creo que debemos tener en cuenta que en cada caso o en cada acontecimiento nos encontrar3amos ante una situaci3n completamente distinta, envuelta por factores variados, y cuya soluci3n amerita una valoraci3n diferente. As3 las cosas, creo conveniente que un Comit3 de Vigilancia previamente establecido, posiblemente integrados por algunos de los integrantes del Comit3 Jur3dico de la Organizaci3n de Aviaci3n Civil Internacional donde no participen representantes de los pa3ses involucrados o simplemente no tengan derecho a voto, decida a trav3s de valoraciones pr3cticas de hecho en el caso concreto, doctrinales y en presencia de razonamientos justos y congruentes a los principios generales del derecho, la conveniencia de que se aplique el Fondo Internacional en el caso concreto.



De igual manera, en caso de que se aplicara el Fondo Internacional en alguno de los dos últimos asuntos, el Estado no Parte o línea aérea cuyo Estado no haya firmado el Convenio, deberá compensar en un plazo razonable para ello, la totalidad de los recursos económicos utilizados para cubrir las indemnizaciones de los afectados, por la sencilla razón de que se verán beneficiados por un Fondo al cual no aportaron cantidad alguna en dinero y sí se vieron beneficiados con él. Esto es con el fin de que ni la línea aérea cuyo Estado de origen sea parte, o en su caso el Estado Parte en el que hayan ocurrido los hechos, se vean desprotegidos aun habiendo ratificado el Convenio y estando cumpliendo con la obligación de sus aportaciones.

En segundo lugar otra problemática sería cuando un Estado pequeño no cuentan con una aerolínea o inclusive con aeronaves privadas, tal es el caso de algunas islas pequeñas del Caribe, sin embargo, eso no quiere decir que se encuentren exentos de tráfico aéreo, es decir, dentro de su territorio existe uno o más aeródromos que prestan su servicios a aeronaves extranjeras para que éstas aterricen. Me parece necesario explicar qué es un aeródromo y distinguir entre un aeródromo y un aeropuerto. En el Convenio sobre Aviación Civil Internacional en su anexo 14, define al aeródromo de la siguiente manera: “Aquellas áreas definidas de tierra y agua, que incluye todas las edificaciones, instalaciones y equipos, destinadas total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.”<sup>110</sup> En cambio, el aeropuerto, nos muestra Tapia Salinas que, además de contener lo de un aeródromo, deberá tener las instalaciones adecuadas para los distintos servicios que la navegación aérea requiere, tales como inspección de aduanas, sanidad

---

<sup>110</sup> Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Firmado en Chicago el año de 1944, anexo XIV.





pública, reglamentación veterinaria entre otras.<sup>111</sup> Es notorio que estas definiciones no indican que el aeródromo es el género y el aeropuerto es la especie. Asimismo, los aeropuertos podemos clasificarlos principalmente en dos tipos, Aeropuertos nacionales (que únicamente prestarán servicio al tráfico de aeronaves nacionales) y Aeropuertos internacionales (son aquéllos en los cuales aeronaves pertenecientes a otro Estado usan los servicios del aeropuerto). Otra clasificación es la de aeropuertos militares y civiles, los primeros son de uso exclusivo de las Fuerzas Armadas de los Estados y los segundos se subdividen en privados y públicos, según sean creados por el Estado o pertenezcan a éste o bien a particulares.

Una vez apuntado lo anterior la pregunta sería, ¿Estos Estados podrán adherirse al Convenio en estudio? Y la respuesta sería que si cuentan con un Aeropuerto internacional y efectivamente existe el interés jurídico de firmar el Convenio, podrán hacerlo, siempre y cuando también cumplan con la aportación justa para la creación del Fondo.

La duda sería ¿a cuánto asciende el monto que deberán de aportar los Estados que se encuentren en esta situación? De igual manera, su aportación deberá de ser entregada a la Asociación de Transporte Aéreo Internacional y ésta a su vez le reportará a la Organización de Aviación Civil Internacional dicho pago, y el monto que se entregará dependerá del tráfico que el aeropuerto genere en el lapso de un año y los beneficios que obtenga el Estado por ello. La aportación será el mismo porcentaje que las aerolíneas pagarían con respecto a esos beneficios, el cuatro por ciento será lo que reportarán a la IATA.

---

<sup>111</sup>Cfr Tapia Salinas, Luis, Op. Cit. Pág. 236



La tercer problemática es la situación sui géneris existente en la aviación, en la cual existen propietarios y arrendadores, entre otras figuras jurídicas, que bien podrían participar y beneficiarse de este Fondo. El costo tan alto de las aeronaves y la necesidad de continuar con el crecimiento de la aviación mundial, propicia a la creación de distintas formas en las cuales los transportistas obtienen el derecho de propiedad o el derecho de explotar para su beneficio a una aeronave. La forma más sencilla, entre otras, y que no origina ninguna discusión al respecto es la compraventa, con la cual el comprador obtiene directamente la propiedad de la aeronave.

Sin embargo, en la actualidad nos encontramos ante un panorama complejo, en el momento en el que una persona es el propietario y otra persona es el que explota la aeronave, esto por la existencia de contratos propios del derecho civil o mercantil que generan tal circunstancia. Entre dichos contratos podemos encontrar los siguientes:

- a) Arrendamiento, en el cual se paga al propietario de la aeronave (generalmente el constructor) una cuota periódica por la utilización de ésta.
- b) Leasing, Arrendamiento-Venta que se asemeja al Arrendamiento Financiero, vendría siendo una venta con reserva de dominio que reconoce el derecho del vendedor para recuperarla hasta el íntegro pago del precio según lo pactado por las partes o el pago de una suma de dinero por adquirir la propiedad de la maquina.<sup>112</sup>

Esto genera una cuestión interesante para nuestro tema, la necesidad de que los propietarios de las aeronaves respondan solidariamente con el explotador de la aeronave al momento de cumplir con las aportaciones para la creación del Fondo,

---

<sup>112</sup> Cfr. Ibidem, Págs. 196 a 199



toda vez que indirectamente ellos se verán beneficiados con su creación, ¿de qué forma? Sencillamente si una de sus aeronaves arrendadas es víctima de un ataque terrorista y el Fondo no existiera, el arrendatario (explotador real de la aeronave) en consecuencia del hecho podría inclusive no cumplir oportunamente con los pagos que aún le adeudan y no por no tener la voluntad, sino porque sufrió un grave colapso en su economía al cumplir con la liquidación de las indemnizaciones generadas. Por tales motivos, propongo que aquellos propietarios de aeronaves diferentes a los que las explotan, deban aportar al fondo en un porcentaje igual que el de las aerolíneas, un cuatro por ciento anual, de las ganancias que obtengan por el arrendamiento de las aeronaves, siempre y cuando éstas sean utilizadas en vuelos internacionales.

Como una cuarta problemática sería: ¿Qué sucede con aquellas aeronaves que no pertenecen a las flotas de ninguna aerolínea y realizan vuelos internacionales? ¿Quedan también protegidas por este Fondo? o ¿Simplemente se les excluye?

La solución es difícil, sin embargo me parece que no importando qué tipo de actividad desempeñen estas aeronaves (fumigación, turismo, privado...), si el explotador de éstas deseara estar protegido por el Fondo Internacional deberá realizar sus pagos, y esto implicaría un nuevo reto para la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, reto que comprenderá incluirlas como un asociado más al cual podrá exigir, en caso de pertenecer a un estado firmante, el pago de su correspondiente aportación, misión que debido a su capacidad y estructura sería capaz de realizar.

Otro punto a tratar es: ¿Qué cantidad deberán aportar? Existen casos en los cuales se puede conocer qué ganancias genera una aeronave en un año, tal es el caso de los taxis aéreos o los charter, sin embargo, en otros, resulta complicado establecer esta cifra anual, como lo son las aeronaves privadas, las cuales si quieren



estar protegidas por este Fondo, deberán realizar aportaciones de acuerdo a otro parámetro de pago. Mi propuesta sería retomar el peso de la aeronave como parámetro para imponer la cuota que deberá cubrir anualmente. Este parámetro o medida se ha estudiado en el capítulo anterior y es retomado de convenios como el de Roma sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras tanto en el de 1933 como en el de 1952, y el mismo motivo que propició tomar este tipo de medida es el que retomamos en este caso, toda vez que entre mayor sea el peso de la aeronave, serán mayores los daños que pueda originar, es decir, se deberá crear en el convenio que se propone una tabla similar a la establecida en el Convenio de Roma pero que lógicamente los montos a cubrir serán mucho menores por ser pagos anuales que deberán cubrir a IATA, quizás respetando que el valor a pagar sea en Derechos Especiales de Giro. Las categorías y límites de peso correspondientes me parece adecuado dejarlos a la decisión del Comité Jurídico trabajando conjuntamente con la Conferencia encargada de su estudio, aunque se presenta una tabla como simple ejemplo:

- a) derechos especiales de giro para las aeronaves cuyo peso no exceda de 1,000 kilogramos;
- b) derechos especiales de giro, más 15 derechos especiales de giro por kilogramo que pase de los 1,000 kilogramos, para aeronaves que pesen más de 1,000 kilogramos y no excedan de 6,000 kilogramos;
- c) 75.000 derechos especiales de giro, más 13 derechos especiales de giro por kilogramo que pase de los 6 000 kilogramos, para aeronaves que pesen más de 6 000 kilogramos y no excedan de 25 000 kilogramos;



- d) 247.000 derechos especiales de giro, más 10 derechos especiales de giro por kilogramo que pase de los 25 000 kilogramos, para aeronaves que pesen más de 25 000 kilogramos y no excedan de 200 000 kilogramos.
- e) 1,750,000 derechos especiales de giro, más 8 derechos de giro por kilogramo que pase de los 200 000 kilogramos, para aeronaves que pesen más de 200 000 kilogramos y no excedan de 500 000 kilogramos.
- f) 2,400,000 derechos especiales de giro, más 6 derechos de giro por kilogramo que pase de los 500.000 kilogramos, para aeronaves que pesen más de 500.000 kilogramos.

Por su parte el Estado Parte sobrevolado, seguirá teniendo la facultad de exigir a las aeronaves que cuenten con este pago para permitirles la entrada a su territorio.

Las cuestiones vertidas anteriormente, junto con su solución serán contempladas en el siguiente capítulo.

### **3.5 CRÍTICA AL PROCEDIMIENTO Y PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES EN EL CONVENIO DE ROMA DE 1952.**

Por lo que se refiere a este inciso únicamente me gustaría establecer que, por técnica jurídica, resulta necesario separar el artículo que citaré textualmente a continuación.

“Artículo 20

1. Las acciones que se intenten en virtud de las disposiciones del presente Convenio, son ejercitables solamente ante los tribunales del Estado Contratante donde hayan ocurrido los daños. No obstante, por acuerdo entre uno o varios demandantes y uno o varios demandados, las acciones pueden intentarse ante los tribunales de cualquier



otro Estado Contratante, sin que los procedimientos respectivos tengan efecto alguno sobre los derechos de las personas que intenten su acción ante los tribunales del Estado Contratante donde ocurrieron los daños. Las partes interesadas pueden asimismo someter sus diferencias al arbitraje en cualquier Estado Contratante.

2. Los Estados Contratantes tomarán todas las medidas necesarias para que el demandado y las demás partes sean notificadas de las actuaciones que les conciernan y puedan tener una justa oportunidad de defender debidamente sus intereses.

3. Los Estados Contratantes procurarán, en la medida de lo posible, que un solo tribunal decida en un solo juicio sobre todas las acciones mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo que se refieran a un mismo hecho.

4. Cuando una sentencia pronunciada, incluso en rebeldía, por el tribunal competente en virtud de las disposiciones del presente Convenio, sea ejecutoria de acuerdo con la ley de tal tribunal, se ejecutará, cumplidas las formalidades prescritas por la ley del Estado Contratante o de cualquiera de sus territorios, Estados o provincias, en donde se pida la ejecución:

(a) En el Estado Contratante donde la parte condenada tenga su domicilio o la sede principal de sus negocios; o

(b) si los bienes disponibles en ese Estado o en el que se pronunció sentencia son insuficientes, en cualquier otro Estado Contratante en el cual la parte condenada tenga bienes.

5. No obstante las disposiciones del párrafo 4 del presente artículo, podrá negarse la ejecución de la sentencia si el tribunal requerido recibe pruebas de cualquiera de las circunstancias siguientes:



- 
- (a) la sentencia ha sido dictada en rebeldía y el demandado no tuvo conocimiento del proceso con tiempo suficiente para comparecer;
- (b) no se ha dado al demandado una justa oportunidad de defender debidamente sus intereses;
- (c) la sentencia se refiere a un litigio entre las mismas partes que ha sido ya objeto de un fallo o laudo arbitral, que, según la ley del Estado requerido, tiene la autoridad de cosa juzgada;
- (d) la sentencia ha sido obtenida por fraude de alguna de las partes;
- (e) la persona que haya solicitado la ejecución de la sentencia no reúne las condiciones para hacerlo.
6. No se podrá revisar el fondo del asunto en el procedimiento de ejecución previsto en el párrafo 4 de este artículo.
7. Podrá negarse igualmente la ejecución si la sentencia va en contra del orden público del Estado del tribunal requerido.
8. Si en el procedimiento emprendido conforme al párrafo 4 de este artículo, se rehúsa la ejecución de cualquier sentencia por cualquiera de las causas previstas en los incisos (a), (b), o (d) del párrafo 5 o en el párrafo 7 de este artículo, el actor tendrá derecho a ejercitar una nueva acción ante los tribunales del Estado donde se negó la ejecución. La sentencia que se dicte no podrá conceder una indemnización que tenga por consecuencia que la totalidad de las indemnizaciones sobrepase los límites aplicables según las disposiciones de este Convenio. En tal acción, la sentencia anterior constituirá una excepción oponible solamente por la cuantía que se haya pagado. La sentencia anterior no podrá ser ejecutada desde el momento en que se presente la nueva demanda.



---

El derecho a intentar una nueva acción de acuerdo con el presente párrafo prescribirá, no obstante lo dispuesto en el artículo 21, al año de la fecha en que el actor sea notificado de la negativa a ejecutar la sentencia.

9. No obstante las disposiciones del párrafo 4 del presente artículo, el tribunal requerido denegará la ejecución de cualquier sentencia dictada por un tribunal que no sea el del Estado en que ocurrieron los daños mientras que no hayan sido ejecutadas las sentencias dictadas en dicho Estado.

Asimismo, denegará la ejecución hasta que no se dicte sentencia definitiva sobre todas las acciones intentadas por las personas que hayan observado el plazo señalado en el artículo 19, si el demandado prueba que el total de las indemnizaciones que pudieran concederse por virtud de tal sentencia excederá del límite de responsabilidad aplicable según este Convenio.

Si el importe total de la condena referente a acciones intentadas, en el Estado donde han ocurrido los daños, por las personas que hayan observado el plazo señalado en el artículo 19, excede de los límites de responsabilidad aplicables, el tribunal requerido denegará la ejecución en tanto no sean reducidas las indemnizaciones conforme al artículo 14.

10. El acuerdo de ejecución de una sentencia lleva aparejada la de la condena en costas; sin embargo, a petición de la parte condenada, el tribunal requerido podrá limitar el importe de la condena a un diez por ciento de la cantidad cuya ejecución se haya concedido. Las costas no quedan comprendidas dentro de los límites de responsabilidad establecidos por este Convenio.





11. Las indemnizaciones acordadas en una sentencia podrán devengar interés de hasta el cuatro por ciento anual, a partir de la fecha de la sentencia cuya ejecución se solicite.

12. La ejecución de las sentencias mencionadas en el párrafo 4 de este artículo sólo puede pedirse dentro del plazo de cinco años a partir de la fecha en que quedaron firmes.

1. Las acciones en este Convenio prescribirán a los dos años contados a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio lugar a los daños.

2. Las causas de suspensión o interrupción del período previsto en el párrafo 1 de este artículo serán las determinadas por la ley del tribunal que conozca del juicio; pero en todo caso la acción caducará pasados tres años a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio lugar a los daños.”<sup>113</sup>

A mi parecer esta parte del convenio no necesita mayores modificaciones, únicamente el de separar el artículo 20 en un artículo más, que hable únicamente de la prescripción de las acciones, esto para que el convenio tenga una mejor estructura, es decir, que el artículo 21 sean los últimos dos párrafos del artículo 20, quedando el artículo 22 de la siguiente manera.

“Artículo 22.- 1. Las acciones en este Convenio prescribirán a los dos años contados a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio lugar a los daños.

---

<sup>113</sup> Convenio de Roma sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras de 1952



2. Las causas de suspensión o interrupción del período previsto en el párrafo 1 de este artículo serán las determinadas por la ley del tribunal que conozca del juicio; pero en todo caso la acción caducará pasados tres años a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio lugar a los daños.”

### **3.6 DERECHO COMPARADO.**

Corresponde el momento de encontrar las semejanzas y diferencias que existen entre el Convenio de Roma de 1952 sobre daños a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras y las legislaciones internas de diferentes estados como: España, Argentina, Chile y por supuesto la de los Estados Unidos Mexicanos.

En este inciso se citará textualmente los artículos de las legislaciones internas mencionadas anteriormente, esto con la intención de no transcribir la legislación completa, sino sólo algunos artículos que merecen más atención y tengan correspondencia con nuestro tema de investigación, sometiéndolos a una pequeña crítica. Cabe señalar que estas legislaciones adoptan el sistema que muy acertadamente impuso el Convenio de Roma desde su primera versión, es decir, un sistema de responsabilidad objetiva y que no varían en mucho de su estructura y redacción.

#### **3.6.1 LEGISLACIÓN DE ESPAÑA.**

La legislación vigente en este país que regula la navegación aérea es la Ley 48/1960, del 21 de julio, de Navegación Aérea, la cual en el primer párrafo del artículo 119 indica lo siguiente:



“Artículo 119: Son indemnizables los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie terrestre por acción de la aeronave, en vuelo o en tierra, o por cuanto de ella se desprenda o arroje.”<sup>114</sup>

A pesar de no definir lo que es una aeronave en vuelo establece que se indemnizarán los daños ocasionados por aeronaves en vuelo o en tierra, dejando un margen más amplio de aplicación de la ley, aproximándose de gran manera a lo que considero es más apropiado manejar, esto en virtud de que incluye cualquier tipo de acción que se pueda realizar una vez que la aeronave ha concluido su aterrizaje. No obstante lo anterior, a mi parecer, sería correcto que definiese qué es una aeronave en vuelo, para no dejar este concepto a la simple interpretación, por las dificultades jurídicas que pudiera causar.

Es elemental también considerar quién es el sujeto responsable en esta ley, para lo cual es necesario citar varios artículos porque en ella se manejan distintos términos para referirse al sujeto responsable, no sólo para daños a terceros en la superficie sino para cualquier tipo de daño que acontezca. El primer artículo a citar es el 116, que dice así:

“Artículo 116: El transportista es responsable del daño o perjuicio causado durante el transporte:

- 1º. Por muerte, lesiones o cualquier otro daño corporal sufrido por el viajero.
- 2º. Por destrucción, pérdida, avería o retraso de las mercancías y de los equipajes, facturadas o de mano.”<sup>115</sup>

---

<sup>114</sup> Artículo 119, Ley de Navegación Aérea de la República Española, publicada el 21 de julio de 1960, Ley No. 48/1960.

<sup>115</sup> Artículo 116, Ley de Navegación Aérea de la República Española, publicada el 21 de julio de 1960, Ley No. 48/1960.



---

Como se puede apreciar, el sujeto responsable es el transportista, porque se habla de daños al viajero, mercancías o equipaje, pero para el tema que interesa en este momento, que es los daños causados a terceros en la superficie, el término transportista resultaría insuficiente, en virtud de que no es necesario transportar algo o a alguien para que una aeronave pueda causar un daño a terceros en la superficie. Razón por la cual, considero que dicho término se queda corto en su acepción.

El siguiente artículo es el 121 que versa de la siguiente forma:

“Artículo 121: No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el transportista u operador responderá de sus propios actos y de los de sus empleados, y no podrán ampararse en los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen, si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión suya o de sus dependientes, en la que exista dolo o culpa grave. En el caso de los empleados habrá de probarse, además, que éstos obraban en el ejercicio de sus funciones.”<sup>116</sup>

En el texto de este artículo se utiliza, además del término de transportista, el de operador. Recordemos que anteriormente se explicó que ambos son deficientes al momento de definir quién es el sujeto responsable, el primero, porque no siempre se transporta algo o a alguien cuando se produce un daño a terceros en la superficie; y el segundo porque los que operan la aeronave es la tripulación que en ella se encuentran y no la persona que obtiene el beneficio directo de la explotación de la aeronave. Por lo tanto, desde esta visión, me parece incorrecta la utilización de dichos términos.

---

<sup>116</sup> Artículo 121, Ibidem.



---

Ahora, en el sucesivo artículo se establece lo siguiente:

“Artículo 123: En caso de colisión entre aeronaves, los empresarios de ellas serán solidariamente responsables de los daños causados a tercero.

Si la colisión ocurre por culpa de la tripulación de una de ellas serán de cargo del empresario los daños y pérdidas y si la culpa fuese común o indeterminada, o por caso fortuito, cada uno de los empresarios responderá en proporción al peso de la aeronave.”<sup>117</sup>

Dentro del texto de este artículo se habla de los empresarios, término aún menos idóneo, en virtud de que toma como sujetos responsables solidariamente en una colisión de aeronaves (abordaje aéreo) únicamente a aquéllos que sean empresarios, entendiéndose con esto que sólo consideran a la navegación aérea comercial, dejando fuera a la no comercial, tales como las de propaganda, fotografía, fumigación, las privadas, entre otras, es decir, deja un enorme vacío dicha ley entre la gran cantidad de casos prácticos que se pueden presentar. Por lo anteriormente expuesto me resulta impropia la utilización de diferentes términos que tienden a la vaguedad, e incluso a la contradicción.

Asimismo La Ley de Navegación Aérea de España fue modificada en lo referente al artículo 119, por el Real Decreto 37/2001, de 19 de enero, por el que se actualiza la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, que establece los montos de indemnización en caso de que se ocasione un daño, y se transcribe a continuación:

---

<sup>117</sup> Artículo 123, *Ibidem*.



“Artículo 119: Son indemnizables los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie terrestre por acción de la aeronave, en vuelo o en tierra, o por cuanto de ella se desprenda o arroje.

Las indemnizaciones debidas por aeronave y accidente tendrán las limitaciones siguientes:

1.<sup>a</sup> Para aeronaves de hasta 500 kilogramos de peso bruto, 220.000 derechos especiales de giro.

2.<sup>a</sup> Para aeronaves de peso bruto mayor de 500 kilogramos y hasta 1.000 kilogramos, 660.000 derechos especiales de giro.

3.<sup>a</sup> 660.000 derechos especiales de giro, más 520 derechos especiales de giro por kilogramo que exceda de los 1.000, para aeronaves que pesen más de 1.000 y no excedan de 6.000 kilogramos.

4.<sup>a</sup> 3.260.000 derechos especiales de giro, más 330 derechos especiales de giro por kilogramo que exceda de los 6.000, para aeronaves que pesen más de 6.000 y no excedan de 20.000 kilogramos.

5.<sup>a</sup> 7.880.000 derechos especiales de giro, más 190 derechos especiales de giro por kilogramo que exceda de 20.000, para aeronaves que pesen más de 20.000 y no excedan de 50.000 kilogramos.

6.<sup>a</sup> 13.580.000 derechos especiales de giro, más 130 derechos especiales de giro por kilogramo que exceda de los 50.000, para aeronaves que pesen más de 50.000 kilogramos.

Se entiende como peso de la aeronave, a los efectos de este artículo, el máximo autorizado para el despegue en el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave de que se trate.



Las indemnizaciones por muerte o lesiones de personas se ajustarán a lo dispuesto en el artículo 1 de este Real Decreto, incrementadas en un 20 por 100. Si fuesen varios los perjudicados y la suma global de los daños causados excediera de los límites antes citados, se reducirá proporcionalmente la cantidad que haya de percibir cada uno.

No obstante, las indemnizaciones debidas por daños a las personas gozarán de preferencia para el cobro con respecto a cualquier otra exigible por el siniestro, si el responsable no alcanza a cubrirlas todas.”<sup>118</sup>

Es de notarse que sigue el parámetro establecido en el Protocolo de Montreal de 1978, estableciendo como unidad de valor a los derechos especiales de giro; sin embargo, los montos son aún más reducidos

Por lo que se refiere a las garantías establece en sus artículos 126 y 127 lo siguiente:

“Artículo 126.

Los seguros aéreos tienen por objeto garantizar los riesgos propios de la navegación que afectan a la aeronave, mercancías, pasajeros y flete, así como las responsabilidades derivadas de los daños causados a terceros por la aeronave en tierra, agua o vuelo.

Artículo 127.

Serán obligatorios el seguro de pasajeros, el de daños causados a terceros, el de aeronaves destinadas al servicio de líneas aéreas y el de las que sean objeto de hipoteca.”<sup>119</sup>

---

<sup>118</sup> Artículo 119, Ley de Navegación Aérea de la República Española, publicada el 21 de julio de 1960, Ley No. 48/1960, modificado por el Real Decreto 37/2001, de 19 de enero 2001.



---

Será necesaria la existencia de una póliza que cubra aquellos daños que se originen a terceros en la superficie, sin embargo en su siguiente artículo nos menciona que podrán ser sustituidas por un depósito de cantidades o valores, o por una de las fianzas admitidas por el Estado, el cual se citará textualmente en seguida:

“Artículo 128.

No se autorizará la circulación por el espacio aéreo nacional de ninguna aeronave extranjera que no justifique tener asegurados los daños que pueda producir a las personas o cosas transportadas o a terceros en la superficie.

Estos seguros podrán sustituirse por una garantía constituida mediante depósito de cantidades o valores, o por una de las fianzas admitidas por el Estado.”<sup>120</sup>

### **3.6.2 LEGISLACIÓN DE ARGENTINA.**

En este caso la República de Argentina tiene un Código Aeronáutico que regula los daños a terceros en la superficie cuyos artículos más importantes estudiaré a continuación:

“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 consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado”.

---

<sup>119</sup> Artículos 126 y 127, Op. Cit ,

<sup>120</sup> Artículo 128, Ibidem.





En el artículo subsiguiente define lo que es una aeronave en vuelo estableciendo que:

“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.”<sup>121</sup>

Es de apreciarse que adopta el texto del Convenio de Roma de 1952 por lo que respecta a la definición de aeronave en vuelo y por consecuencia sólo será responsable y tendrá la obligación de resarcir los daños a terceros en la superficie si se encuentra en vuelo, lo cual a mi parecer, como ya se ha expuesto resulta hasta cierto punto limitativo.

Un aspecto relevante de esta legislación es que incluye otra causal de responsabilidad por parte del explotador, el “ruido anormal” que una aeronave pueda producir, siempre que sea una consecuencia directa del accionar de esa aeronave. Este aspecto resulta fácticamente inoperante o mejor dicho imposible de comprobar por la dificultad técnica para precisar las consecuencias o daños que se puedan originar por el ruido excesivo, esto no quiere decir que carezca de importancia o no ocasione daño alguno, sino que desde mi punto de vista resulta excesivo mencionarlo dentro del texto del presente trabajo.

Por lo que se refiere al sujeto responsable en el artículo 157 de su Código Aeronáutico, establece que:

“Artículo 157.- La responsabilidad que establece el art. 155 incumbe al explotador de la aeronave.”<sup>122</sup>

---

<sup>121</sup> Artículos 155 y 156, Código Aeronáutico de la República de Argentina, publicada el 17 de mayo de 1967, Ley No. 17.285.



Esta legislación va acorde con lo que se ha expuesto en el presente capítulo, toda vez que indica que el sujeto responsable por los daños que pudieran producirse será el explotador de la aeronave, término que desde mi punto de vista es adecuado y me adhiero a la forma en que fue redactado este artículo. No obstante, dentro del Convenio que se propondrá es conveniente incluir la definición de *explotador de aeronave*, para no producir desconcierto en su aplicación.

Continuemos con la extensión de la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie por una aeronave, que en el artículo 160 de su Código Aeronáutico se indica que:

“El explotador es responsable por cada accidente hasta el límite de la suma equivalente en pesos al número de argentinos oro que resulta de la escala siguiente, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad:

- 1.- 2000 argentinos oro para aeronaves cuyo peso no exceda de 1000 kilogramos;
- 2.- 2000 argentinos oro más 1 1/2 argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 1000, para aeronaves que pesan más de 1000 y no excedan de 6000 kilogramos;
- 3.- 10400 argentinos oro más un argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 6000, para aeronaves que pesan más de 6000 y no excedan de 20000 kilogramos;
- 4.- 25000 argentinos oro más 1/2 argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 20000 para aeronaves que pesan más de 20000 y no excedan de los 50000 kilogramos;
- 5.- 43600 argentinos oro más 0,37 de argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 50000 kilogramos, para aeronaves que pesan más de 50000.

---

<sup>122</sup> Artículo 157, *Ibidem*.



---

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de 2000 argentinos oro por persona fallecida o lesionada.

En caso de concurrencia de daños a persona y bienes, la mitad de la cantidad a distribuir se destinará preferentemente a indemnizar los daños causados a las personas. El remanente de la cantidad total a distribuir se prorrataará entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

A los fines de este artículo, peso significa el peso máximo autorizado por el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave.”<sup>123</sup>

Es evidente que implementan el criterio establecido en el Convenio de Roma, sin embargo las cantidades también son variables en esta legislación, y resulta necesaria la unificación de criterios para lograr un avance en la materia.

Como es lógico la causa de exoneración que implanta este código es el mismo del Convenio de Roma de 1952, y lo establece en su artículo 159 con una redacción diferente, el cual se transcribe en seguida:

“Artículo 159.- La responsabilidad del explotador por daños a terceros en la superficie podrá ser atenuada o eximida, si prueba que el damnificado los ha causado o ha contribuido a causarlos.”<sup>124</sup>

---

<sup>123</sup> Artículo 160, Ibidem.

<sup>124</sup> Artículo 159, Ibidem.



### 3.6.3 LEGISLACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

En nuestro país, la legislación vigente que regula a los daños causados a terceros en la superficie por aeronaves es la Ley de Aviación Civil, publicada desde el año de 1995, y que a pesar de ser relativamente nueva ha presentado muchas deficiencias. Simplemente para ejemplificar sus deficiencias me gustaría citar el artículo 62 de la mencionada ley que establece lo siguiente:

“Artículo 62.- Para los daños a pasajeros, el derecho a percibir indemnizaciones se sujetará al lo dispuesto por el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, salvo por lo que se refiere al monto que será el triple de lo previsto en dicho artículo. Para la prelación en el pago de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

La indemnización por la destrucción o avería del equipaje de mano será de hasta cuarenta salarios mínimos. Por la pérdida o avería del equipaje facturado la indemnización será equivalente a la suma de setenta y cinco salarios mínimos.”<sup>125</sup>

De la lectura de dicho precepto se puede apreciar que no da una tabla referente a indemnizaciones, simplemente remite a la Ley Federal del Trabajo, y que la medida utilizada para las indemnizaciones son los salarios mínimos vigentes en el Distrito Federal al momento de que se causaron los daños, de acuerdo a lo establecido en el artículo 64 de dicha ley y que en su parte referente dice lo siguiente “Para el pago de las indemnizaciones se tomará como base el salario mínimo general

---

<sup>125</sup> Artículo 62, Ley de Aviación Civil, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995



diario vigente en el Distrito Federal, en la fecha en que ocurran los daños.<sup>126</sup>, un evidente error ya que no toma en cuenta las tendencias o pautas establecidas en los Convenio de Roma de 1933 y 1952, mismas que han sido adoptadas por otros países para la regulación de este tipo de daños. Sin embargo, este intento de codificación, ha sido un gran paso para la aviación en nuestro país.

Es momento de adentrarnos a este cuerpo legal y estudiar aquellos artículos que resultan importantes para esta investigación. Comenzaré citando el artículo 70 que nos dice lo siguiente:

“Artículo 70: Cuando por la operación de una aeronave, por objetos desprendidos de la misma o por abordaje, se causen daños a personas o cosas que se encuentren en la superficie, nacerá la responsabilidad con sólo establecer la existencia del daño y su causa.

Será responsabilidad del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave, cubrir las indemnizaciones por los daños causados, en términos de lo dispuesto en las disposiciones legales aplicables.

Para los efectos de este capítulo, una aeronave se encuentra en operación cuando está en movimiento, lo que ocurrirá en los casos en que:

- I. Se encuentra en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos, con tripulación, pasaje o carga a bordo;
- II. Se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz, o
- III. Se encuentre en vuelo.

---

<sup>126</sup> Artículo 64, *Ibíd.*



---

La aeronave se considera en vuelo desde el momento en que inicia la carrera para su despegue hasta el momento en que concluya el recorrido del aterrizaje.”<sup>127</sup>

Es relevante señalar que dicha ley utiliza un término más amplio, ya que no maneja la expresión de aeronave en vuelo, sino, aeronave en operación que incluye la etapa del vuelo definiéndola como: “el momento en que inicia la carrera para su despegue hasta el momento en que concluya el recorrido del aterrizaje”, además de anexar las etapas siguientes:

- a) Cuando se desplaza por su propia fuerza motriz y
- b) Cuando se encuentra en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos, con tripulación, pasaje o carga a bordo.

De las leyes que se han estado comparando es de reconocer que la Ley de Aviación Civil, puede ser considerada como la más acorde con nuestro planteamiento, por incluir más etapas en las cuales puede originarse un daño a terceros en la superficie, aún cuando no incluye el momento en que es remolcada hasta el lugar donde se estacionará. Desde mi punto de vista es mucho mejor que las demás leyes que se estudian, inclusive que el texto del propio Convenio de Roma de 1952.

Por lo que se refiere al sujeto responsable, establece en el segundo párrafo del mismo artículo lo siguiente: “Artículo 70: ... Será responsabilidad del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave, cubrir las indemnizaciones por los daños causados, en términos de lo dispuesto en las disposiciones legales aplicables. ...”<sup>128</sup>

---

<sup>127</sup> Artículo 70, Ibidem.

<sup>128</sup> Artículo 70, Ibidem.



Como se puede apreciar aquí no se habla de explotador, transportista, operador o empresario, sino de *concesionario* o *permisionario* y el de *propietario* o *poseedor*, la razón de esto es que, de acuerdo con lo establecido en dicha ley, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es la institución que se encuentra facultada para otorgar permisos y concesiones para la explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional. De la misma manera, indica que las concesiones se otorgarán únicamente a personas morales, con ciertas características que la misma ley indica, para prestar el servicio público de transporte aéreo regular. Y los permisos se otorgarán para los servicios de transporte aéreo siguientes:

- I. Nacional no regular;
- II. Internacional regular;
- III. Internacional no regular, y
- IV. Privado comercial

Los términos de propietario o poseedor son designados para aquellas personas del servicio privado no comercial, ya sean propietarios de la aeronave o simplemente sean poseedores de ella, la diferencia sería que el poseedor sólo hace uso de la aeronave más no es propietario de la misma.

Una vez explicado lo anterior, resulta más sencillo establecer que la redacción de este artículo de la ley que rige la navegación aérea en México, es apropiada para dicha legislación mas no para un convenio internacional, punto nodal de nuestro tema. Desde mi particular punto de vista sostengo que el llamar *explotador* al sujeto responsable es el mejor término que se le puede dar, en virtud de que no importando qué tipo de servicio sea, comercial o no comercial, finalmente aquella persona que se beneficie directamente con el uso de la aeronave es la que se denominará *explotador*



y, por lo tanto, será el sujeto responsable en caso de causar un daño a tercero en la superficie.

Nuestra Ley de Aviación Civil, en lo referente a la extensión de responsabilidad resulta notablemente anticuada, y no se apega a los parámetros del Convenio de Roma de 1952, sino que únicamente da un límite máximo de indemnización por daños en la superficie en salarios mínimos, situación que resulta arcaica y poco práctica, porque los daños ocasionados por una aeronave son de diferente naturaleza, diverso origen y sus magnitudes e impacto en la mente de los que lo sufren es más aterrador. A continuación transcribiré textualmente el artículo 72.

“En el caso de daños a personas, se cubrirá la indemnización correspondiente conforme a los términos señalados en el primer párrafo del artículo 62 de esta Ley. Para el caso de objetos en la superficie, el monto de la indemnización será de hasta treinta y cinco mil salarios mínimos.

El concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, el propietario o poseedor de la aeronave, no gozarán del beneficio de limitación de responsabilidad, si se comprueba que los daños se debieron a dolo o mala fe de ellos mismos o de sus dependientes o empleados.”

Por lo comentado en este inciso, me parece inevitable que sea modificado el artículo en mención para que la indemnización sea acorde al daño ocasionado y no se beneficie o proteja tanto a la industria aeronáutica.

También en nuestra legislación se exige la existencia de un seguro que cubra a los daños a terceros, según lo establecido en el artículo que se transcribe a continuación:





“Artículo 74.- Los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietario o poseedores de aeronaves, que transiten en el espacio aéreo nacional, deberán contratar y mantener vigente un seguro que cubra las responsabilidades por los daños a pasajeros, carga, equipaje facturado o a terceros en la operación de las aeronaves.

Para el inicio de operaciones de una aeronave será requisito indispensable, la aprobación por parte de la Secretaría del contrato de seguro. En el caso de las aeronaves privadas extranjeras, tal acreditamento deberá hacerse en el primer aeropuerto internacional en que aterricen.

En materia de transporte aéreo internacional, los seguros deberán cumplir con lo establecido en los tratados.”<sup>129</sup>

#### **3.6.4 LEGISLACIÓN DE CHILE.**

En este caso Chile al igual que Argentina compila su legislación en un Código Aeronáutico Publicado en el año de 1990, y que estudiaremos en este inciso. Comenzaré por citar el artículo 155 de su Código Aeronáutico, el cual manifiesta lo siguiente:

“Artículo 155: El explotador indemnizará los daños que se causen a las personas o cosas que se encuentren en la superficie, por el solo hecho de que emanen de la acción de una aeronave en vuelo, o por cuanto de ella caiga o se desprenda.”<sup>130</sup>

Se puede apreciar que la regulación en este Estado es más escueta al no definir lo que es una aeronave en vuelo, pero aun así lo que se entiende por aeronave

---

<sup>129</sup> Artículo 74, Ibidem.

<sup>130</sup> Artículo 155, Código Aeronáutico de la República de Chile, publicada el 8 de febrero de 1990, Ley No. 18.916.



en vuelo es limitativo, por la razón de que no contempla las fases que se han venido señalando, así pues, me resulta inadecuada la forma en que este artículo fue redactado, porque al momento de interpretarlo es vago, pudiendo agraviar en un caso práctico a alguna de las partes.

Dentro de este mismo artículo se puede apreciar quién será el sujeto responsable, al mencionar que “El explotador indemnizará los daños...” permite observar, que el sujeto responsable por los daños es el explotador de la aeronave que los haya originado, situación por la cual, manifiesto mi conformidad respecto de la redacción del presente artículo. Asimismo, la sugerencia sería que se definiese quién es el explotador, para no dejar lugar a confusiones.

En lo referente a la extensión de la responsabilidad es momento de analizar su artículo 158, que señala lo que a continuación se transcribe:

“La cuantía total de la indemnización a terceros en la superficie, por un accidente, tendrá los siguientes máximos en consideración al peso de la aeronave:

- a) Hasta treinta mil kilogramos de peso, cinco unidades de fomento por cada kilogramo;
- b) En lo que exceda de treinta mil kilogramos y hasta ochenta mil kilogramos de peso, tres unidades de fomento con setenta y cinco centésimas por cada kilogramo, y
- c) En lo que exceda de ochenta mil kilogramos de peso, dos y media unidades de fomento por cada kilogramo.

Para estos efectos, peso de la aeronave significa el peso máximo autorizado para su despegue, certificado por la autoridad aeronáutica.”<sup>131</sup>

---

<sup>131</sup> Artículo 158, *Ibidem*.



Se puede distinguir que utiliza el mismo parámetro del peso de la aeronave pero con un diferente valor para indemnizar, situación que se ha criticado a lo largo del capítulo, y la solución que me parece más apropiada es la de unificar dichos parámetros a favor de la evolución de la misma aviación.

Toma como causas de exoneración la establecida en su artículo 170 del propio Código, que establece lo siguiente: “Artículo 170.- Será causal para eximir o atenuar la responsabilidad, el hecho que la víctima del daño fue quién lo causó, contribuyó a causarlo o se expuso a él imprudentemente.”<sup>132</sup>

Como es lógico el hecho de que la propia víctima haya provocado el daño eximirá o atenuará al explotador del pago de la indemnización, según sea el caso. Adopta el texto del Convenio de Roma de 1952 con algunos cambios de redacción.

También me gustaría retomar el artículo 28 del Convenio de Montreal de 1999 en el cual se establece la posibilidad de realizar pagos adelantados y que cito a continuación: “Artículo 28. Pagos adelantados.

En caso de accidentes de aviación que resulten en la muerte o lesiones de los pasajeros, el transportista hará, si lo exige su ley nacional, pagos adelantados sin demora, a la persona o personas físicas que tengan derecho a reclamar indemnización a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas. Dichos pagos adelantados no constituirán un reconocimiento de responsabilidad y podrán ser deducidos de toda cantidad posteriormente pagada como indemnización por el transportista.”<sup>133</sup>

---

<sup>132</sup> Artículo 170, Ibidem.

<sup>133</sup> Convenio de Montreal de 1999, Op Cit.



---

Creo que es correcto implementar en el texto del Convenio un artículo que permite el pago de una indemnización sin que exista una aceptación de la responsabilidad por parte del explotador, éste realice apoyos económicos a las personas afectadas en el acontecimiento, antes de que exista una resolución firme. Como he mencionado ya existe un antecedente en la creación de un artículo de esta naturaleza y creo favorable que sea incluido dentro de la modernización del Convenio de Roma de 1952.



---

## **CAPITULO IV. PROPUESTAS PARA UNIFICAR LAS REGLAS RELATIVAS A LOS DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE POR AERONAVES EXTRANJERAS.**

En este capítulo presento una propuesta para la creación de un nuevo Convenio que sea capaz de lograr el acuerdo entre el mayor número posible de Estados, sin salirnos de lo ya expuesto en el capítulo anterior y retomando los elementos existentes en el Convenio de Roma de 1952 y Protocolo de Montreal de 1978 que lo modifica, los cuales son y serán la base y estructura para su modernización o creación de un nuevo Convenio que se encargue de regular los daños a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras. Lo anterior sin hacer a un lado al terrorismo aeronáutico.

### **4.1 PRINCIPIOS DE RESPONSABILIDAD.**

Comenzaré por señalar, aunque ya se ha hecho con anterioridad, que la regulación de los daños a terceros en la superficie encuentra su base y fundamento en la teoría del riesgo creado que, en cortas palabras, se podría explicar diciendo que: será responsable de indemnizar o responder en la manera señalada por la ley, la persona que se beneficie de cualquier forma por el uso de aparatos o sustancias que por su propia naturaleza o por la función que éstas realicen exista un riesgo de causar un daño. Desde la creación del Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos, en el año de 1925 dentro de la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, se vio la necesidad de efectuar un proyecto de Convenio para regular los daños a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, dicha tarea le fue otorgada al reconocido jurista Ambrosini. Su trabajo fue aprobado en Budapest en el año de 1930,



así como uno complementario en relación con las Garantías, realizado por Vivent y aprobado en Estocolmo el año de 1932.<sup>134</sup> Desde esos momentos Ambrosini optó por acoger a la Responsabilidad Objetiva también conocida como extracontractual para regular este tipo de daños. Esta Responsabilidad Objetiva ha sido y será la columna de regulación en los Convenios que después se realizarían, es decir, el Convenio de Roma de 1933 y su sucesor de 1952 con sus correspondientes protocolos que los modifican. El hecho de que las personas en la superficie no tengan relación jurídica con aquéllas dedicadas a la explotación de una aeronave, y que la práctica de esa actividad pueda ocasionarles algún daño a su persona o patrimonio, es la razón más que acertada de que estos Convenios adopten a la Responsabilidad extracontractual como un sistema de regulación para este tipo de acontecimientos. Resulta indudable que la aportación de Ambrosini es acertada, por tal motivo, a mi parecer, es necesario que se le dé continuidad.

Otro punto a tratar es quién será el responsable en caso de este tipo de daños. Se ha mencionado que el Convenio de Roma responsabiliza al operador de la aeronave, sin embargo, también se ha mencionado que este término me parece inadecuado, esto en virtud de que quienes generalmente operan la aeronave es la tripulación empleada o contratada por otra persona que en verdad obtiene un beneficio directo del servicio que presta.

El reconocido autor Federico N. Videla Escalada opina que el Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie es más amplio al contemplar distintas situaciones que se dan en la práctica de la aviación, un ejemplo

---

<sup>134</sup> Cfr. Federico N. Videla Escalada, "Derecho Aeronáutico", Tomo IV vol. B, Editorial Víctor P. de Zavalia, Argentina 1976, Pág. 577.



de esto es que el propietario de la aeronave se considera operador, a menos que pruebe, en el juicio para determinar su responsabilidad, que otra persona es el operador y, en cuanto lo permitan los procedimientos aplicables, tome las medidas apropiadas para traerla al juicio; o también cuando habiendo conferido, directa o indirectamente, el derecho a usar la aeronave se ha reservado el control de su navegación.<sup>135</sup> Cabe mencionar que términos tales como: operador, explotador, empresario y en el particular caso de México como concesionario o permisionario según sea el caso, se han utilizado como sinónimos; sin embargo la creación del Convenio de Roma de 1952 tuvo como objetivo, como su nombre lo indica, la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras. En tal virtud me parece necesario unificar también las terminologías empleadas, y en este caso en concreto la terminología para referir al sujeto responsable. El denominarlo “explotador” ha sido nuestra elección por las razones que se plantearon en el capítulo tercero de este trabajo, y además creo conveniente que dentro del mismo texto del Convenio deba ser definido este término para evitar interpretaciones erróneas y/o confusas. La definición propuesta es la siguiente: “Explotador es aquella persona física o moral, que utiliza legítimamente una aeronave ya sea por cuenta propia, mediante un tercero en el ejercicio de sus funciones o a través de un mecanismo remoto, obteniendo un beneficio de ello (nótese que no hago referencia a un lucro).”

Asimismo, se modificó el concepto de aeronave en vuelo contenido en el artículo 1 del Convenio de Roma de 1952 que dice lo siguiente: “Artículo 1. La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las

---

<sup>135</sup> Cfr. *Ibidem*, Pág. 553 y 554.



condiciones fijadas en este Convenio, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo, o de una persona o una cosa caída de la misma. Sin 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 en los reglamentos de tránsito aéreo aplicables.

2. A los fines del presente Convenio, 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. 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 aquél en que queda amarrada nuevamente a ésta.<sup>136</sup>

Como se puede apreciar y de acuerdo a lo explicado en el anterior capítulo, dejan sin regular dos momentos en el que una aeronave puede provocar daños a terceros y son los siguientes: a) El momento en que la aeronave es remolcada del hangar hasta la parte donde será abordada.

b) Del instante en que termina su recorrido de aterrizaje, cuando descienden las personas o se descarga la carga o el correo, hasta el momento en que es llevada nuevamente remolcada al hangar o lugar donde será estacionada.

Por tales circunstancias me parece conveniente modificar el concepto de aeronave en vuelo por el de aeronave en movimiento, innovando y ampliando el rango en el cual una aeronave puede causar daños a terceros en la superficie, logrando con esto una evolución en los principios de responsabilidad. De la misma manera me

---

<sup>136</sup> Artículo 1, Convenio de Roma del año de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras





---

parece adecuado definir este concepto dentro del texto del Convenio de la siguiente manera: “Se considera que una aeronave se encuentra en movimiento desde que es remolcada al lugar de abordaje de pasajeros, carga o correo del lugar de origen, hasta el momento en que es nuevamente remolcada al hangar donde será estacionada en el lugar destino.”

Anteriormente se redactaban artículos en cuyo contenido existían términos técnicos jurídicos tales como el de operador, aeronave en vuelo, Estado parte, entre otros, y se definían dentro del mismo precepto que los contenía, sin embargo, desde mi punto de vista esto es desatinado y me gustaría retomar lo implementado en el Convenio de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados en cuyo texto en el artículo 2 se enuncian los términos empleados, tales como tratado, reserva, ratificación, entre otros, que para los efectos de ese convenio en específico se aplicarán. En ese orden de ideas me parece adecuada la creación de un artículo primero en el cual se definan todos los conceptos o términos técnico-jurídicos existentes en el texto del instrumento internacional a modernizarse, aún cuando éstos ya se encuentren definidos en otros Convenios vigentes, logrando con ello una mejor estructura de dicho documento. En la gran mayoría de los Convenios Internacionales tales como el Convenio sobre la responsabilidad internacional, por daños causados por objetos espaciales de 1972 y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, entre otros, ya se ha implementado este tipo de artículos que resultan eficientes a la hora de su interpretación y lectura. Por lo tanto me parece buen momento para incluir este tipo de mejoras dentro del texto del Convenio de Roma que pretende modernizarse.



## 4.2 EXONERACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD.

Se ha mencionado que la principal causa de exoneración de la responsabilidad en el Convenio de Roma de 1952 y Protocolo que lo modifica es aquella que menciona que el operador o, de acuerdo a nuestra propuesta, el explotador no tendrá responsabilidad si se demuestra que los daños producidos únicamente fueron causados por culpa de la persona que los sufrió, o la indemnización se reducirá en la medida en que la culpa de esta persona ha contribuido a los daños ocasionados, este argumento me parece inmodificable, el sentido común muestra que si el perjudicado provocó el accidente no tiene derecho a la indemnización en la medida que haya contribuido a él. “La objetividad del sistema que rige la responsabilidad por daños a terceros en la superficie no puede admitir más causal de exoneración de responsabilidad para el explotador o la persona sobre quien pese la obligación de resarcimiento, que en el caso en que el tercero damnificado sea a la vez causante del daño o de alguna manera hubiera contribuido a causarlo.”<sup>137</sup>

Es momento para referirnos al artículo 20 del Convenio de Montreal de 1999, el cual hace referencia a las causas de exoneración de la responsabilidad, que aun sin estar completamente ligado a nuestro tema de investigación por regular la responsabilidad contractual o subjetiva, es de reconocer que su redacción es visiblemente mejor a la que posee el Convenio de Roma de 1952, y que citaré a continuación: “Artículo 20. Exoneración.

Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho,

---

<sup>137</sup> Agustín Rodríguez Jurado, Teoría y Practica del Derecho Aeronáutico, Editorial Desalma, Argentina, 1986, Pág. 257



causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él. Cuando pida indemnización una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exonerado de su responsabilidad, total o parcialmente, en la medida en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él. Este artículo se aplica a todas las disposiciones sobre responsabilidad del presente Convenio, incluso al párrafo 1 del artículo 21.”<sup>138</sup>

Otra causa de exoneración es la que establece que en caso de disturbios civiles o guerra en el Estado donde ocurrieron los daños y fueren consecuencia directa del mismo, también es una razón de exoneración inmodificable porque resulta evidente que en un país con ese tipo de problemática el riesgo aumenta vertiginosamente, haciendo lógico este argumento de exoneración.

Asimismo menciona el Convenio que si el explotador ha sido privado del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública estará exento de responsabilidad en caso de un siniestro de este tipo, razón lógica porque al no tener el uso y goce del aparato por decreto de autoridad, y no recibir ningún beneficio por su explotación, la autoridad se convierte en depositario y se hace responsable de lo que le suceda al aparato o lo que éste pueda ocasionar, por tanto, estoy a favor de que esta causa de exoneración permanezca en el texto del Convenio.

---

<sup>138</sup> Convenio de Montreal de 1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, Firma México: 28 mayo 1999. Aprobación Senado: 30 marzo 2000. Vinculación de México: 20 noviembre 2000. Publicación DOF: 8 ene 2001. Entrada en vigor: 4 noviembre 2003.



---

Como una nota al margen, me gustaría señalar que no es causa de exoneración de responsabilidad la muerte de aquella persona que resulte responsable de causar este tipo de daños, en virtud, de que será ejercitable la acción pertinente en contra de sus derechohabientes, tal y como está asentado en el artículo 22 del Convenio de Roma de 1952.

#### **4.3 EXTENSIÓN DE LA RESPONSABILIDAD.**

La extensión de la responsabilidad hace referencia al monto por el cual el explotador se hará responsable, sin embargo, de acuerdo a lo expuesto en este trabajo ya se mencionó que estoy en desacuerdo con la existencia de la limitación de la responsabilidad, y que esto se realizó en un principio para protección de la industria de la aviación pero es momento para dejar de ser proteccionistas con la industria y hacerlo con aquellas personas que no tienen un interés jurídico ni fáctico de que se efectúe la navegación aérea pudiendo ocasionarles daños. Los seguros aéreos deberán de cubrir todos los daños que una aeronave pueda causar a terceros en la superficie sin importar la cuantía de los daños, deberá ser íntegra la indemnización. Se ha explicado en el capítulo precedente que las aseguradoras cobran una prima para prestar el servicio de seguro, y que el monto de esa prima va acorde con el riesgo que exista, al existir un bajo riesgo en que una aeronave pueda ocasionar daños a terceros en la superficie, sea por objetos caídos de la misma o porque se desplome la aeronave, el monto de la prima es mínimo. Partiendo desde este punto de vista y contemplando que aún cuando existen casos en la historia de la aviación en que una aeronave al desplomarse causa daños a terceros, los montos a indemnizar entran en el rango que las aseguradoras tienen para cubrir íntegramente los daños



causados, por lo tanto, es viable la no limitación de la responsabilidad, salvo casos de excepción que a continuación mencionaré.

La excepción a la regla es, en el caso de terrorismo aeronáutico, que el seguro aeronáutico sólo cubrirá un límite ya preestablecido, manteniendo el parámetro que se utilizó desde el Convenio de Roma de 1933 consistente en que según el peso de la aeronave será el monto límite a indemnizar por parte de la aseguradora, y el Fondo Internacional que se planteó en el capítulo anterior, y que mencionaré en el siguiente inciso referente a las garantías, simplemente cubrirá el excedente, si es que existiese. Esto con el fin de proteger a la industria de la aviación y a la de los seguros, de posibles catástrofes con la magnitud de lo ocurrido el 11 de septiembre de 2001.

También me parece adecuado que continúe un límite de indemnización por persona, es decir, que cada reclamante tendrá derecho a exigir una indemnización acorde a un límite razonable ya preestablecido en el texto del Convenio, sin que pueda excederse dicho límite en ningún caso. Me parece necesario señalar lo que el afamado autor Eduardo T. Cosentino establece diciendo que: “En la órbita de la reparación de daños, la fijación de montos indemnizatorios mediante pautas confiadas únicamente a los marcos nacionales, produciría una autentica anarquía y una acusada inseguridad al damnificado y al transportador. De tal modo el usuario pretendería interponer su acción en los estados que admiten topes indemnizatorios más elevados en razón del alto poder adquisitivo de la población.”<sup>139</sup>

Resulta importante señalar que la moneda o el valor adoptado para el cálculo de los límites es el correcto, es decir, a mi parecer resulta idónea su utilización a los

---

<sup>139</sup> Cfr. Eduardo T. Cosentino, Régimen Jurídico del Transportador Aéreo, Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires Argentina, Pág. 76.



derechos especiales de giro como una medida de valor para indemnizar. El valor del DEG en dólares de EE.UU. se publica diariamente en el sitio del FMI en Internet y se calcula sumando determinados montos de las cuatro monedas valorados en dólares de EE.UU., sobre la base de los tipos de cambio cotizados a mediodía en el mercado de Londres.

La composición de la cesta se revisa cada cinco años, a fin de velar porque refleje la importancia relativa de cada moneda en los sistemas comerciales y financieros mundiales. En la revisión más reciente, que tuvo lugar en noviembre de 2005, las ponderaciones asignadas a las monedas en la cesta del DEG fueron revisadas con base en el valor de las exportaciones de bienes y servicios y al monto de las reservas denominadas en las respectivas monedas que eran mantenidas por otros países miembros del FMI. Estos cambios entraron en vigor el 1° de enero de 2006. La próxima revisión del Directorio Ejecutivo tendrá lugar a fines de 2010.<sup>140</sup>

De la misma manera, es necesario mencionar que, para la conversión de monedas, en caso de que el Estado Parte no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, me parece adecuado retomar lo establecido en el Protocolo de Montreal de 1978 y proponer implementar una revisión de estos límites de acuerdo a lo establecido en el artículo 24 del Convenio de Montreal de 1999, del cual México es parte y que a la letra dice lo siguiente:

“Artículo 24. Revisión de los límites.

1. Sin que ello afecte a las disposiciones del artículo 25 del presente Convenio, y con sujeción al párrafo 2 que sigue, los límites de responsabilidad prescritos en los

---

<sup>140</sup> <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/spa/sdrs.htm>



artículos 21, 22 y 23 serán revisados por el Depositario cada cinco años, debiendo efectuarse la primera revisión al final del quinto año siguiente a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o, si el Convenio no entra en vigor dentro de los cinco años siguientes a la fecha en que se abrió a la firma, dentro del primer año de su entrada en vigor, con relación a un índice de inflación que corresponda a la tasa de inflación acumulada desde la revisión anterior o, la primera vez, desde la fecha de entrada en vigor del Convenio. La medida de la tasa de inflación que habrá de utilizarse para determinar el índice de inflación será el promedio ponderado de las tasas anuales de aumento o de disminución del índice de precios al consumidor de los Estados cuyas monedas comprenden el derecho especial de giro mencionado en el párrafo 1 del artículo 23.

2. Si de la revisión mencionada en el párrafo anterior resulta que el índice de inflación ha sido superior al 10 %, el Depositario notificará a los Estados Partes la revisión de los límites de responsabilidad. Dichas revisiones serán efectivas seis meses después de su notificación a los Estados Partes. Si dentro de los tres meses siguientes a su notificación a los Estados Partes una mayoría de los Estados Partes registran su desaprobación, la revisión no tendrá efecto y el Depositario remitirá la cuestión a una reunión de los Estados Partes. El Depositario notificará inmediatamente a todos los Estados Partes la entrada en vigor de toda revisión.

3. No obstante el párrafo 1 de este artículo, el procedimiento mencionado en el párrafo 2 de este artículo se aplicará en cualquier momento, siempre que un tercio de los Estados Partes expresen el deseo de hacerlo y con la condición de que el índice de inflación mencionada en el párrafo 1 haya sido superior al 30 % desde la revisión anterior o desde la fecha de la entrada en vigor del presente Convenio si no ha habido



una revisión anterior. Las revisiones subsiguientes efectuadas empleando el procedimiento descrito en el párrafo 1 de este artículo se realizarán cada cinco años, contados a partir del final del quinto año siguiente a la fecha de la revisión efectuada en virtud de este párrafo.”<sup>141</sup>

Lógicamente deberá modificarse este artículo en su redacción para que encaje al Convenio en modernización, sin embargo, es evidente que contribuirá esta mejora para una mayor aceptación en el ámbito internacional.

#### **4.4 GARANTÍAS DE LA RESPONSABILIDAD.**

Es momento de encauzarme al tema de las garantías de responsabilidad, que juegan un papel fundamental en el ámbito aeronáutico, tan importante que precisamente éste ha sido el punto nodal para que países ratifiquen o no los Convenio de Roma que han surgido, primeramente el Convenio 1933 cuya ineficacia se debió precisamente a la insistencia de un seguro obligatorio, el Protocolo de Bruselas de 1938 modifica esta parte del Convenio y otorgó nuevas formas de garantizar los daños, esta nueva propuesta se vio afectada por el inicio de la Segunda Guerra mundial y la falta de interés de los Estados por regular este tipo de daños. Posteriormente, el Convenio de 1952 y su Protocolo no han encontrado la solución idónea que logre unificar criterios en este aspecto, además de que el terrorismo en la aviación ha abierto nuevos horizontes y ha dado nuevos bríos para su regulación.

---

<sup>141</sup> Convenio de Montreal de 1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, Firma México: 28 mayo 1999. Aprobación Senado: 30 marzo 2000. Vinculación de México: 20 noviembre 2000. Publicación DOF: 8 ene 2001. Entrada en vigor: 4 noviembre 2003.





Expreso mi conformidad en la existencia de un seguro obligatorio para toda aquella aeronave que quiera realizar vuelos internacionales, es la base de la cual debemos partir, es decir, todo Estado Parte deberá exigir a sus explotadores la existencia de un seguro que cubra los daños a terceros en la superficie y cualquier otro Estado Parte, en el momento que lo desee, podrá solicitar informes referentes al cumplimiento de este requisito al Estado de matrícula, el cual deberá comunicarle la situación en particular, sobre todo si estima que el asegurador u otra persona que haya prestado la garantía no tiene solvencia para cumplir las obligaciones que ha contraído.

Se propone la implementación de un Fondo Internacional (Fondo Aeronáutico para la Protección Contra Actos Terroristas) que tendrá la naturaleza jurídica “sui generis” de un seguro contra actos de terrorismo en los cuales se utilice a la aeronave o alguno de sus componentes como arma de destrucción masiva, primeramente los Estados Parte para poder expedir el certificado de aeronavegabilidad a los explotadores, estos deberán haber realizado sus aportaciones pertinentes ante la autoridad indicada. El Fondo se utilizará sólo cuando los daños ocasionados rebasen el límite indicado en el Convenio que tendrá que cubrir el seguro contratado.

En el capítulo tercero enfoqué la atención en las problemáticas a las que se enfrentaría la creación del Fondo Aeronáutico para la Protección Contra Actos Terroristas, es un desafío importante para la industria de la navegación aérea, sin embargo, los beneficios que proporcionaría indudablemente serían mayores. Corresponde el momento de mencionar la forma en la que se integrará el Fondo en mención, sin entrar nuevamente en la problemática que esto conllevaría pues es un punto que fue tratado en el inciso 3.4 de este trabajo.



La implementación consistirá en que los Estados Parte impongan un requisito más para expedir, a favor del explotador, el certificado de aeronavegabilidad; este requerimiento sería el pago anual acorde a las ganancias que las líneas aéreas obtengan por cada una de sus aeronaves en servicio (tráfico aéreo internacional), a la Asociación de Transporte Aéreo Internacional para la creación del Fondo Internacional. Esta aportación al Fondo será del cuatro por ciento anual, mismo que irá en reducción cada cinco años hasta llegar a un tope máximo que se señalará posteriormente.

No existirá una póliza de seguro en sí, pero el contar con su certificado de aeronavegabilidad respalda al explotador en caso de que se presente un acto terrorista.

La creación de un Comité de Vigilancia previamente establecido, que tenga facultades de dirimir controversias y decida la conveniencia de que se aplique el Fondo Internacional en el caso concreto, cuando en un acontecimiento que tenga como fuente el terrorismo aeronáutico se encuentren involucrados un Estado Parte y un Estado no Parte (sea la aeronave(s) que causó el daño o sea el lugar donde se causaron los daños), y se encuentre integrados por algunos de los miembros del Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional donde no se incluyan representantes de los países afectados o simplemente no tengan derecho a voto. En la situación concreta de que se aplicara el fondo en las circunstancias señaladas, el Estado no Parte o aerolínea de Estado no Parte deberá compensar en un plazo razonable para ello, la totalidad de los recursos económicos utilizados para cubrir las indemnizaciones de los afectados, por haberse beneficiado con el Fondo.



Aquellos países que cuenten con tráfico aéreo internacional y quieran adherirse al convenio, aun sin tener aerolíneas con vuelos internacionales para verse protegidos por el Fondo Internacional, de igual manera, su aportación deberá de ser entregada a la Asociación de Transporte Aéreo Internacional y ésta a su vez le reportará a la Organización de Aviación Civil Internacional dicho pago, el monto que se entregará dependerá del tráfico que el aeropuerto genere en el lapso de un año y las ganancias que obtenga el Estado por ello. La aportación será el mismo porcentaje que las aerolíneas pagarían con respecto a esos beneficios, es decir, el cuatro por ciento de sus ganancias netas.

Otra propuesta es que aquellos propietarios de aeronaves diferentes a los que las explotan, deban aportar al Fondo en un porcentaje igual que el de las aerolíneas, un cuatro por ciento anual, de las ganancias que obtengan por el arrendamiento de las aeronaves, siempre y cuando éstas sean utilizadas en vuelos internacionales.

Las aeronaves privadas, que quieran estar protegidas por este Fondo, deberán realizar aportaciones de acuerdo a otro parámetro de pago. Mi propuesta sería retomar el peso de la aeronave como parámetro para imponer la cuota que deberá cubrir anualmente. Este parámetro o medida se ha estudiado en el capítulo anterior y es retomado de los dos Convenios de Roma y sus Protocolos que lo modifican, toda vez que entre mayor sea el peso de la aeronave, serán mayores los daños que pueda originar, es decir, se deberá crear en el convenio que se propone una tabla similar a la establecida en el Convenio de Roma pero que lógicamente los montos a cubrir serán mucho menores por ser pagos anuales que deberán cubrir a IATA, respetando que el valor a pagar sea en Derechos Especiales de Giro. Las categorías y límites de peso



correspondientes me parece adecuado dejarlos a la decisión del Comité Jurídico trabajando conjuntamente con la Conferencia encargada de su estudio.

El Fondo que se propone deberá tener un tope máximo el cual deberá ser fijado de común acuerdo entre los Estados Parte, sin embargo, una cifra aproximada podría ser por 5,000,000,000 derechos especiales de giro, una vez llegado a este tope, las aportaciones dejarán de realizarse hasta que nuevamente, por la utilización de dicho fondo, vuelva a llegar al tope propuesto. Esto con el fin de evitar recolectar cantidades de dinero exorbitantes si no se recurriere al Fondo.

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional será la autoridad encargada de recolectar el pago anual que cada obligado tenga que realizar, la razón de que sea ésta la autoridad es porque dicha Organización cuenta con la capacidad de realizarlo debido a su infraestructura y coordinación internacional, respaldada por la gran cantidad de miembros o asociados que tiene, estamos hablando de 260 individuos de 31 distintos Estados, mismos que representan poco más del 90% del tráfico aéreo global.

La Organización de Aviación Civil Internacional será la autoridad que deberá administrar el Fondo una vez que la Asociación de Transporte Aéreo Internacional le haya reportado lo que recolectó, por ser éste un organismo de gran envergadura a nivel internacional perteneciente a la Organización de las Naciones Unidas, creado desde el año de 1945 y que, a la fecha, un total de 185 Estados del mundo se encuentran representados ante este organismo internacional, el cual contribuye de forma preponderante a la evolución jurídica y técnica de la aviación internacional.

#### **4.5 PROCEDIMIENTO Y PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES.**



En este aspecto es preponderante el darle continuidad a lo ya establecido en los Convenios de Roma anteriores, esto en virtud de que contiene principios esenciales del Derecho internacional, que no deben ser modificados. Los tribunales que deberán conocer de las acciones que se ejerciten de acuerdo a lo establecido en el Convenio son aquéllos del Estado Parte donde se originaron los daños, y deberán ser primordiales sus resoluciones a otras que se hayan generado fuera de la jurisdicción de este Estado Parte.

Me parecen correctos y razonables los tiempos que se tienen para iniciar una acción judicial de este tipo y no creo que se deban modificar, sin embargo me gustaría retomar nuevamente el artículo 28 del Convenio de Montreal de 1999 en el cual se establece la posibilidad de realizar pagos adelantados y que cito a continuación:

“Artículo 28. Pagos adelantados.

En caso de accidentes de aviación que resulten en la muerte o lesiones de los pasajeros, el transportista hará, si lo exige su ley nacional, pagos adelantados sin demora, a la persona o personas físicas que tengan derecho a reclamar indemnización a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas. Dichos pagos adelantados no constituirán un reconocimiento de responsabilidad y podrán ser deducidos de toda cantidad posteriormente pagada como indemnización por el transportista.”<sup>142</sup>

Como se puede apreciar, este artículo permite el pago de una indemnización sin que exista una aceptación de la responsabilidad por parte del transportista o explotador, éste realice apoyos económicos a las personas afectadas en el acontecimiento, antes de que exista una resolución firme, esto es porque los

---

<sup>142</sup> Convenio de Montreal de 1999, Op Cit.



---

afectados necesitan con apuro la indemnización de los daños ocasionados, y resulta innecesario esperar hasta el momento de la resolución para que el seguro se haga cargo de dichos gastos. Este aporte es de gran importancia y ayuda para que la reparación del daño se realice prontamente.

Con respecto a los plazos para la prescripción y caducidad de las acciones no debieran ser modificados, me parecen adecuados y apoyo su vigencia, sin embargo, creo conveniente que se redacte de forma separada, por un lado la prescripción y en otro artículo la caducidad, y no incluirlas en un solo precepto como se encuentra en la actualidad en el Convenio de Roma de 1952.



## CONCLUSIONES

De forma concisa expondré las conclusiones que me parecen apropiadas, esto con la intención de finalizar este trabajo de tesis:

- 1) El Convenio de Roma de 1952 y el Protocolo de Montreal de 1978 que lo modifica, así como sus anteriores versiones no han obtenido el éxito esperado en el ámbito aeronáutico.
- 2) Es necesaria la creación de un nuevo Convenio que cumpla las expectativas de los Estados, en el cual, se unifiquen las reglas cuando una aeronave extranjera cause daños a terceros en la superficie, o simplemente la modernización del Convenio de Roma vigente.
- 3) El Terrorismo aeronáutico (como se le ha denominado en esta tesis), donde se causen daños a terceros en la superficie, deberá ser regulado internacionalmente, ya sea en un Convenio independiente, como un anexo a la modernización del Convenio de Roma o incluirlo dentro del texto del mismo Convenio.
- 4) La mejor forma de no dejar desprotegidos ni a las aerolíneas ni a los terceros en la superficie es la creación de un Fondo Internacional el cual cubra las indemnizaciones de manera íntegra, protegiendo con esto la práctica de la navegación aérea.
- 5) Es inminente que los Estados cooperen lo necesario para lograr la creación del Fondo, inclusive modificando su legislación interna para llevar a cabo esta misión de gran envergadura.
- 6) Las organizaciones internacionales de mayor importancia en la aviación son la Organización de Aviación Civil Internacional, por un lado, y, por otro, la



---

Asociación de Transporte Aéreo Internacional, cuya infraestructura y compromiso son afines para encargarse de una labor de esta importancia, como lo es la de administrar y recolectar el Fondo Internacional que se propone.

- 7) La Asociación de Transporte Aéreo Internacional será la encargada de recaudar las aportaciones para la creación del Fondo, emprendiendo una nueva misión de incluir dentro de su esfera a aquellas personas que no sean miembros de su asociación y que tengan la obligación de cumplir con sus aportaciones.
- 8) Por su parte, la Organización de Aviación Civil Internacional se encargará de administrar y aplicar el Fondo en caso de un siniestro de esta naturaleza, además de crear dentro de su estructura la autoridad que deberá encargarse de dicha tarea.
- 9) Así como es necesaria la creación de un Fondo, también es necesario que todos los actores de la aviación civil internacional actúen y participen en su creación, tales como son: los gobiernos de los estados con actividad aeronáutica internacional, las aerolíneas, los propietarios de las aeronaves, los aeropuertos y todo aquél que tenga un interés en participar y beneficiarse del Fondo.

Por último, me gustaría hacer hincapié en la situación de los Estados Unidos Mexicanos. Nuestro país se encuentra en un rezago importante en materia de seguros, una tendencia que, de seguir así, nos dejaría en un evidente retraso en el ámbito del Derecho Aeronáutico, por tal motivo es necesario replantearnos el camino e ir de la mano con la evolución en el ambiente jurídico.





---

## BIBLIOGRAFÍA.

- Bonet Correa, José. “La Responsabilidad en el Derecho Aéreo”, editorial Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Junta de Estudios Económicos, Jurídicos y Sociales, España 1963.
- Castrillón y Luna, Víctor M. “Contratos Mercantiles”, Porrúa, 2ª Ed., México, 2003.
- Cosentino, Eduardo T. “Régimen Jurídico del Transportador Aéreo”, editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires Argentina, s/a.
- Chomski, Noam. “El terror como Política Exterior de Estados Unidos”, traducido por Carlos Abousleiman, editorial Libros del zorzal, Buenos Aires, 2001.
- Félix Tapia, Ricardo de la Luz. “Estrategias contra el Terrorismo Internacional”, Porrúa, México, 2005.
- Foglia, Ricardo A. “Derecho Aeronáutico”, Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires Argentina, 1968.
- Foglia, Ricardo A. et. al. “Derecho Aeronáutico”, Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires Argentina, 1976
- Folchi Mario O. y Eduardo T. Cosentino, “Derecho Aeronáutico y transporte Aéreo”, editorial Astrea de Alfredo y Ricardo De Palma, Argentina, 1977.
- Francoz Rigalt, Antonio. “Principios de Derecho Aéreo”, D.A.P.P., México 1939.
- Hamilton, Eduardo. “*Manual de Derecho Aéreo*”, 2ª Ed., Editorial Jurídica de Chile, Chile 1960.
- Lena Paz, Juan A. “Compendio de Derecho Aeronáutico”, editorial Plus Ultra, Argentina, 1975.



- 
- Lopez-Bassols, Hermilo “Derecho Internacional Público Contemporáneo”, 2ª Ed., Editorial Porrúa, México 2003.
  - Méndez Gómez, Sergio, et. al. “Historia, Edad Moderna y Contemporánea”, editorial Prentice Hall, México 1998.
  - Rodríguez Jurado, Agustín. “Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico”, editorial Desalma, Argentina, 1986.
  - Rojas Roldan, Abelardo, “Notas sobre Derecho Espacial”, Editorial Lex, México, 1969.
  - Rojina Villegas, Rafael. “Derecho Civil Mexicano”, editorial Porrúa, 5ª Ed., México, 1985.
  - Tapia Salinas, Luis. “Derecho Aeronáutico”, 2ª Ed., Editorial Bosh, España, 1993.
  - Tapia Salinas, Luis. “Curso de Derecho Aeronáutico”, editorial Bosch, España, 1980.
  - Ugarte Romano, Luis. “*Tratado de Derecho Aeronáutico*”, editorial Luís Ugarte Romano, México 2000.
  - Vázquez del Mercado, Oscar. “Contratos Mercantiles”, Porrúa, 2ª Ed., México, 1985.
  - Videla Escalada, Federico N. “Derecho Aeronáutico”, editorial Buenos Aires, tomo I, Buenos Aires Argentina, 1969.
  - Videla Escalada, Federico N. “Derecho Aeronáutico”, editorial Buenos Aires, tomo II, Buenos Aires Argentina, 1969.



- Videla Escalada, Federico N. “Derecho Aeronáutico”, Tomo IV vol. B, editorial Víctor P. de Zavalia, Argentina 1976.

### ***LEGISLACIÓN NACIONAL.***

- Constitución Política de los Estados Unidos de Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de febrero de 1917, 157ª Ed., 2008.
- Código Civil Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de mayo de 1928.
- Ley de Aviación Civil, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de Mayo de 1995.
- Ley sobre la Celebración de Tratados, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de enero de 1992.
- Ley sobre el Contrato de Seguros, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de agosto de 1935.
- Código Civil para el Distrito Federal, Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de mayo de 1928.
- Código Aeronáutico de la República de Argentina, publicado el 17 de mayo de 1967, Ley No. 17.285.
- Código Aeronáutico de la República de Chile, publicado el 8 de febrero de 1990, Ley No. 18.916.
- Ley de Navegación Aérea de la República Española, publicada el 21 de julio de 1960, Ley No. 48/1960.



- Ley de Navegación Aérea de la República Española, publicada el 21 de julio de 1960, Ley No. 48/1960, modificado por el Real Decreto 37/2001, del 19 de enero de 2001.

### ***LEGISLACIÓN INTERNACIONAL.***

- Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Firmado en Chicago en 1944.
- Convención Sobre Daños a Terceros en la Superficie Causados por Aeronaves Extranjeras, Roma 1952.
- Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de Aeronaves, adoptada por la Conferencia de La Haya el 16 de diciembre de 1970.
- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, Montreal 1971.
- Convenio sobre Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las Aeronaves, Tokio 1969
- Protocolo de Montreal de 1978, que modifica el Convenio de Roma de 1952, sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras.
- Convenio de Montreal de 1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, Firma México: 28 mayo 1999. Aprobación Senado: 30 marzo 2000. Vinculación de México: 20 noviembre 2000. Publicación DOF: 8 ene 2001. Entrada en vigor: 4 noviembre 2003.



## **DOCUMENTOS.**

- Santos Briz, Jaime. “Derecho de Daños”, Editorial Revista de derecho Privado, España,
- Dirección General del Acervo Histórico Diplomático “Genaro Estrada”, clasificación topográfica ONU-5500-2.
- Carranca y Rivas, Raúl. Revista de la Facultad de Derecho, editorial UNAM, México, 2001,
- Enciclopedia en línea [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

## **DICCIONARIOS**

- Fernández de León, Dr. Gonzalo. “Diccionario Jurídico”, editorial Contabilidad Moderna, 3ª Ed., Argentina, s/a.
- Pallares, Eduardo. “Diccionario de Derecho Procesal Civil”, 24ª Ed., Porrúa, México, 1998.
- Cabanellas, Guillermo. “Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual”, editorial Heliasta S.R.L., 14ª Ed., Argentina, s/a.
- Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado, Selecciones de Reader`s Digest, Tomo I, México, 1990.
- Instituto de Investigaciones Jurídicas, “Diccionario Jurídico Mexicano”, tomo III, Porrúa, México, 1985.



- 
- Instituto de Investigaciones Jurídicas, “Diccionario Jurídico Mexicano”, tomo VIII, Editorial Porrúa, México, 1985.
  - Garraone, José Alberto. “Diccionario Jurídico Abeledo – Perrot”, editorial Abeledo Perrot, 2ª Ed., s/a.

***INTERNET.***

<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/spa/sdrs.htm>