

21 320809  
22

# UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO

PLANTEL TLALPAN  
ESCUELA DE DERECHO

Incorporada a la Universidad Nacional Autónoma de México



## COMENTARIOS ACERCA DE LA LEGISLACION NACIONAL E INTERNACIONAL EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL TRANSPORTE AEREO

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

ALVARO RAMIREZ GUADARRAMA

ASESOR DE TESIS: LIC. JOAQUIN CAMACHO LAZO DE LA VEGA



## **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 está 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.

# I N D I C E

	Página
PROLOGO	
INTRODUCCION	
CAPITULO I	ANTECEDENTES HISTORICOS Y DESARROLLO DE LA AVIACION COMERCIAL
1.1	Antecedentes de Transporte - - Aéreo Internacional..... 1
1.2	Antecedentes Legislativos en - el Transporte Aéreo Nacional.. 12
1.3	Clasificación de las Aeronaves 16
1.4	Régimen Jurídico de la Aeronave..... 18
CAPITULO II	LEGISLACION NACIONAL
II.1	Concepto de Derecho Aéreo en - Nuestra Constitución..... 19
II.2	Concepto de Frontera en el De- recho Aéreo..... 21
II.3	Marco Jurídico de la Responsa- bilidad Civil en el Derecho Pú- blico Nacional L.V.G.C. .... 23
CAPITULO III	CONCEPTOS TEORICOS FUNDAMENTALES SO- BRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL - DERECHO PUBLICO MEXICANO
III.1	Concepto de Responsabilidad -- Civil..... 48
III.2	La Responsabilidad Civil desde la perspectiva del Derecho Pri- vado Mexicano..... 53
III.3	Concepto y Especies de Riesgo, Responsabilidad objetiva y sub- jetiva..... 55
III.4	Especies de Responsabilidad Ci- vil: Indemnización, conceptos y tipos de indemnización, caso fortuito..... 59

## CAPITULO IV

### ANTECEDENTES LEGISLATIVOS NACIONALES E INTERNACIONALES EN LO CONCERNIENTE A LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN INDEMNIZACIONES CONTRACTUALES Y EXTRACONTRACTUALES

IV.1	Antecedentes, Naturaleza y Generalidades de los Seguros....	60
IV.2	Seguros, Legislación Nacional e Internacional.....	66
IV.3	Leyes y Disposiciones Regulatoras en materia de indemnización en el Transporte Aéreo...	75
IV.4	Principales Disposiciones y Requerimientos Nacionales e Internacional en materia de Seguros en el Transporte Aéreo....	76

## CAPITULO V

### SINTESIS DE LOS PRINCIPALES CONVENIOS Y PROTOCOLOS INTERNACIONALES A LA TRANSPORTACION AEREA

V.1	Convenio de Varsovia.....	83
V.2	Protocolo de la Haya.....	84
V.3	Protocolo de Guatemala.....	84
V.4	El Acta Final de la Conferencia de Montreal de 1975.....	88
V.5	El Convenio de Guadalajara de 1961.....	89
V.6	Acuerdo de Montreal de 1966...	90
V.7	Convenio de Roma de 1933.....	91
V.8	Protocolo de Bruselas de 1938.	91
V.9	Nuevo Convenio de Roma.....	92
V.10	Protocolo de Montreal.....	93
V.11	El Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944.....	95
V.12	Organización de Aviación Civil Internacional.....	97
V.13	Libertades del Aire.....	100
V.14	Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).....	103

## CAPITULO VI

### ANALISIS DE CASOS

VI.1	Accidente de la Aeronave Estadounidense de la línea aérea Western Airlines, ocurrido en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México el 10. de octubre de 1979	111
------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

VI.2	Accidente de la aeronave marca Boeing, modelo HP-B-377 matrícula HI-481, de la aerolínea - Beliza Air International, propiedad de la empresa Agro Air International Dominicana, S.A. ocurrido en el Km. 14.5 de la carretera México-Toluca San José de los Cedros, Delegación - Cuajimalpa, D.F., a las 17:05 horas del 30 de julio de 1987.	113
------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

CONCLUSIONES	118
ANEXOS	121
BIBLIOGRAFIA	132

## PROLOGO

La presente tesis es el resultado de la integración de dos fuentes de conocimiento.

Por una parte la Aeronáutica y por otra la preparación Jurídica que he obtenido en los estudios de la licenciatura en derecho en la Universidad del Valle de México.

Reuniendo las dos vocaciones, pude interesarme por una de las ramas del Derecho Público Internacional que más desarrollo ha tenido en la actualidad. Mis estudios de aeronáutica me dieron la información técnica, pero los estudios de Derecho me abrieron las puertas para comprender mejor el fenómeno de la aviación en una óptica cada vez más completa.

Habiendo escogido la temática, también me propuse contribuir en algo al desarrollo de la disciplina que me interesa: el Derecho Aeronáutico en una de sus modalidades, la responsabilidad civil por daños a terceros en la superficie ocasionados por accidentes aéreos.

Otro de los propósitos de esta tesis es el de cubrir algunos aspectos legislativos no contemplados a fin de tratar de conformar a largo plazo un Derecho Aeronáutico Mexicano, -

que permita posteriormente crear un Código de Navegación Aéreo o Código Aeronáutico. Tomando en cuenta que México es el único país de Latino América que aún no cuenta con un Código Aéreo. (\*)

Pretendo también, comparar los lineamientos del Derecho Aeronáutico Internacional, a fin de establecer los vínculos y conflictos que se establezcan entre esos y dar una opinión al respecto de nuestro análisis acerca de la responsabilidad civil, en los casos de accidentes aéreos por daños a terceros en la superficie.

Otro aspecto que se contempla en el trabajo es la vinculación entre el Derecho Privado y el Derecho Público Mexicano. Complementando lo expuesto en el párrafo anterior, compararé nuestras leyes para señalar la jerarquía de las mismas y su interrelación.

Como última inquietud, trataré de presentar ya no como objetivo de este trabajo, sino como un proyecto a futuro la relación y/o coordinación de una perspectiva integral e in

---

(\*) Véase Organización de la Aviación Civil Internacional OACI "Informe Anual del Consejo", 1986, pp. 121-14 (véase apéndice 1).

terdisciplinaria de la aviación en México y la posible creación de una Enciclopedia Aeronáutica Mexicana; que abarque desde los aspectos científicos y tecnológicos, pasando por la economía del transporte, su relación con el turismo y otros fenómenos sociales, así como los aspectos jurídicos y políticos -- del mismo sistema de transporte aéreo nacional e internacional.

Queden pues, estas motivaciones como las generadoras de este intento de sistematización que estamos presentando. Y espero que esta pequeña contribución al estudio del Derecho -- Aéreo Internacional. Pequeño porque en este campo hay material para varias tesis, espero que esta mínima aportación les sea -- de utilidad a todo aquel estudioso del derecho aéreo.

## INTRODUCCION

### Objetivo Principal:

Pensamos que es necesario revisar, comprender y articular las disposiciones en materia de Derecho Aéreo en nuestro país y en el ámbito internacional a través de las distintas disposiciones legales; a fin de analizar si lo estipulado en la Legislación es llevado a la práctica de manera cabal, - sin menoscabo de los intereses de las partes involucradas en el transporte aeronáutico, de tal manera que esta investigación pretende comprender y articular las legislaciones nacionales e internacionales en su aspecto de responsabilidad civil en el rubro del transporte aeronáutico nacional e internacional.

### Objetivos Específicos:

- a) Conjuntar las principales disposiciones jurídicas nacionales e internacionales en materia de - responsabilidad civil del transporte aéreo.
- b) Sintetizar e identificar los ordenamientos legales internos en materia de Derecho Civil, en lo concerniente a la responsabilidad en accidentes - aéreos.

- c) Analizar dos casos prácticos que se refieren a -  
la responsabilidad civil en accidentes aéreos.

**Hipótesis:**

Hasta cierto punto, actualizar las normas jurídicas internacionales y nacionales para resarcir adecuadamente los daños que son ocasionados por accidentes de aviación.

En dichos siniestros, ni las empresas ni los afectados han quedado completamente satisfechos por la suma y extensión de la responsabilidad.

**Marco Teórico:**

El método a utilizar será el funcionalista, partiendo de la legislación vigente, tanto nacional como internacional, se tratará de verificar en la práctica, en el estudio de dos casos en los que la aplicación de los supuestos jurídicos, se supone correcta y se lesionan mínimamente los intereses de las partes afectadas, señalando los errores, omisiones y aspectos positivos.

## **CAPITULO I**

### **ANTECEDENTES HISTORICOS Y DESARROLLO DE LA AVIACION COMERCIAL**

## I.I ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

El tema de la aviación comercial en general, sería objeto de numerosas páginas y daría lugar a diferentes temas, lo cual no constituye nuestro objetivo fundamental, de manera que en estos antecedentes nos referiremos de manera muy general a sus antecedentes históricos.

Todo comenzó el 17 de diciembre de 1903, cuando Orville Wright completó satisfactoriamente su primer vuelo, desde el punto de vista práctico, se considera que a partir de entonces, surge la aviación, el ancestral sueño del hombre se vería al fin realizado.

El primer vuelo comercial se llevó a cabo en los Estados Unidos con el objetivo de transportar carga siguiendo el itinerario de San Petesburgo a Tampa, esto sucedió en el mes de enero de 1914 con un tiempo de 23 minutos solamente.

Es innegable que la Primera Guerra Mundial influyó notablemente en el desarrollo de la aviación, debido a lo cual a partir de 1919 se iniciaron los vuelos de itinerario en Europa. Para el año de 1920 las rutas aéreas se expandieron rápidamente en todo el mundo. Hacia el año de 1930, se inició la sofisticación de los aeroplanos, que ya para entonces, contaban con cabinas cerradas y con modernos adelantos tecnológicos.

cos que se utilizaron para resolver los problemas de la navegación, iniciándose así el uso de instrumentos para lograr las aproximaciones a los aeropuertos.

A partir de 1929, el Teniente U. H. Doolittle, efectuó el primer vuelo por instrumentos, dando origen a que se efectuaran los vuelos sin importar las condiciones del tiempo, llevándose a cabo los primeros vuelos nocturnos, utilizando la moderna tecnología electrónica, la cual incorporaba los instrumentos de navegación más modernos como el A.D.F. (Automatic Directional Finder) localizador automático de dirección que en aquel entonces era un moderno sistema de navegación, el cual consistía en dirigirse hacia una estación haciendo uso de sus emisiones.

La primera escuela de vuelo por instrumentos, se constituyó en Berlín en el año de 1934, pero este evento fue aparejado en los Estados Unidos en el año de 1938, cuando se introdujo el acta civil aeronáutica, que incluía la forma de regular el control y seguridad de las naves, debido al incremento de vuelos.

Debido a este incremento del tráfico aéreo, surge en Europa la I.A.T.A. (La Asociación Internacional de Transporte Aéreo), cuya sede se encuentra en la Haya, Holanda.

Ciertamente, podemos decir que la década de los treinta fue una época de grandes cambios, que incluyeron principalmente - las innovaciones electrónicas, el desarrollo de la energía - mecánica, hélices de paso variables, así como reversa, tren - de aterrizaje retractil y los modernos fusilajes metálicos, - comenzando así una nueva era.

Fue así que en 1933 se instala la primera fábrica - para construir aviones comerciales, construyendo los modelos Boeing con una configuración para diez pasajeros, siendo la - empresa United Airlines la primera en utilizarlo, ordenando - la construcción de 70 aeronaves de este modelo. Posteriormente y como resultado de la fuerte competencia de la empresa - TWA, la United Airlines buscando mejorar las características - del Boeing, se dirigió a otro fabricante y se construyó un - avión que podía transportar 12 pasajeros y cruzar a una velocidad de 145 millas por hora, con un alcance de 1600 KM, pero se pensó que este modelo era inapropiado, así que se instó a la empresa Douglas a que construyera un avión bimotor, y así surgió el DC1 (Douglas Comercial Modelo # 1), que comenzó a - volar en el año de 1933.

A este modelo se le harían posteriormente diferentes modificaciones, de las cuales resultaría el DC-2, en la - actualidad, en Long Beach Calif., aún se encuentra un DC-2 -

volando, este avión efectuaría los primeros vuelos de costa a costa en los Estados Unidos, en un tiempo de 18 horas, con estos modelos de aviones, Estados Unidos logró la supremacía en la construcción de aviones.

Como consecuencia del éxito del DC-2, la competencia de mercados exigió una aeronave con las mismas características, pero de mayor capacidad y así surgió el DC-3 con capacidad para 21 pasajeros y un alcance de 1100 km. Debemos considerar que este avión es el que más se ha fabricado, pues en 1988 a cincuenta años de su nacimiento, aún se encuentran volando unos dos mil quinientos aviones de este modelo.

Los primeros vuelos de pasajeros que cruzaron el Atlántico se realizaron en el año de 1932, haciendo escalas en las islas de Bermudas y Azores y fueron realizados por las empresas Panamerican Airways e Imperial Airways.

Como resultado de los primeros vuelos transatlánticos, se establecieron procedimientos standar de comunicación y vigilancia de condiciones meterológicas.

Posteriormente, con el advenimiento de la Segunda Guerra Mundial, la industria aérea en los Estados Unidos se encontraba bastante desarrollada, produciendo intensamente

los modelos DC-3 y DC-4, que ubicaba a los Estados Unidos en vanguardia en la construcción de transportes aéreos.

El transporte aéreo comercial se expandió rápidamente poco después de la Segunda Guerra Mundial, para poner un ejemplo, en Estados Unidos las compañías aéreas han transportado aproximadamente unos 2,000,000 de pasajeros con una flota de 340 aviones en la década de los cuarentas. Una década posterior movilizó 16,000,000 de pasajeros con una flota aproximada de 1,000 aeronaves.

Como resultado de los primeros vuelos transatlánticos, se estableció en el año de 1939 una organización conocida como T.A.S.S.O. (Transatlantic Air Service Safety Organization), Organización para la Seguridad a los Servicios Aéreos Transatlánticos, cuya intención era la de establecer procedimientos standard de comunicación y vigilancia de condiciones meteorológicas.

La supremacía aérea de los Estados Unidos en el mundo, dio lugar a la Convención de Chicago en año de 1944 que dio lugar a las cinco libertades, en donde se marca la intención de los cielos abiertos, ya que esto convenia a los intereses de Estados Unidos de Norteamérica. Posteriormente el presidente Roosevelt organizó un encuentro en la casa blanca

para considerar la negación de que ningún país del eje debería participar ni intervenir en la libre operación de las aerolíneas.

Posteriormente en la década de los cincuentas, llegaríamos a la época de auge de la aviación comercial, en donde el viajar se convertiría en un placer y en sinónimo de capacidad económica, considerándose como puntos importantes para la elección de una aerolínea una tripulación bien entrenada, - un buen mantenimiento y un buen record de seguridad en forma secundaria con sobrecargos bonitas y buenos alimentos, así se encontraba la competencia entre las aerolíneas aunado a estos avances. Llegaron el perfeccionamiento de los motores de combustión interna, pero al mismo tiempo se dificultaba su mantenimiento.

Surge la era del Jet y corresponde a las empresas - Vickers Viscaunt iniciar la construcción del primer avión turbo hélice, seguida por la Bristol Britannia que construyó un avión turbo hélice en el año de 1952, iniciando sus servicios hasta el año de 1957.

Esta aeronave se utilizó por primera vez en México en el año de 1958 para operar la ruta México, Nueva York, por la empresa Aeronaves de México. Posteriormente con el auge de

los aviones turbo-hélice, aparece el avión de Havillano Comet IV C, este avión incluía mayor potencia y velocidad de cruce-ro, así como mayor altura de operación sin pérdida de la eficiencia propulsora, si bien este avión presentó problemas se fatiga de material, por lo que tuvo que rediseñarse.

Para entonces, las empresas Boeing y Douglas, empezaron a trabajar basados en la experiencia de los prototipos militares, la Boeing lanzó al mercado el Boeing-707 tetramotor con alcance de hasta 6400 km. y hasta 200 pasajeros, iniciando sus servicios mediante la empresa Panamerican Airlines en el año de 1958.

Por su parte, la Douglas lanzó al mercado el D.C.08, tetramotor con capacidad de 175 pasajeros, seguidos por la empresa Convair, quien lanzó su modelo con similares características pero con mayor velocidad y más peso.

Sin embargo, la utilización de estos grandes aviones llevó a la conclusión de que este tipo de aviones no eran tan prácticos para corto y mediano alcance.

Así surgió el jet corto y de mediano alcance, con la innovación de llevar los motores en la parte trasera del fuselaje. El primer prototipo de este avión fue el Caravelle

de la Aero Spatiale en Europa, mientras que en los Estados Unidos la Douglas lanza al mercado el DC-9, siendo una de sus principales características su bajo costo de mantenimiento. Por su parte la Boeing constituyó el Boeing-737.

Todo ello trajo como consecuencia la saturación de los aeropuertos y surgió la necesidad de nuevas legislaciones que regularon la construcción de los aeropuertos con todos los servicios necesarios. Entre otros problemas, surgen también el ruido y la contaminación, ya que la mayoría de los aeropuertos del mundo se encontraban cerca de las ciudades, dicha situación hizo que se produjeran la descentralización de los aeropuertos, realizándose procedimientos de abatimiento de ruido y de contaminantes, que a través del tiempo, ambos se han tratado de corregir de una u otra forma.

Así llegamos a la era supersónica, apoyada con la ilusión de viajar a la velocidad del sonido y que finalmente se logró en 1969 en los Estados Unidos con el S.S.T. y que posteriormente fue comercializado por el Concord, sin embargo, cabe decir que el primer avión supersónico de pasajeros fue el ruso T.U144.

Entre las características del Concord, se encuentra la de utilizar 4 turbinas, con velocidad Mach 2.0 (velocidad

del sonido) y alcance de 7000 millas, con una capacidad de hasta 76 toneladas. Las únicas compañías que hasta el momento han utilizado este avión son la Air France y la British Airways.

En los años setentas aparecen aviones con capacidad para más de cuatrocientos pasajeros, tales como el DC-10 y el Boeing-747. Sin embargo, la crisis del petróleo provocó que las compañías se enfrentaran a tremendos gastos en la adquisición de grandes equipos, debido a que el precio del petróleo se cuadruplicó en el año de 1973, y es en esos momentos en que la aviación enfrentó una de sus peores crisis de su historia, produciéndose pérdidas en muchas aerolíneas, influyendo por primera vez en el pago de menores salarios.

Deregulación. Como resultado de ello en 1978 se creó un programa de seis años que terminaría con la abolición de la C.A.B. (Civil Aeronautic Board) los resultados fueron dramáticos, nuevos operadores entran en el mercado iniciándose la competencia de tarifas, causando pérdidas a muchas empresas, modificando los itinerarios de las rutas regionales mediante el incremento de compañías pequeñas y de operadoras en todo el mundo.

Otro aspecto de la crisis de los setentas, ha sido

que los fabricantes han empezado a crear aviones con menos tripulación y motores más silenciosos y económicos en su operación; pero al mismo tiempo, mucho más caros en su adquisición, originando un nuevo sistema de adquirir aviones denominado Leasing (renta). En la actualidad, la mayoría de los aviones en servicio pertenecen a los bancos y surge la necesidad de conseguir aviones de gran capacidad pero con dos motores y dos pilotos, ante la necesidad de cruzar el Atlántico con un avión de trescientos pasajeros.

Sin embargo, persiste la tendencia de utilizar aviones más pequeños, lo cual trae como consecuencia conflictos en el tráfico aéreo y la saturación de los aeropuertos.

Este problema se ha trasladado también al océano pacífico, en donde existe una gran demanda de pasajeros, en donde se requieren aviones grandes y de largo alcance, por lo que las compañías persisten en su objetivo de lograr un uso más eficiente del avión, de los recursos humanos y un servicio superior de cabina (Enciclopedia de la Aviación).

Paralelamente a estos grandes logros en la transportación masiva, también han traído innovaciones tecnológicas como los sistemas de navegación, tales como el INS (Sistema de Navegación Inercial) y para nuestro tema consideramos de

vital importancia dos implementos que son clave en la investigación de accidentes como son la grabadora de voz y la grabadora de vuelo.

La grabadora de voz, consiste en grabar las comunicaciones en la cabina los últimos 30 minutos de conversación.

La grabadora de vuelo, consiste en una cinta metálica no flamable e indestructible que nos va a proporcionar los siguientes parámetros: trayectoria, rumbo, altitud y fuerza de gravedad, los cuales por medios sofisticados en las fábricas, podrán reproducir en forma bastante cercana el perfil -- del vuelo antes de un accidente.

Esto es en términos generales, aunque podrán variar algunos detalles, según el fabricante.

En la época actual como resultado de la gran cantidad de las líneas aéreas de servicio público más las de servicio privado y las aeronaves de servicio militar en todo el -- mundo, han generado congestiones en muchos aeropuertos, para citar algunos en Estados Unidos en aeropuerto JFK de Nueva York y el O'Hare de Chicago, y en México, el aeropuerto de la ciudad de México, en el cual se efectúa un despegue y un -

aterriaje cada minuto. Considerando que este aeropuerto es el más importante de la República Mexicana se encuentra invadido por la zona urbana, lo cual incrementa las posibilidades de riesgo incidiendo sobre la responsabilidad civil que es objeto de nuestro tema.

## 1.2 ANTECEDENTES HISTORICOS Y LEGISLATIVOS EN EL TRANSPORTE AEREO NACIONAL

El primer vuelo en México se realizó el 5 de enero de 1910 en los llanos de Balbuena. La primera línea aérea de pasajeros fue Lufthansa que inicia sus operaciones en 1917, en tanto que la Compañía Mexicana de Aviación inicia sus operaciones en 1921.

Posteriormente, en 1938 surge la empresa Aeronaves de México, iniciando sus operaciones en un avión Curtis de un pasajero, en la ruta México-Acapulco, subsistiendo en el transporte aéreo nacional únicamente dos o tres empresas, hasta el final de la década de los ochentas en que la política de la --transportación aérea fue modificada al reestructurarse empresas troncales como regionales, iniciándose un nuevo auge en el transporte aéreo al transformarse las dos grandes aerolíneas --nacionales, dando lugar al surgimiento de diversas aerolíneas regionales.

En la década de los ochenta, se inicia por primera vez en la historia de la aviación en México la introducción de los vuelos Charter (fletamento) con dos nuevas empresas nacionales denominadas Latur y Aeronáutica de Cancún, S.A. de C.V.

Los antecedentes históricos con respecto a las primeras normas de carácter aeronáutico que se dictaron en México se encuentran contempladas en el proyecto de código de comercio durante el gobierno del presidente Emilio Portes Gil (1928-1930). En ese entonces, se determinó que una sola ley unificase toda la legislación relativa al transporte terrestre, marítimo y aéreo. Este código no alcanzó a entrar en vigor y, como se comprenderá, la parte relativa a la responsabilidad era fragmentaria. (1)

Cronológicamente, prosiguió la Ley de Aeronáutica Civil, del 12 de julio de 1930, en este caso, esta ley se inspiró en principios distintos, ya que se trató por primera vez de regular separadamente la actividad aeronáutica. Como punto

---

(1) Arredondo, Enriqueta. Del Abordaje del Derecho Aeronáutico. México.

importante remarcamos que el sistema de responsabilidad que se establece en esta ley es subjetivo, y el portador queda exonerado de responsabilidad en caso fortuito o de fuerza mayor, en este último caso, tampoco responde por accidentes a las personas si comprueba haber tomado medidas razonables y técnicas indicadas para evitar el daño, en otros artículos se declara nulo todo arreglo o convenio que persiga exonerar o cambiar el límite de responsabilidad de los portadores.

Posteriormente a este texto, le sucede la Ley de Vías Generales de Comunicación del 29 de agosto de 1931, que fundamentalmente reproduce el contenido de la ley anterior introduciendo muy ligeras modificaciones. El sistema que se establece, tanto en el caso de responsabilidad contractual como extracontractual, es de carácter subjetivo.

Finalmente, con fecha 19 de febrero de 1940, se publicó la actual Ley de Vías Generales de Comunicación que regula en forma sistemática la actividad aérea y en la que se hace un esfuerzo mayor para reglamentar adecuadamente los problemas relativos a la responsabilidad que de ella emanan.

Esta misma ley experimenta en el año de 1950 serias modificaciones y constituye el actual texto vigentes hasta nuestros días. la actividad aeronáutica se encuentra regulada

por las normas generales contenidas en el libro I, por los artículos 306 al 373 de libro IV; por los artículos 555 al 570 del libro VII, y por los artículos 590 al 592.

En el capítulo XIII, se reservó para regular la responsabilidad contractual y extracontractual del transportador aéreo. Entre las disposiciones de carácter común deben señalarse las contenidas en el código civil y del código de comercio. Del primero deben destacarse los artículos 1910, 1913, - 1916 y 1928.

Con respecto al código de comercio, tenemos los artículos 901 a 914 y la circular No. 501 de 1964 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dirigida a las empresas - se servicios públicos de transporte nacional de pasajeros. Debe dejarse constancia que el Reglamento del Seguro del Viajero de 1933, no se aplica a transporte aéreo en virtud de lo dispuesto en el artículo 5°. transitorio del decreto que reformó el libro IV, de la Ley de Vías Generales de Comunicación. (2)

---

(2) Pino Muñoz, Jacinto. Legislación Aérea de México y Centroamérica. UNAM, México, 1978.

### I.3 CLASIFICACION DE LAS AERONAVES

Menos pesadas que el aire:

- a) Globos
- b) Planeadores

Más pesadas que el aire:

- a) Aviones
- b) Hidroaviones
- c) Helicópteros

Los aviones pueden ser:

Aeronaves del Estado y Aeronaves Civiles

Las aeronaves Civiles pueden ser:

- a) Públicas
- b) Privadas

Las aeronaves del estado pueden ser:

- a) De la Federación
- b) De los Estados
- c) De los Municipios
- d) De los Organismos públicos y descentralizados

Las aeronaves son bienes inmuebles susceptibles de -

registro. Las aeronaves de servicio aéreo comercial son suigéneris. Tienen su propio género, no son muebles ni inmuebles y se les confiere personalidad a través de su registro y del número de su matrícula.

Clasificación de las matrículas nacionales: la cual consta de 5 letras, de las cuales las dos primeras distinguen su servicio.

XA Se refiere al servicio público

XB Se refiere al servicio privado

XC Se refiere al servicio del Estado (véase anexo)

Las aeronaves son susceptibles de hipoteca, artículo 362 LVGC y para ello, deberá contar con autorización de la - Secretaría de Transporte.

La convención de Ginebra de 1948, trata sobre el reconocimiento de gravámenes y otros derechos reales sobre la - aeronave. Derechos reales, propiedad y arrendamiento, gravámenes, prendas e hipoteca.

En este convenio, México tuvo una reserva dejando - en primer término en los orígenes de acreedores, los fiscales y los laborales.

#### I.4 REGIMEN JURIDICO DE LA AERONAVE

Se considera aeronave a cualquier vehículo más pesado que el aire que pueda sostenerse en el aire por su propio impulso, y los efectos aerodinámicos producidos sobre sus alas.

El artículo 311 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dice:

"Para los efectos de esta Ley, se considera aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire".

Las aeronaves son bienes muebles que deben registrarse ante las autoridades aeronáuticas de cada país con el fin de obtener una matrícula con nacionalidad del país del registro que se otorga a personas físicas o morales mexicanas.

El artículo 313 de L.V.G.C. menciona sólo a los ciudadanos mexicanos o a personas jurídicas mexicanas:

"Podrán inscribir en el registro aeronáutico mexicano y matrículas de aeronaves destinadas al servicio público de transporte aéreo".

**CAPITULO II**

**LEGISLACION NACIONAL**

## II.1 CONCEPTO DE DERECHO AEREO EN NUESTRA CONSTITUCION

Por lo que respecta a la definición de los espacios aéreo y espacial, nuestra Constitución no señala con precisión las características de éstos, lo cual denota una laguna de nuestro derecho con respecto a la navegación aéreo-espacial, -explicable por la falta de comprensión del fenómeno del transporte y de sus implicaciones para la sociedad moderna y futura. La no definición precisa, hace necesario, y así lo indica el legislador, remitir a las normas jurídicas internacionales para discernir el o los conceptos antes mencionados.

Como ejemplo de lo anterior, podemos citar el Artículo XXVII de nuestra Carta Magna:

"Corresponde a la nación el dominio directo del espacio situado sobre el territorio nacional, la extensión y términos que fije el derecho internacional" (1).

Como se puede observar, el artículo ahonda sobre todo en la cuestión de las tierras y las aguas, así como de sus

---

(1) Constitución de los Estados Unidos Mexicanos. México, Ed. Porrúa, 1988.

respectivos subsuelos, pero respecto a la cuestión que aquí nos corresponde tocar, y por considerarlo de importancia estratégica para los años venideros, creemos necesario que se incluya la definición del espacio aéreo, en este precepto constitucional, para darle un equilibrio a los ámbitos terrestres marítimos y aéreos; y para actualizar nuestro derecho con respecto a los nuevos cambios tecnológicos.

En otros artículos de nuestra Constitución, encontramos la misma situación descrita en el Art. XXVII, como por ejemplo en los Artículos 104 y 107 de nuestro ordenamiento supremo como encontramos que se le da un lugar preponderante al derecho marítimo y no se menciona el derecho aéreo, ni mucho menos el espacial, lo cual reconfirma mi idea de que los preceptos constitucionales son escasos o casi nulos en lo que se refiere a derecho aeronáutico.

Lo que resalta en estos artículos, es de que se da mayor importancia al orden marítimo respecto al aéreo, debido a que existe una mayor cantidad de controversias en el primer orden que en el segundo.

La imprecisión del concepto de derecho aéreo y espacial en nuestra Constitución, nos obliga a recurrir a otros ordenamientos de índole secundario, a fin de obtener una defi

nición más satisfactoria de este aspecto tan importante involucrado en el contenido de nuestro trabajo.

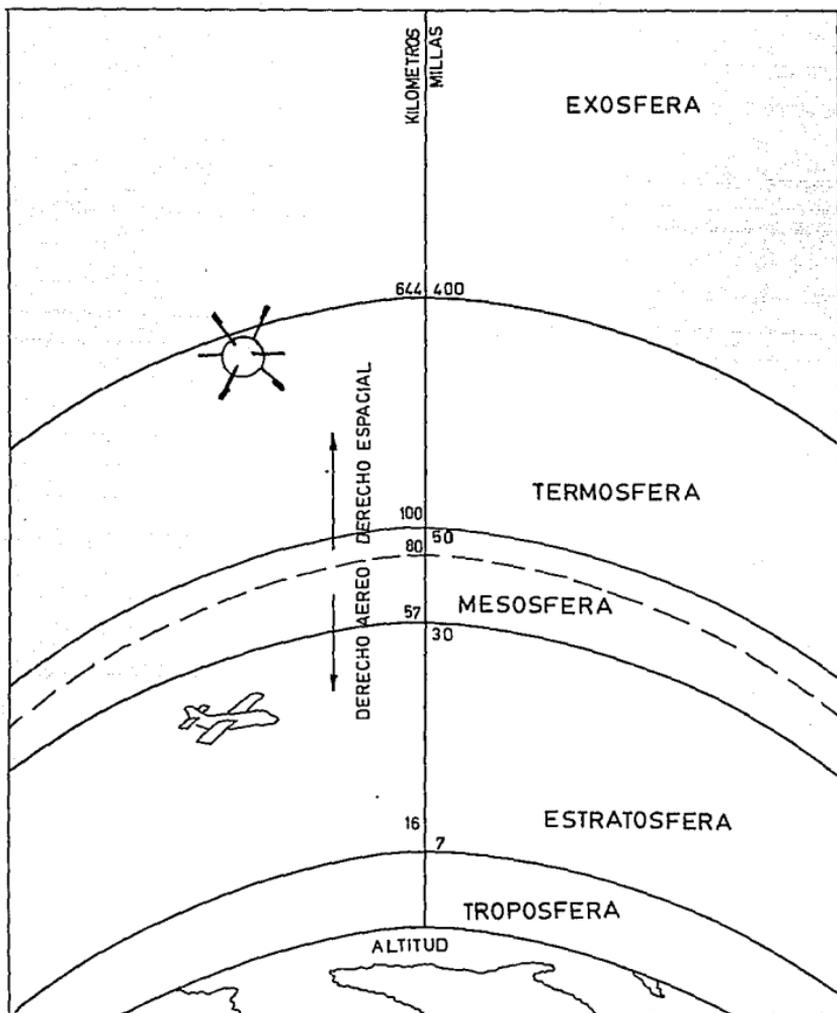
## II.2 CONCEPTO DE FRONTERA EN EL DERECHO AERONAUTICO

El concepto de frontera, como línea demarcatoria de la soberanía de los países, ha sufrido una notable evolución paralela al desarrollo de la aviación.

En el principio de la aviación, hubo un cambio trascendental en el concepto de frontera superficie, al de frontera lineal que fue el que perduró hasta antes del desarrollo de la aviación. Posteriormente, en la Convención de París de 1919, quedó sin sustento jurídico la noción de frontera superficie y dio lugar a una nueva concepción doctrinal que es la actual, de frontera volumen (2) que consiste en síntesis, en una simple proyección en planos verticales que parten del centro de la tierra y pasan a través de la frontera lineal para proyectarse en una altura ilimitada. Sin embargo, todavía queda el problema de la altura, hasta que posteriormente con la llegada de los satélites artificiales se ha originado una nueva rama de derecho, llamada Derecho espacial, quedando como -

---

(2) Tapia Salinas, Luis. "Derecho Aéreo". Ed. Bosch, Barcelona, 1980.



límite vertical hasta donde la densidad permite que haya aire y las aeronaves puedan sustentarse por la acción del flujo -- aerodinámico que de acuerdo con la gráfica No. 1, vemos que -- son 80 kms. (3)

La soberanía vertical proviene del antiguo principio romano: *cujus est solum ejus est usque ad coelum at ad -- inferors*, que significa: a quien le pertenece una superficie de terreno le pertenece lo que está arriba de él y lo que está debajo.

### II.3 MARCO JURIDICO DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION Y DERECHO PUBLICO MEXICANO

#### a) La Ley de Vías Generales de Comunicación

Dentro del conjunto de leyes donde encontramos la -- más amplia normatividad por lo que respecta a aeronaves y espacio aéreo, se encuentra esta ley que es la más representativa de lo que podría denominarse Derecho Aéreo Mexicano.

Sin embargo, no obstante su extensión, esta legislación no está totalmente acabada y quedan aún puntos confusos

---

(3) Altitud se mide desde el nivel medio del mar.

desde el punto de vista de la aeronavegación de nuestros días; pero debemos reconocer que constituye la base jurídica más completa para reglamentar las disposiciones constitucionales presentadas con anterioridad.

Lo que nos interesa resaltar de esta ley para los fines de este capítulo se encuentran los siguientes artículos:

"Artículo 1, son vías generales de comunicación":.

VIII.- El espacio nacional en que transitan las --  
aeronaves". (4)

En esta disposición, podemos observar que se da el mismo problema que en la Constitución para definir los conceptos aéreos y espaciales en un solo rubro, es decir, notamos el mismo desfase de nuestra legislación respecto a los cambios tecnológicos, tanto para el transporte aéreo, como para la navegación espacial; siendo dos cosas distintas y que requieren de mayor especificación para evitar su confusión ahora y sobre todo en lo futuro.

---

(4) Ley de Vías Generales de Comunicación. México, Ed. Porrúa, 1987.

"Artículo 306.- El espacio situado sobre el territorio mexicano, está sujeto a la soberanía nacional".

Para los efectos de este artículo, conviene recordar los conceptos verticales que constituyen la atmósfera, ofrecidos anteriormente, ya que en esta ley el término territorio sólo se define horizontalmente y comprende la extensión terrestre de los Estados Unidos Mexicanos, las aguas territoriales e islas adyacentes en ambos mares, así como la isla de Guadalupe y las Revillagigedo, situadas en el Océano Pacífico.

En el artículo 307 de la misma ley, se reconoce que la navegación civil sobre el territorio mexicano está regulada por todas las relaciones jurídicas públicas y privadas, nacionales e internacionales a las cuales da lugar la navegación aérea y en general el movimiento de las aeronaves, sin embargo, no concede mayor amplitud a su principal fuente de regulación como son los convenios internacionales y los protocolos en el ámbito internacional, ratificados en el Congreso de la Unión y en el ámbito nacional a las leyes complementarias y sus reglamentos, como son los diferentes Códigos Civiles de los diferentes Estados de la República Mexicana y otro tipo de leyes como la Ley General de Instituciones de Seguros, la Ley sobre el Contrato de Seguro, la Ley Federal del Traba-

jo y demás disposiciones reguladoras en materia de inmemnización en el transporte aéreo en el ámbito civil.

El artículo 308 refiere a la prioridad y a la jurisdicción que le corresponde al Ejecutivo Federal, delegando sus funciones ante las autoridades competentes de acuerdo con el artículo 4° de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

En el artículo 309 se contempla la misma situación, resaltando la naturaleza de los hechos y actos jurídicos que se someterán a las leyes mexicanas a menos que se atente contra la seguridad del estado subyacente, lo cual constituye un acierto de la legislación, ya que en el caso inverso de cualquier aeronave extranjera que realice actos delictuosos sobre el territorio nacional, se aplicaría el mismo principio.

En este mismo artículo se mencionan los casos de nacimiento y defunción que ocurran a bordo de buques y embarcaciones mexicanas y remite al Código Civil del D. F. en sus artículos 70 y 74, sin embargo, en dicho artículo no se mencionan a las aeronaves, por lo que consideramos que sería acertado mencionarlas en esta ley.

En el artículo 312 se mencionan los requisitos para adquirir la nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles

así como los casos de excepción de aeronaves extranjeras para adquirir la nacionalidad mexicana, a las cuales se les otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado de nacionalidad y probará su inscripción.

Por su parte el artículo 313 reitera el principio de la nacionalidad mexicana sólo para los ciudadanos o las personas jurídicas mexicanas para la transportación aérea, sin embargo, no se contemplan los casos de excepción, los cuales si se considera en la Ley de Inversiones Extranjeras, en donde se establece que la vigilancia de las aeronaves extranjeras se encuentra a cargo de los notarios públicos al elaborar las actas constitutivas de las empresas operadoras.

En relación a los artículos referentes a las operaciones y medidas de seguridad, no nos detendremos, debido a que su argumentación es técnica y ésta no es la sede para discutir la viabilidad de estos argumentos, debido a que nuestro trabajo es jurídico.

Respecto al transporte aéreo internacional que es el aspecto que nos interesa debido a que se analizan algunos casos al final de nuestra investigación, la misma ley nos proporciona la siguiente clasificación que conviene citar:

"Artículo 337.- El servicio público de transporte aéreo internacional se clasifica en:

- a) Servicio mexicano de transporte internacional regular.
- b) Servicio mexicano de transporte internacional no regular.
- c) Servicio extranjero de transporte internacional regular.
- d) Servicio extranjero de transporte internacional no regular".

La presentación de estos servicios de o hacia el territorio mexicano, se efectuará con apego a las siguientes condiciones:

III.- El servicio extranjero de transporte internacional regular, de acuerdo con permiso que otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contenga obligaciones iguales a las impuestas a empresas mexicanas para prestar servicio público de transporte aéreo regular.

IV.- El servicio extranjero de transporte internacional no regula con autorización en cada caso, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Cuando estos vuelos pretendan efectuarse entre puntos o zonas comunicadas por una empresa mexicana de transporte internacional regular, tales autorizaciones sólo podrán otorgarse si esta empresa no está en condiciones de realizar el vuelo.

Cuando no haya sido declarado el valor, se tomarán

como base las facturas comerciales o que surja de los juicios motivados de los peritos designados por las partes o por la - autoridad aeronáutica.

Cuando se haya pagado una cantidad adicional por - concepto de seguro, éste será de acuerdo a los términos y con diciones que disponga la Secretaría de Comunicaciones y Trans portes.

La exención de la responsabilidad referida, se ejer cerá cuando se den las condiciones señaladas en el artículo - 346, excepto en lo que éste señala como circunstancias propias de la víctima dado que no se trata de responsabilidad sobre - personas en esta sección.

La tercera sección del mismo capítulo XIII, se in- serta de lleno en el objeto de estudio de la presente tesis, los daños a terceros.

Nuestro interés es el de reunir todos los elementos que nos ofrecen, tanto el Derecho Mexicano, como el Interna- cional. En el artículo 351, entran en juego de manera precisa los conceptos jurídicos respecto al caso, o mejor dicho, a - los casos, pues éstos se ilustrarán más adelante que nos ata- ñen, es decir, aquellos que explican mejor la responsabilidad

por accidentes aéreos ocurridos en la superficie.

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

Esta responsabilidad recaerá sobre quien tenga, ya sea la propiedad y la posesión de la aeronave.

Para efectos de este artículo, se entiende por operación de una aeronave todo movimiento de la misma en tierra o durante el vuelo, realizado bajo sus propios medios motores. -  
(9)

Al respecto, cabe señalar que el ordenamiento no distingue entre la situación previa al vuelo, antes del despegue, o sea, antes de que el piloto aplique toda la potencia para iniciar la carrera que hará desprender a la aeronave de la tierra; y el momento posterior al final de la carrera de despegue. Esos momentos antecesores y subsecuentes son de ca-

---

(9) Ley de Vías Generales de Comunicación. México. Ed. Porrúa. 1987.

rreteo-taxeo, es decir, son los movimientos para posicionarse en la pista de despegue, el movimiento hacia la puerta de estacionamiento, así como el remolque o traslado al hangar y las pruebas de mantenimiento, todo lo cual también está regido por la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Es necesario recalcar esas diferencias a fin de acertar mejor en los casos de accidentes en la superficie, mismos que generalmente suceden en los momentos inmediatamente posteriores al inicio de la carrera de despegue y los previos al inicio de la carrera de aterrizaje y durante éste mismo.

Otra conclusión que se desprende del análisis del mismo artículo, es en cuanto al concepto de responsabilidad por el cual entendemos que significa la obligación de reparar o resarcir los daños ocasionados por un hecho ilícito o por la creación de un riesgo. En el caso del artículo en cuestión, la responsabilidad es axiomática, pues basta establecer la existencia del daño y su origen.

En cuando a las indemnizaciones, el artículo siguiente (el 352), señala que para los objetos en superficie, el monto máximo será de 12500 dáis de salaríomínimo general vigente paa el Distrito Federal, área metropolitana, lo que equivale a un total de 100'000,000 pesos mexicanos, y para las perso-

nas en superficie, la Ley de Vías Generales de Comunicación - remite al artículo 343 de esta misma, para definir los términos y los montos de las indemnizaciones.

El mismo artículo señala la obligatoriedad de que - las aeronaves estén debidamente aseguradas o en su defecto, - hayan hecho el depósito correspondiente ante Nacional Financiera, S.N.C.

Si no se cumple con esta última disposición, no se gozará del beneficio de limitación de responsabilidad.

La exención de la responsabilidad en estos casos, - queda establecida en el artículo 353 de la misma Ley, y preve dos casos:

1. Cuando los daños provengan de falta propia de la víctima o cuando sean el resultado de actos cometidos por terceros con intención de causar daño a la aeronave, a la víctima o a las cosas.

2. Cuando la persona que opere la nave, lo haga sin su conocimiento. No obstante, deberá demostrar que habiendo - tomado medidas preventivas necesarias, le fue imposible evitar el uso ilegítimo, sin cuyo requisito será solidariamente-

responsable con el autor del daño. (10)

Para los casos de colisión de dos o más aeronaves, el artículo 354 considera la solidaridad en la responsabilidad por parte de los propietarios o poseedores de las mismas, en cuanto a los daños a personas o cosas en la superficie, dentro de los límites preestablecidos.

El artículo 355 nos remite al Código Civil para el Distrito Federal para determinar quiénes tienen derecho a percibir la indemnización y los montos correspondientes. Indica también la prescripción de este derecho que será al año del día en que ocurrieron los hechos.

Con concluir la sección cuarta del Capítulo XII, en el artículo 356, se dice:

"Ese no será obstáculo para la aplicación de las acciones penales aparejadas. No será válido incluir en los contratos de transporte cláusulas límites inferiores a los citados en el artículo 343 y de causa de exoneración no prevista en aquella; aunque todo esto no invalide el contrato de transporte".

Después de la Ley divide el trato en caso de respon

---

(10) Ley de Vías Generales de Comunicación. México. Ed. Porrúa, 1987.

sabilidad civil contractual o extracontractual, y el de las tripulaciones, empleados y trabajadores al servicio de las personas físicas o morales que tengan a su cargo la operación de las aeronaves. (11)

En cuanto a daños se refiere, remite a lo estipulado en la Ley Federal del Trabajo y otras leyes que tengan que ver en el caso.

En cuanto a las controversias de índole civil, el artículo 357 remite al 4° de esta misma legislación, para los casos de accidentes aeronáuticos y sus repercusiones.

Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán:

I.- Por los términos mismos de las concesiones y contratos;

II.- Por esta Ley, sus Reglamentos y demás especia-

---

(11) Ley de Vías Generales de Comunicación. México. Ed. Porrúa. 1987.

les;

III.- A falta de disposiciones de esa legislación, por los preceptos del Código de Comercio;

IV.- En defecto de una y de otras, por los preceptos de los Códigos Civiles del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles; y

V.- En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata. (12)

Complementa lo dispuesto anteriormente al artículo 5° del mismo ordenamiento.

Corresponderá a los Tribunales Federales conocer de todas las controversias de Orden Civil en que fuere parte actora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación, así como los delitos contra la seguridad o integridad de las obras o contra la explotación de las vías, y los que se intentan o consumen con motivo del funcionamiento de sus servicios o en menoscabo de los derechos o

---

(12) Ley de Vías Generales de Comunicación. México. Ed. Porrúa, 1987.

bienes muebles o inmuebles propiedad de las empresas o que estén bajo su responsabilidad. (13)

Para el registro de los contratos y los actos sujetos a registro, es decir, aquellos relacionados con embarcaciones cuyo valor no exceda de los 20,000 pesos, lo cual no viene al caso, pues se trata de aviones, deberá hacerse ante el Registro Público de la Ciudad de México, con ello, surtirá efectos legales entre las partes contratantes. Esto se explica en el artículo 6°.

El capítulo III, sobre todo en sus artículos octavo y noveno, se refiere a las concesiones, permisos contratos, por lo cual no nos extenderemos más aquí, pues el rubro que cubre el tipo de empresas que se encontraron involucradas en los accidentes que ilustraremos más adelante para observar un caso, mejor dicho dos, de la responsabilidad por daños a terceros en la superficie, ocurridos como resultado de un accidente aéreo -dos-, en la Ciudad de México en diferentes momentos y circunstancias.

Sin embargo, podemos al menos, señalar que el ar--

---

(13) Ley de Vías Generales de Comunicación. México. Ed. Porrúa, 1987.

título 9°, sitúa a las empresas que nos interesa estudiar como permisionarias de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El artículo dice;

"No necesitarán, sino permiso de la Secretaría de Comunicaciones:

VI.- las aeronaves que hagan servicio internacional en los términos de las convenciones o tratados respectivos. -  
(14)

A continuación repararemos en el análisis del capítulo XIV, que se refiere a los accidentes, a la búsqueda y al salvamento:

Artículo 358, corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la investigación de los accidentes sufridos por aeronaves civiles, concluida la investigación, que dicha dependencia determinará la causa probable del accidente y, en su caso, impondrá las sanciones y deducirá las responsabilidades administrativas que procedan. Si hay lugar a ello,-

---

(14) Ley de Vías Generales de Comunicación. México. Ed. Porrúa, 1987.

pondrá los hechos en conocimiento de la autoridad competente.

Artículo 59.- La búsqueda y salvamento en el caso de accidente de aeronaves civiles son de interés público y, por lo tanto, las autoridades, las empresas de transporte aéreo y los particulares están obligados a participar en las esferas de sus respectivas atribuciones y posibilidades, conforme a las disposiciones del reglamento sobre búsqueda y salvamento y a las siguientes bases:

a) Las operaciones de búsqueda y salvamento se realizarán siempre bajo la dirección y control de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los gastos que se originen en el rescate de las víctimas serán por cuenta de la empresa operadora de la aeronave;

b) Cualquier persona que tenga conocimiento de un accidente aéreo, deberá dar parte a la autoridad más próxima, la que estará obligada a comunicarlo por vía más rápida a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. A falta de comandante de la aeronave o de autoridad aeronáutica competente, la primera autoridad que acuda al lugar del accidente tomará bajo su responsabilidad la aeronave, los equipajes, la carga y el correo y proveerá lo necesario para la protección y auxilio de los pasajeros y la tripulación.

c) Los inspectores de aeronáutica o, en su defecto, el comandante del aeródromo más cercano tiene la obligación de acudir personalmente al lugar donde haya ocurrido un accidente, de tomar las medidas pertinentes y de dar cuenta inmediata y pormenorizada a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

d) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes creará en todo el país centros auxiliares de búsqueda y salvamento.

e) Los propietarios o poseedores de aeronaves o sus representantes legales o agentes y los pilotos al mando de las respectivas aeronaves, tienen la obligación de dar parte inmediatamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de cualquier accidente que sufran sus aeronaves.

f) Las empresas de transporte aéreo tendrán la obligación, una vez que tengan informes precisos de accidente sufrido en sus naves o cuando consideren perdida alguna de las mismas, de proporcionar un boletín a las personas interesadas con los informes que tengan al respecto. (15)

---

(15) Ley de Vías Generales de Comunicación. México. Ed. Porrúa, 1987.

Los artículos 360 y 361, se refieren a los casos de pérdida y de abandono de aeronaves.

El capítulo XVII, referente al Registro Aeronáutico Mexicano, aunque no incumbe a las aeronaves que se accidentaron ante los casos que estudia esta tesis, es de importancia para la complementación de las disposiciones legales en materia de Derecho Aeronáutico Mexicano.

A continuación transcribimos el texto de los artículos referentes al registro:

"Artículo 371.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano en el cual se inscribirán:

- a) Los títulos por los cuales se adquiere, transmite modifique, grave o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquileres sobre:
  - Las aeronaves mexicanas.
  - Los aeródromos civiles.
  - Las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radioguías, estaciones radiolocalizadores y demás ayudas a la navegación aérea.
  - Los motores de las aeronaves.
- b) Las concesiones y permisos que amparen el transporte aéreo y los actos y resoluciones que los modifique o extingue.
- c) Las licencias de personal aeronáutico mexicano, sus renovaciones, suspensiones y cancelaciones.

Al margen de la inscripción que corresponda se anotarán:

- Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves, sus modificaciones y cancelaciones.

- Los certificados de aeronavegabilidad, sus renovaciones y cancelaciones".
- Las pólizas de seguros".

El reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano determinará: su composición, las formalidades de las inscripciones y sus anotaciones; las certificaciones que deban expedirse, así como los derechos que se usen. (16)

Artículo 372.- Los documentos que conforme el artículo anterior, deban inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano y no se registren, sólo producirán efectos entre quienes lo otorguen, pero no contra terceros, el cual si puede aprovecharlos en cuanto le fueren favorables".

Sin embargo, salvo por lo dispuesto por el artículo 363 si la inscripción debiere efectuarse también en el Registro Público de la Propiedad, conforme al artículo 6° de esta Ley y las disposiciones relativas del Código Civil para el Distrito Federal, se estará a lo dispuesto en el propio Código. (17)

Para complementar dicho contenido, transcribiremos el artículo 363, que dice;

"Podrán ser objeto de prenda los motores, hélices - piezas de repuesto, aparatos de radio, instrumentos y demás equipos".

---

(16) Ley de Vías Generales de Comunicación. México. Ed. Porrúa.  
1987

(17) IDEM.

Para que se tenga por constituida la prenda, deberá entregarse al acreedor real o jurídicamente.

En uno y otro caso surtirá efectos contra terceros a partir de la fecha de inscripción en el Registro Aeronáutico-Mexicano.

Del asiento respectivo, se remitirá copia autorizada al Registro Público de la Propiedad de la Ciudad de México para los fines que procedan. (18)

Respecto a lo que atañe al artículo 6°, basta ver su contenido, expuesto con anterioridad.

Por último, en este capítulo, no señala el artículo 373:

"El registro de matrícula de una aeronave podrá cancelarse:

- Por solicitud escrita del propietario de la aeronave o del titular del certificado de matrícula.
- Por orden de su autoridad competente.
- En caso de destrucción o pérdida de la aeronave.
- Cuando la aeronave no llene las condiciones de navegabilidad reglamentarias.

---

(18) Ley de Vías Generales de Comunicación. México. Ed. Porrúa 1987.

- Por abandono de la aeronave.
- Por cualquiera otra causa que señalen los reglamentos.

No podrá cancelarse el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen sin el consentimiento del acreedor. (19)

Al final de nuestro análisis de la Ley de Vías Generales de Comunicación, encontraremos el libro séptimo, que se refiere a las sanciones y que nos sirve como corolario a toda la explicación que hemos desprendido de esta legislación y sus efectos en la construcción del Derecho Aéreo Mexicano.

De este libro resalta, por lo que nos interesa, el artículo 533, que dice así:

"Los que dañen, perjudiquen o destruyan las vías generales de comunicación o los medios de transporte o interrumpan total o parcialmente o deterioren los servicios que operan en las vías generales de comunicación los medios de transporte serán castigados con tres a siete años de prisión y multa de 55,000 pesos".

Si el delito fuere cometido por imprudencia y con -

---

(19) Ley de Vías Generales de Comunicación. México. Ed. Porrúa 1987.

motivo de tránsito de vehículos pro carretera, aquel sólo se perseguirá por querrela, la cual únicamente podrá formularse cuando no se repare el daño en un plazo de treinta días naturales. En este caso, el delito se sancionará con multa hasta por valor del daño causado más la reparación de éste. (20)

Los pesos de multa a los que se refiere el artículo anterior, deberán entenderse en el sentido que expresa el artículo 2º transitorio del Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 13 de enero de 1986, que dispone:

Para la fijación del monto de las sanciones pecunarias que resulten aplicables según el capítulo único, libro séptimo, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, los importes mínimos y máximos establecidos se convertirán a días - de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, Area Metropolitana, a razón de un día por cada diez pesos, tomando en cuenta la fecha en que se cometió la infracción, excepción-hecha de las sanciones previstas en los artículos 535, y 537. (21)

Otros artículos del capítulo único del libro séptimo referente a las sanciones que dicen:

---

(20) Ley de Vías Generales de Comunicación. México. Ed. Porrúa 1987.

(21) IDEM.

En relación al artículo 542 es necesario comentar - que resulta ridícula la multa de 20 a 500 pesos que se señala para las embarcaciones o aeronaves que no den cuenta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de los cambios de propiedad o gravámenes impuestos a dichos medios de transporte. Por lo que sugerimos que se actualice con respecto a días de salario mínimo o se incremente el monto de la multa, a fin de que no se pierda el respeto respecto a los preceptos legales preestablecidos, pues se corre el riesgo de que tales preceptos se conviertan en anacrónicos u obsoletos, convirtiéndose en parte del derecho vigente, pero fuera del derecho positivo.

Por su parte el artículo 546 de la misma Ley de Vías Generales de Comunicación se contrapone al artículo 321, ya que por un lado se le otorgan facultades al capitán de una embarcación o piloto de una aeronave (ver art. 321), para ser el responsable de la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la aeronave, la tripulación, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo, y por otro lado, se le restringen facultades (ver art. 546) en la toma de decisiones.

El artículo 560 se refiere a las sanciones en que se incurre por inundar un aeródromo; el 561 a las correspondientes por obstrucción, interferencia o impedimento a la ra-

diocomunicación aeronáutica; el 562 a las imprudencias del personal técnico aeronáutico de tierra y que pongan o puedan poner en peligro la seguridad de las aeronaves y de los aeródromos e instalaciones auxiliares. (22)

El artículo 563 se refiere a la suspensión de licencias del personal técnico aeronáutico por violación a lo señalado en materia de seguridad y eficiencia, y siempre de acuerdo al juicio que emita la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El siguiente artículo, el 564, trata de la renovación de las mismas licencias.

El artículo 566 se refiere a la sanción por observar la inspección y aprobación de los diferentes trabajos que se le practiquen a la aeronave por motivo del mantenimiento o de la reparación según lo establecido en los reglamentos.

El artículo 569 nos habla de las sanciones a los que se nieguen a participar en operaciones de búsqueda y salvamento de aeronaves, por petición de autoridad y de la no comunicación a las autoridades competentes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de los accidentes aéreos que ha

---

(22) Ley de Vías Generales de Comunicación. México. Ed. Porrúa. 1987.

ya presenciado, de manera inmediata.

Concluiremos nuestra exposición de contenidos de De recho Aeronáutico Mexicano en la Ley de Vías Generales de Comunicación, con la mención del Código Penal en el artículo - 570.

Se aplicarán a la navegación aérea, en su caso las disposiciones del Código Penal para el Distrito Federal, rela tivas a la piratería. (23)

Hemos creído necesario incluir aquí las disposiciones señaladas, ya que muchas fueron comentadas con objeto de nuestro estudio, así pues, indicamos que el antecedente jurídico aquí expuesto, tiene un carácter meramente didáctico y - metodológico.

---

(23) Ley de Vías Generales de Comunicación. México Ed. Porrúa. 1987.

### **CAPITULO III**

## **CONCEPTOS TEORICOS FUNDAMENTALES SOBRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL DERECHO PRIVADO MEXICANO**

### III.1 CONCEPTO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Este concepto ha sido dividido en dos acepciones - por los tratadistas del derecho: en sentido amplio y en sentido estricto. En strictu sensu comprende la "necesidad de Observar voluntariamente una conducta conforme a lo que prescribe una norma de derecho ya en favor de la colectividad, ya - en favor de determinada persona". (1)

La obligación en su sentido más amplio, en cambio, ha sido definida como "la necesidad jurídica de cumplir voluntariamente una prestación de carácter patrimonial (pecuaria o moral), en favor de un sujeto que eventualmente puede llegar a existir o en favor de un sujeto ya existente". (2)

El concepto de responsabilidad civil, de acuerdo a estas dos concepciones, se diferencia en el sentido de que el primer concepto de esta obligación está conformado por norma de derecho, que contiene una persona llamado obligado-deudor, de cumplir voluntariamente a favor de otra persona llamada - acreedor, que puede exigir la restitución de una situación juridica al estado que tenía la misma, al momento de violarse -

---

(1) Gutiérrez y González, Ernesto. Derecho de las Ogligacio-- nes. Ed. Cajica, S.A. Puebla, Pue. 1987. pp. 12-13

(2) Op. Cit.

con culpa un deber jurídico estricto sensu, o una obligación lá o sensu.

Sin embargo, en la obligación lato sensu, se establece una declaración unilateral de voluntad, que se sitúa en la hipótesis de que un sujeto está obligado conforme a la ley a ser "deudor" de otro sujeto, existente o no, que pueda exigir la prestación e incluso puede suceder que mientras dure la obligación no llegue a tener "acreedores".

En esta concepción, el sujeto "obligado" no es "deudor" ni tiene "acreedor", sólo se convertirá en deudor si surge otro sujeto que le exija la prestación.

En cambio, el concepto de responsabilidad civil en estrictu sensu, implica la necesidad jurídica que tiene una persona denominada obligado deudor, de cumplir voluntariamente a favor de otra persona, denominada acreedor, que le pueda exigir una prestación de carácter patrimonial (pecunaria o moral), al momento de violarse con culpa un deber jurídico en estrictu sensu.

Especies de responsabilidad civil.

En términos generales la palabra responsabilidad -

viene de responder, y este vocablo a su vez proviene del latín "respondere", según expresa el diccionario de la Lengua Española. (3)

Los tratadistas del derecho civil han identificado dos tipos de responsabilidad civil:

- a) Responsabilidad en la que se cumple lo prometido pero no se indemniza, y
- b) Responsabilidad en la que se indemniza. Esta a su vez puede provenir de dos causas:
  - De una responsabilidad por hecho ilícito.
  - De una responsabilidad objetiva en la cual no hay ilicitud.

La responsabilidad en la que se cumple lo prometido, es la responsabilidad que asume una declaración unilateral de voluntad, y cumple con lo prometido.

En el segundo caso, en la responsabilidad en que se indemniza puede provenir de dos fuentes:

---

(3) Gutiérrez y González, Ernesto. Op. Cit.

- a) Responsabilidad por hecho ilícito, y
- b) Responsabilidad objetiva, pero en la cual no -- existe una conducta ilícita que lleve a una persona a indemnizar.

En la responsabilidad por hecho ilícito proviene de violar un deber o una declaración.

El concepto del jurista mexicano Gutiérrez y González (4), define la responsabilidad por hecho ilícito de la siguiente forma: "Responsabilidad por hecho ilícito es una conducta que consiste en restituir las cosas al estado que tenían, y de no ser posible, en el pago del daño y perjuicio, causada por una acción u omisión de quien los cometió por sí mismo, o sea, acción u omisión, permitió que se causaran por personas a su cuidado cosas que posee, y que originó la violación culpable de un deber jurídico estrictu sensu, o de una obligación lato sensu previa, en cualquiera de sus dos especies.

De la definición anterior, el autor desprende los siguientes elementos de la Responsabilidad por hecho ilícito:

---

(4) Gutiérrez y González, Ernesto. Op. Cit.

- a) Una acción o una omisión.
- b) Un daño o perjuicio.
- c) Relación de causalidad entre acción u omisión y el daño o el perjuicio.
- d) Restitución de las cosas al estado jurídico que tenían.
- e) Sólo de no ser posible restituir, entonces pagar daños y perjuicios.
- f) Imputable al autor de la acción u omisión.
- g) Que la acción u omisión sea de hecho propio, o - que por ella, una persona a su cuidado, o cosa - que posee, causen el daño material.
- h) En ciertos casos que el autor de la conducta, se constituya en mora.
- i) Violación culpable de un deber jurídico estricto sensu, o de una obligación lato sensu, previa al hecho ilícito.

De las fuentes anteriores de responsabilidad civil, las que interesan para el análisis de nuestro estudio son a) y b).

En el caso de una acción u omisión, las leyes preceptúan, que se haga una cosa u otra, o se abstenga de realizar otra; el hecho ilícito puede derivarse de:

- Una acción, haciendo lo contrario a lo que un deber jurídico determina o a lo establecido en una obligación previa lato sensu o bien.
- No haciendo lo que el deber jurídico, la obligación previa contractual o una declaración unilateral de voluntad, lo cual es una omisión.

En el caso de un daño o un perjuicio el Código considera en el Art. 2108 que: "Se entiende por daños la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la falta de cumplimiento de una obligación.

### **III.2 LA RESPONSABILIDAD CIVIL DESDE LA PERSPECTIVA DEL DERECHO PRIVADO MEXICANO**

El Código Civil trata indebidamente la materia de los hechos ilícitos, y da normas diferentes para el caso de que se viole un deber jurídico o una obligación previa, y divide de manera por demás inconveniente la materia de los hechos ilícitos, el art. 2107 a la letra dice:

"La responsabilidad de que se trata en este título, además de importar la devolución de la cosa o su precio, o la de entreambos, en su caso importará la reparación de los daños y la indemnización de los perjuicios".

Por su parte el Art. 2117, en su segundo párrafo -

dice:

"Si la prestación consistiere en el pago de cierta cantidad de dinero, los daños y perjuicios que resulten de la falta de cumplimiento, no podrán exceder del interés legal, salvo convenio en contrario".

El Código considera en su Art. 2108 que:

"Se entiende por daños la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por falta de cumplimiento de una obligación".

Y agrega en el Art. 2109 que:

"Se refuta perjuicio la privación de cualquier ganancia ilícita, que debiera haberse obtenido con el cumplimiento de la obligación".

En estos artículos del Código Civil se tiene la prueba de como se separa la materia de los hechos ilícitos. Esta situación no sucede en los Códigos de Tlaxcala y de Puebla.

El Código Civil del Estado de Tlaxcala, en su Art. 1401 dice:

"Se entiende por daño la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la realización del hecho - que la ley considera fuente de la responsabilidad".

### III.3 CONCEPTO Y ESPECIES DE RIESGO, RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y SUBJETIVA

El concepto de responsabilidad objetiva estricto - sensu, proviene de una responsabilidad que tiene un sujeto - llamado obligado-deudor, a favor de otra persona llamada acreedor que le puede exigir la restitución de una situación jurídica al estado que tenía al momento de producir la violación de un deber jurídico estricto sensu o de una obligación lato sensu, por una conducta o un hecho considerados por la ley como objetivamente dañosos, peligrosos en sí mismos, o por una conducta basada en el error sin que medie un hecho ilícito.

En cambio, la responsabilidad subjetiva proviene - siempre de un hecho ilícito producido por una acción u omisión, en donde existe un dolo y una culpa.

Quiere decir que el autor de la acción u omisión - produjo un hecho ilícito y que el perjudicado tiene que probar que la conducta dañosa le es imputable al autor del hecho ilícito, para que sobre éste recaiga la responsabilidad por - la reparación, a menos que pruebe si la hay, una causa que lo

libere.

Los antecedentes históricos de la responsabilidad civil tienen su origen en el riesgo creado.

El riesgo creado tiene su origen con la introducción de las máquinas en la industria, causando múltiples accidentes entre los obreros, en razón de su complejidad y falta de experiencia en su uso. Tales daños a los trabajadores, no comprometían la responsabilidad del patrón a quien no podía demostrarse culpa alguna y las víctimas no eran indemnizadas.

Ello movió a los juristas a buscar otro apoyo a la responsabilidad civil que no fuera la culpa, el cual hallaron en el concepto riesgo, así surgió la responsabilidad objetiva por riesgo creado.

Esta teoría fue acogida por la ley mexicana a inspiración de los Códigos Civiles Suizo y Ruso.

En el Art. 1913 del Código Civil contempla cómo se obliga al pago de daños y perjuicios a todo el que cause un daño por el uso de objetos, sustancias o aparatos peligrosos por su velocidad, por su naturaleza explosiva o inflamable, o por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan, o por

otras causas análogas. Todo ello aún cuando obre lícitamente, es decir, sin violar norma jurídica alguna y sin incurrir en cualquier falta de conducta que le fuera atribuible.

Por lo que deducimos que el transporte aéreo encuadra perfectamente en este contexto.

Y la responsabilidad civil (obligación de indemnizar) tiene como fuente el riesgo creado.

Una de las principales características del seguro aeronáutico (5), es que corresponde al Derecho Privado.

Puede afirmarse que se trata de un contrato jurídico mercantil, oneroso, consensual y de buena fe. Más sin embargo, no se puede negar su carácter internacional, ya que no sería posible concebir la existencia de una regulación aislada debido a las siguientes razones:

- 1a. El carácter internacional de la aviación.
- 2a. La naturaleza del Derecho Aeronáutico.

---

(5) Término apropiado según Tapia Salinas. Aeronave y actividad, elementos que caracterizan al seguro y lo transforman en seguro aeronáutico (Op. Cit).

- 3a. En la producción del riesgo siempre existirá la posibilidad de que el siniestro se pueda producir en cualquier frontera.
- 4a. La aplicabilidad del Derecho Internacional.
- 5a. La uniformidad de las indemnizaciones que es el punto que quisiéramos hacer notar en la presente tesis, precisamente porque se admite este carácter internacional, es norma práctica corriente que el asegurado contrate la cuantía de las indemnizaciones en el transporte aéreo en cantidades de tipo fijo independientemente de los niveles de vida y jurisprudencia nacional, siempre y cuando sean suficientes para proporcionar la cobertura de los riesgos. Este carácter internacional puede tomarse desde dos puntos de vista:
- a) En el aspecto de derecho comparado entre las legislaciones internas o principios jurídicos de cada país, para homogeneizar criterios.
  - b) Como posibilidad de llegar a fórmulas y disposiciones a insertar en los convenios internacionales.

### III.4 ESPECIES DE RESPONSABILIDAD CIVIL: INDEMNIZACION, CONCEPTOS Y TIPOS DE INDEMNIZACION, CASO FORTUITO

Dentro de la responsabilidad civil, el concepto clave es el de la indemnización, la cual ha sido definida como: "La necesidad jurídica que tiene una persona, de observar una conducta que restituya al estado que guardaba, un derecho ajeno, antes de la realización de un hecho dañoso, culpable o no, que le es imputable a éste, y de no ser posible ello, debe realizar una prestación equivalente al monto del daño y del perjuicio, si lo hubo". (6)

En materia de derecho, la indemnización consiste en restituir las cosas al estado que guardaban antes de la conducta dañosa, y sólo cuando ello resulte imposible, se traduce la indemnización en un pago por el daño y el perjuicio.

Un hecho ilícito puede dar lugar a dos diversos tipos de indemnización: una, cuando ya se violó el deber y cuando la obligación ya no es susceptible de cumplirse y otra, en los casos en que la obligación aún es susceptible de cumplirse aunque con retardo. En ambos casos se debe indemnizar, pero los tipos de indemnización son diferentes. De ello resultan dos tipos de indemnización.

1. "Compensatoria" o "retributiva" y
2. "Moratoria"

En el primer caso, se habla de indemnización compensatoria, para denotar que, al no ser ya posible cumplir con la prestación debida, se debe entregar a la víctima el importe del valor patrimonial que se le afecta, y entonces se habla de "compensación" aunque también se utiliza el calificativo de "indemnización retributiva", ya que en efecto, sirve para retribuirle a la víctima el valor económico perdido.

En el segundo caso, se trata de la indemnización moratoria, debido a que se presenta el daño y ya no tiene reparación posible, surge la necesidad de retribuir de inmediato la indemnización retributiva, pero se deberá dar además, otra indemnización, la moratoria, por el tiempo en que tarde en cumplirse la indemnización retributiva.

En el caso de que el responsable de la violación del deber jurídico stricto sensu, o de la obligación lato sensu actuará sin culpa al generarse el siniestro, invocará al caso fortuito o fuerza mayor y quedará, si lo prueba, irresponsable del daño o perjuicio causado.

Cabe aclarar que en el Derecho Mexicano son palabras sinónimas "caso fortuito" y "fuerza mayor". El Código Civil - utiliza indistintamente una u otra, y por lo que hace a los - efectos se puede afirmar que son iguales.

## **CAPITULO IV**

### **ANTECEDENTES LEGISLATIVOS NACIONALES E INTERNACIONALES EN LO CONCERNIENTE A LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN INDEMNIZACIONES CONTRACTUALES Y EXTRACONTRACTUALES**

#### IV.1 ANTECEDENTES, NATURALEZA Y GENERALIDADES DE LOS SEGUROS

La industria y el comercio moderno están cimentados en dos pilares, uno de los cuales es el crédito; el otro el seguro, por lo demás con frecuencia este último se presenta como condición del primero. Un indicio revelador de la importancia económica del seguro, lo configura el hecho de que ningún contrato, por lo menos en México, reclama para sí una reglamentación tan amplia y detallada que se desprende del Código de Comercio, que se encuentra regulado por una ley exclusiva, y otra ley igualmente exclusiva, que consigna el régimen de constitución, control y vigilancia de las empresas aseguradoras, (Ley General de Instituciones de Seguros), a ello hay que agregar una consideración ya no de tipo legal, sino administrativa, un organo de vigilancia denominado Comisión Nacional Bancaria y de Seguros. Este panorama legislativo nos servirá como marco legislativo para la responsabilidad civil en el transpote aéreo.

El transpore aéreo por su naturaleza de altos costos en caso de siniestro, trae como consecuencia una disposición legal que contiene aparejado el contrato de seguro.

El contrato de seguro está regulado de modo princi-

pal por la Ley sobre el Contrato de Seguro, además en la Ley General de Instituciones de Seguros.

De acuerdo con el Artículo Primero de la Ley del contrato de seguro, por medio de un 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. El contrato de seguro se puede definir como un contrato formal, solemne, típico y consensual. (1)

Existe también un tercer elemento de existencia entre una empresa aseguradora y un contratante del seguro, que aunque no está contemplado en la definición, si se encuentra en el Código Civil, en el Artículo 1813, y que es la buena fe y que en México es parte esencial de todo contrato.

Otro elemento que interviene en materia de seguros es la póliza. Esta palabra es de origen italiano y se deriva del latín pollicitatio, que significa promesa o tal vez proviene de polypticun, escrito doblado, (2) las palabras equiva

---

(1) Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Mercantil. Ed. Porrúa, México, 1984.

(2) Diccionario Larousse ilustrado. Ed. Larousse, México, 1984.

lentes en otros idiomas serían en inglés policy, en francés - police, en portugués epolice y en español póliza. La primera ley que la reglamentó fue un estatuto florentino que data de 1525.

Sin embargo, en nuestra ley, la póliza ha perdido - su solemnidad histórica para convertirse simplemente en un do documento probatorio, cuya función puede sustituirse con la confesional o con la evidencia del conocimiento, por parte del - oferente de la aceptación del seguro por parte del asegurador (ver Artículo 19, L.C.S.).

La prima es otro elemento importante en esta mate-- ria, y representa la contraprestación que el asegurado debe - pagar a la empresa aseguradora. En la actualidad esta cuota - se fija con aprobación estatal, en base a cálculos actuaria-- les y no puede ser reducida ni aumentada por convenio entre - asegurador y asegurado, ya que ella representa la porción que dentro del volumen global de los riesgos, corresponde al bene-- ficiario expuesto a ellos. El asegurado deberá pagar la prima en su propio domicilio, salvo convenio expreso en contrario - (Artículo 31 L.C.S.). Si se produjera el siniestro y el bene-- ficiario debiera primas o préstamos al asegurador, éste podrá compensarlos, pero no serán compensables otros créditos del - asegurador contra el beneficiario (Artículo 28 y 33 L.C.S.) .

La primera prima vencerá en el momento de la celebración del contrato y las ulteriores, al principio de cada período, salvo convenio (Artículo 34 y 36 L.C.S.).

Por su parte, el infraseguro se contempla en el Artículo 92, y el supraseguro se encuentra contemplado en Artículo 95, pero en este caso rige el principio de ubérrima fides.

En consecuencia, el seguro es un acto de naturaleza jurídica, es un título de crédito aunque algunos autores como Arturo Díaz Bravo, afirma que se trata de un nuevo título de crédito cuyo valor literal queda sujeto a una condición suspensiva.

El seguro contra la responsabilidad civil, surgió a principios del siglo pasado en Francia. En nuestro derecho el seguro contra la responsabilidad tiene especial conformación, porque en él aparece un tercer elemento, el tercer dañado, que no forma parte del contrato y que por ser beneficiario tiene acción directa contra la compañía aseguradora (Artículo 147 L.C.S.). No importa que el daño causado por el asegurante sea culposo o no, cuando el daño surja y se valore en los términos del Código Civil, el tercero dañado tendrá doble acción de resarcimiento, primero contra el causante del -

daño (asegurado) y luego contra la compañía aseguradora, la que tendrá el carácter de deudora solidaria del asegurado ocasionador del daño. Consecuentemente el tercero podrá ejercer su acción contra cualesquiera de los obligados asegurador o asegurado, o contra ambos conjuntamente.

Los gastos del juicio serán a cargo de la empresa aseguradora salvo convenio en contrario (Artículo 146 L.C.S.) y de allí nace la responsabilidad contractual.

La Ley General de Instituciones de Seguros, en su Artículo 135, previene que en caso de reclamación contra una institución aseguradora derivada de un contrato de seguro, el reclamante deberá acudir ante la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, la cual deberá citar a las partes a una junta en la que exhortará a conciliar sus intereses, y si esto no fuera posible para que voluntariamente y de común acuerdo le designen árbitro. Y en caso de no ser posible un arreglo extrajudicial, ni se nombre árbitro, los reclamantes tendrán el camino libre para acudir ante los tribunales en vía ordinaria mercantil.

Ahora bien, si ambas partes designan árbitro ante la comisión, el procedimiento arbitral se ajustará, conforme al principio establecido por el Código de Comercio, en el que

menciona que el procedimiento mercantil preferente es el convencional, a lo que las partes convengan y se aplicará supletoriamente: en primer lugar el Código de Comercio, en segundo término el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito a lo dispuesto por el Código de Comercio no se exigirá la legalización de documentos oficiales, el compromiso arbitral deberá constar en acta levantada ante la Comisión.

Si el laudo fuera el condenatorio, la Comisión concederá a la aseguradora un plazo de 15 días para cumplirlo, y si no lo hiciere, la Comisión ejecutará su resolución para lo cual podrá disponer de las inversiones de las reservas técnicas de la institución. Contra el laudo de la Comisión sólo procederá el amparo.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido que el amparo que procede es el amparo directo.

El juicio ordinario procede una vez agotado el procedimiento conciliatorio ante la Comisión, si el resultado es negativo, podrá el reclamante iniciar un juicio ordinario mercantil ante juez competente, en este juicio, la actividad jurisdiccional llegará hasta a declararse ejecutoriada la sentencia, pero la ejecución de ésta corresponderá a la autoridad administrativa.

El juez, una vez que exista sentencia ejecutoriada, la comunicará a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, - la que requerirá a la Aseguradora para que compruebe dentro de 72 horas haber cumplido la sentencia, y si no lo hiciere, la Secretaría mandará pagar al interesado con la reserva que haya ordenado constituir la Comisión durante el procedimiento - conciliatorio, y si tal reserva no fuere suficiente, la Secretaría para hacer el pago indicado mandará rematar en la bolsa los valores que conforme a la ley, la institución aseguradora debe tener depositada en Nacional Financiera, Art. 136 (Ley - General de Instituciones de Seguros).

#### IV.2 SEGUROS, LEGISLACION NACIONAL E INTERNACIONAL

Ley General de Instituciones.

Los tipos de seguros que más nos interesan están especificados en el artículo 8 de esa ley:

- a) Para las operaciones de accidentes y enfermeda--des, los que tengan como base la lesión o incapacidad que afecte a la integridad personal, salud o vigor vital del asegurado, ocasionada por accidente o enfermedad de cualquier género.

- b) Para el ramo de responsabilidad civil y riesgos profesionales, el pago de la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de seguro.
- c) Para el ramo marítimo y de transporte, el pago de la indemnización por los daños y perjuicios que sufran los muebles y semovientes objeto del traslado. Pueden igualmente asegurarse los cascos de las embarcaciones y los aeroplanos, para obtener el pago de la indemnización que resulte por los daños o la pérdida de unos u otros, o por los daños o perjuicios causados a la propiedad ajena a terceras personas con motivo de su funcionamiento, en estos casos, se podrá incluir en la pólizas regulares que se expidan, el beneficio adicional de responsabilidad civil.
- d) Para el ramo de incendio, los que tengan por base la indemnización de todos los daños y pérdidas causados por incendios, explosión, fulminación o accidentes de naturaleza semejante. (1)

---

(1) Seguros y Fianzas. México. Ed. Porrúa. 1987.

Las situaciones más comunes en el ámbito del transporte aéreo comercial de servicio público internacional, son las que se explican en el artículo 10:

Para los efectos de esta ley se entiende:

- Por reaseguro la participación de dos o más empresas de seguro en un mismo riesgo, en virtud de contratos directos realizados para cada una de ellas con el asegurado.
- Por reaseguro, el contrato en virtud del cual una empresa de seguros toma a su cargo total o parcialmente un riesgo ya cubierto por otra o el remanente de daños que exceda de la cantidad asegurada por el asegurador directo.
- Por contraseguro, el convenio en virtud del cual una empresa de seguros se obliga a reintegrar al contratante las primas o cuotas satisfechas o cubiertas, cuando se cumplan determinadas condiciones. (2)

Lo anterior se presenta sobre todo dada la magnitud del riesgo y de la responsabilidad o mejor dicho, responsabilidades creadas con motivo de los accidentes aéreos, en nuestro caso, ocurridos en la superficie. Y ocasionados por aeronaves con matrícula extranjera, con la cual el problema también puede ser tratado por el Derecho Internacional que por el momento será abordado.

Completando todo lo anterior, el artículo 28 nos dice:

"La Secretaría de Hacienda y Crédito Público podrá autorizar, oyendo la opinión de la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, el establecimiento en la república de oficinas de representación de reaseguradoras extranjeras". (3)

Los asegurados tendrán el carácter de acreedores con privilegio especial y cobrarán a todos los demás acreedores del mismo grado. (4)

Con lo cual, la legislación en cuestión brinda una protección adicional para el cumplimiento de las responsabilidades de los asegurados, aún en el caso extremo de la quiebra

---

(3) Seguros y Fianzas. México. ed. Porrúa. 1987.

(4) IDEM.

de una Compañía de Seguros.

#### La Ley Sobre el Contrato de Seguro.

La definición de contrato de seguro está expresada en el artículo 1° de este Ordenamiento.

Por 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. (5)

La cobertura queda clara en el artículo 59:

"La empresa aseguradora responderá de todos los -- acontecimientos que presenten el carácter del riesgo cuyas consecuencias se hayan asegurado, a menos que el contrato excluya de una manera precisa determinados acontecimientos". (6)

Son importantes los artículos siguientes:

"Artículos 77. En ningún caso quedará obligada la empresa, si probase que el siniestro se causó por dolo o mala fe del asegurado, del beneficiario o de sus respectivos causahabientes".

---

(5) Seguros y Finanzas. México, Ed. Porrúa. 1987.

(6) IDEM.

"Artículo 78. La empresa aseguradora responderá del siniestro aún cuando éste haya sido causado por culpa del asegurado, y sólo se admitirá en el contrato la cláusula que libre a la empresa en caso de culpa grave".

Cuando se realiza una conducta que objetivamente es igual a otra producida por un hecho ilícito, pero no medió una culpa, y ello se produjo por caso fortuito, entonces el efecto de éste sobre la responsabilidad, es evitar que la misma se genere a cargo del incumplido. Si la cosa se pierde por caso fortuito o fuerza mayor, la obligación quedaría sin efecto y el dueño sufrirá la pérdida. En los artículos 78, 79 y 80 se contempla dicha situación.

"Artículo 79. La empresa responderá de las pérdidas y daños causados por las personas respecto a las cuales es civilmente responsable el asegurado. Pero se admitirá en el contrato la cláusula de que trata el artículo anterior".

"Artículo 80. Igualmente responderá siempre que el siniestro se cause en cumplimiento de un deber de humanidad". (7)

La prescripción de las acciones derivadas de los seguros indica el artículo 81, es de dos años a partir de la fecha en que tuvieron lugar los hechos del siniestro.

El título segundo contratos de seguro contra los daños, se relevan los capítulos II y V, dedicados respectivamente al seguro contra incendio y el seguro contra la responsabilidad.

Reglas para Aplicar el Seguro de Viajero (del 28-I-76).

Aparte de la obligatoriedad de este seguro, conside

ramos necesario presentar aquí el contenido de la regla 6a.

"Los pasajeros protegidos por el seguro del viajero que sufran accidentes con motivo del transporte en las vías de comunicación sean terrestres, aéreas o marítimas tendrán los siguientes derechos".

Por muerte la suma principal de \$ 100,000 máximo.

Por incapacidad total o permanente, la suma principal de \$ 100,000 como máximo.

Por incapacidad parcial o permanente, los porcentajes máximos que se señalen en la tabla de valuación de incapacidades permanentes del artículo 514 de la Ley Federal del Trabajo en vigor, considerándose dichos porcentajes en relación con la suma de \$ 100,000 que es la cobertura máxima por indemnizaciones incluyendo la responsabilidad objetiva del transportista.

Por gastos médicos, un máximo de \$ 50,000 de conformidad con la tabla siguiente:

Por inhabilitación el viajero que lleve a cabo una vida económicamente activa tendrá derecho al pago del salario

mínimo vigente en la zona donde la víctima preste sus servicios, en caso de cesantía el salario mínimo del lugar del accidente.

Este pago se cubrirá íntegro el primer día de cada semana. (8)

Completando el cuadro de indemnizaciones, en la última parte de la regla 8a, se dice:

"La pérdida de los equipajes y pertenencias del pasajero registrados al abordar el transporte se indemnizará con \$ 500 por cada bulto, maleta o atado. La avería será paga da proporcionalmente al daño causado sin que pueda rebasarse en ningún caso, la cantidad establecida para el caso de la pérdida. (9)

Y señalarnos de paso, que los artículos siguientes terminan nuestro análisis del documento referido.

Regla 9a. Las solicitudes de indemnización, deberán

---

(8) Seguros y Finanzas. México. Ed. Porrúa. 1987.

(9) IDEM.

presentarse dentro de los noventa días siguientes a la fecha en que se registre el accidente, pudiendo presentar la reclamación el viajero o su representante legal.

Las pruebas del accidente deberán ser proporcionadas dentro de los términos en que debe presentarse la solicitud de indemnización, pues transcurridos dichos plazos sin que la solicitud se presente, el viajero perderá el derecho de ser indemnizado. (10)

En la misma regla que para el caso de las defunciones se debe presentar copia certificada del acta respectiva del Registro Civil.

Para la investigación que venimos realizando, coadyuva bastante el contenido de la regla 10.

"El personal de las empresas que presten servicio público de transporte, independientemente de las actuaciones judiciales, deberán redactar un acta del accidente que ocurra, en la que deberán hacer constar las declaraciones de los testigos presenciales y todos los detalles que puedan servir pa-

ra el esclarecimiento del hecho, expresando las causas que lo hayan motivado, esta acta se remitirá a la empresa respectiva con copia para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes".

(11)

Para actualizar los montos establecidos en el Reglamento anterior, se llegó al:

Acuerdo Secretarial por el que se fija el monto de la indemnización correspondiente al Seguro del Viajero para los casos de fallecimiento o de incapacidad total o permanente del 15-VIII-83.

Que en su artículo único corrige al Reglamento expedido con anterioridad.

"El monto de indemnización correspondiente al seguro del viajero será por la cantidad de \$ 500,000, para los casos de fallecimiento o de incapacidad total permanente y \$ 5,000, por pérdida de cada bulto, maleta o atado, registrados al abordar el transporte". (12)

---

(11) Seguros y Fianzas. México. Ed. Porrúa. 1987.

(12) IDEM.

#### IV.3 LEYES Y DISPOSICIONES REGULADORAS EN MATERIA DE INDEMNIZACION EN EL TRANSPORTE AEREO

Posteriormente, a los breves antecedentes teórico-legislativo referente a los seguros nos introduciremos al ámbito aéreo.

La Ley de Vías Generales de Comunicación menciona en su Art. 4°. Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte se decidirá:

- I. Por los términos mismos de las concesiones y contratos.
- II. Por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales.
- III. A falta de disposiciones de esa Legislación, por los preceptos del Código de Comercio.
- IV. En defecto de unas y de otros, por los preceptos del Código Civil del Distrito Federal y Federal de procedimientos Civiles.
- V. En su defecto de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se

trata.

En resumen, un gran cúmulo de antecedentes legislativos que se oponen a las necesidades de la era moderna y principalmente al dinamismo esencial principio y característica del derecho aéreo.

#### **IV.4 PRINCIPALES DISPOSICIONES Y REQUERIMIENTOS**

##### **NACIONAL EN MATERIA DE SEGUROS EN EL TRANSPORTE AEREO**

El Convenio de Varsovia en su Artículo 22, menciona una indemnización en caso de muerte de pasajero una cobertura igual a la cantidad de 125 000 francos, cantidad que, posteriormente se incrementó en el protocolo de la Haya del año de 1955 a la cantidad de 250 000 francos; pero posteriormente en el año de 1965, por iniciativa de los Estados Unidos, anunciaron una petición en la cual pedían que se aumentaran los límites de responsabilidad de las líneas aéreas por daños causados por muerte o lesiones a los pasajeros a un valor de 1'000,000 de dólares o Estados Unidos dejaría de formar parte del Convenio de Varsovia, lo que significaba una gravísima amenaza a la unificación del derecho internacional del

transporte aéreo. (3)

Como la mayoría de los países no estaban en condiciones económicas de cubrir tales indemnizaciones, la OACI convocó a una conferencia para resolver el problema, pero ésta fracasó, por lo que las líneas aéreas próximo a vencerse el plazo llegaron a un acuerdo interlineal.

Este acuerdo interlineal IATA suscrito en Montreal, el 4 de mayo de 1966 cambió el principio de responsabilidad presunta por el de responsabilidad objetiva, por renuncia al Art. 20, párrafo 1, del Convenio de Varsovia, elevó los límites de responsabilidad de 250,000 francos a 75,000 Dlls., y estableció que el ámbito geográfico de su aplicación se extiende sólo a los transportes aéreos en contacto físico con el territorio estadounidense.

México, la L.V.G.C. menciona en su Art. 343: La empresa deberá cubrir por muerte o incapacidad permanente, la cantidad equivalente a 6,780 días de salario mínimo vigente en el D.F. (4) de acuerdo al salario mínimo vigente, julio de -

---

(3) Francoz Rigalt, Antonio. Derecho Aéreo y Espacial UNAM. - 1980.

(4) Salario Distrito Federal, julio 1989.

1989, obtenemos un valor de 9,160 pesos M.N. que daría un -  
equivalente a 71'118,800 pesos M.N., por equipaje de mano y -  
su pérdida sería contabilizada a 20 días de salario mínimo, -  
lo cual equivaldría a 185,200 pesos M.N. y finalmente, la res  
ponsabilidad limitada por daños a terceros en el Art. 352, -  
menciona 12,500 días de salario mínimo, cuyo equivalente se-  
ría 114'500,000 pesos M.N.

Por lo anteriormente expuesto, resulta una diferen-  
cia bastante notable en las cantidades expuestas, entre el Con  
venio de Varsovia y la Legislación Mexicana.

#### **DOT (DEPARTMENT OF TRANSPORT)**

El Código de Reglamentación Federal del Departamen-  
to de Transporte de los Estados Unidos, menciona en su parte -  
205.5 (5), los requerimientos de seguro para cualquier compa-  
ñía de transporte aéreo foráneo deberá cubrir un seguro de -  
responsabilidad de 300,000 Dlls. por persona respecto a la -  
responsabilidad total, lo menciona multiplicando 300,000 Dlls.  
por el 75% de la capacidad del avión según se trate el número  
de pasajeros. Siempre y cuando se trate de aviones de gran ca

---

(5) Federal Regulations Code, DOT. US.A. 1989.

pacidad, ya que los aviones chicos tienen una cuota menor.

Aunado a estos requerimientos, el transportista foráneo, deberá firmar una carta-acuerdo (la forma 263) del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, renunciando a los límites expuestos en el Convenio de Varsovia, como el Acuerdo de Montreal de 1966.

Como comentario adicional a estas disposiciones, tenemos a los arrendadores de aviones que surgen como consecuencia de los altos costos de las modernas aeronaves, por lo que en la mayoría de los casos los países en vías de desarrollo por su déficit económico, se ven precisados a rentar dichas aeronaves y estos arrendadores, como uno de sus principales requisitos de arrendamiento son la cobertura de seguros que por lo general son un poco más altos a fin de proteger sus inversiones, 500,000,000 Dlls.

Por lo anteriormente expuesto, apuntamos como conclusión una unificación de criterios internacionales a fin de resolver en la forma más equitativa de acuerdo a los intereses internacionales, así como a los domésticos, y así evitar en lo posible esas disparidades existentes entre las diversas fuentes normativas provenientes de los diferentes países del mundo. (Fuente: Seguros La Provincial).

**ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

## **CAPITULO V**

### **SINTESIS DE LOS PRINCIPALES CONVENIOS Y PROTOCOLOS INTERNACIONALES REFERENTES A LA TRANSPORTACION AEREA**

Antes de entrar en materia, podemos decir que nuestra tesis aborda un problema jurídico que se ejemplifica en el conflicto de leyes, esta situación se encuentra sometida - simultánea o sucesivamente a dos o más normas que proceden de diferentes sistemas jurídicos. Se puede hablar de conflicto de leyes de carácter internacional, que se presenta entre sistemas jurídicos de estados soberanos e independientes. En este último caso, el objeto es claro: reglamentar a nivel internacional el ejercicio de los derechos. (1)

También, por lo que respecta a nuestra legislación; y por lo cual entramos en conflicto con ciertas normas internacionales, está tipificado en el Derecho Internacional, y di ríamos también en el interno, como puntos de contacto y/o nor mas positivas que rigen en los casos prácticos.

LOCUS REGIT ACTUM: el lugar rige al acto (Art. 15 del Código Civil para el Distrito Federal.

LEX LOCI EXECUTIONIS: la ley del lugar donde se haya cometido el delito o cusidelito será la aplicable. (2)

---

(1) Pérez Nieto Castro, Leonel. Derecho Inrernacional Privado. México. Secretaría de Relaciones Exteriores, 1981. p. 18.

(2) Ibid. p. 43.

Lo anterior viene al caso debido a que, como veremos más adelante, no hay concordancia plena y sí mucha discrepancia en lo que el Derecho Internacional señala respecto a la responsabilidad civil, y lo que sobre lo mismo expone nuestra Legislación.

Es encesario insistir en las diferencias, dado que en lo futuro nuestro país no podrá sustraerse a la ratificación de los principales tratados sobre aeronavegación y similares.

Es importante que no se deje para un mañana muy lejano la actualización de nuestras normas con respecto a las internacionales, porque cada vez más, México se encuentra unido al resto del mundo y en la convivencia y el intercambio recíproco de las naciones, deberá existir una mayor aceptación de las reglas acordadas por las convenciones internacionales.

Queremos dejar claro que nuestro interés no va en el sentido de obligar al legislador a acatar de inmediato y de una manera irreflexible, los acuerdos internacionales, sino sobre todo, generar la inquietud de sentirnos protegidos y ser solidariamente responsables de la planeación, operación y control de la aeronavegación nacional e internacional que se interne en nuestro país.

Los accidentes aéreos que nos interesan, incurren en esas situaciones de discordancia entre la norma interna y el Derecho Internacional. La responsabilidad civil se limita a lo estipulado por nuestros códigos y normas respectivas ya comentadas en la primera parte de este trabajo, en perjuicio de los acuerdos internacionales que provoca que el trato a nuestro país en lo referente a aeronavegación, sea correspondiente al que nosotros damos, en caso de accidentes aéreos.

De todos modos, aún sabiendo que no podemos igualar el Derecho Aeronáutico Mexicano con el Internacional, expon-dremos algunas partes de las convenciones internacionales a fin de que podamos extraer conclusiones que sean válidas para la doctrina mexicana en casos de accidentes aéreos y la res-ponsabilidad civil emanada de los mismos, sin llegar al dogma-tismo de aceptar leyes para las cuales quizás aún no estemos-preparados, y su ratificación eleve el costo social de la cri-sis económica, dado un incremento rápido de las obligaciones-pecuniarias derivadas de una interpretación directa de la nor-ma internacional en los casos que explicaremos en la siguien-te parte.

Mientras tanto, limitémonos a encontrar la normati-vidad internacional en materia y hagamos un balance de sus -aportaciones.

## V.1 CONVENIO DE VARSOVIA

De fecha 12 de octubre de 1929, tuvo su origen por el gobierno francés en el año de 1925 a través del CITEJA (Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos), -- siendo estos dos textos refundidos en uno sólo en la reunión de Bruselas de 1927, transformándose en un proyecto definitivo, siendo sometido a los diferentes estados en ocasión de la 2a. Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, reunidos en Varsovia en el mes de octubre de 1929 y quedó así concluida la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, más conocida con el nombre de Convenio de Varsovia. (1)

Esta Convención que es la más antigua y la que logró un mayor número de estados adheridos, es la que ha tenido mayor relieve en el campo del transporte aéreo internacional.

Posteriormente, ha habido modificaciones respetando los principios generales del Convenio. Como principales aportaciones de este Convenio es lo referente a los boletos de avión y las cartas de embarque, la entrega de mercancías, así como la responsabilidad contractual.

---

(1) Coquoz, "Le Droit Privé International". p. 95.

## V.2 EL PROTOCOLO DE LA HAYA

Este protocolo, supuso la modificación de 15 artículos del Convenio de Varsovia, habiéndose además añadido a otros dos, y entre las novedades más importantes podemos mencionar:

- a) Aumenta en el doble el límite de responsabilidad del transportista en relación con el pasajero, - sustituyendo la disposición que impone la responsabilidad ilimitada en caso de dolo del transportista por una nueva disposición.

Como desarrollo de la técnica aeronáutica y del intenso tráfico aéreo internacional, era previsible una revisión del Convenio de Varsovia, lo cual ocurrió el 28 de septiembre de 1955 en la ciudad de la Haya, obteniendo el número necesario de ratificaciones para su entrada en vigor.

## VI.3 PROTOCOLO DE GUATEMALA

Como consecuencia de las modificaciones del Convenio de Varsovia, se produjo el Protocolo en Guatemala que modificó en profundidad aquel, pero que sin embargo no ha podido entrar en vigor, ya que no se ha logrado la ratificación -

de 30 países, debido a que precisamente las líneas aéreas de cinco de dichos países, representaron el 40% de los pasajeros kilómetros transportados en 1979, de acuerdo con las estadísticas de la OACI.

Convocada por la O.A.C.I. Organización de Aviación Civil Internacional en la ciudad de Guatemala y firmado el 8 de marzo de 1971.

El Protocolo de Guatemala supone una ventaja sobre nuevos límites de responsabilidad en el TRANSPORTE AEREO, que tiene como antecedente el convenio de Varsovia de 1929, convenio que puso la piedra fundamental en la Regulación del contrato del Transporte Aéreo Internacional.

El eje del convenio es el protocolo de La Haya de 1955 en donde la indemnización que se disponía era de 13000 Dls., hasta 1968 como resultado del acuerdo de Montreal la cantidad de indemnización se elevó a 75,000 Dls.

Este estado de conciencia y la máxima opinión de la doctrina hicieron posible la convocatoria en Guatemala, cuyos principales puntos mencionaremos:

1. El boleto de pasaje se simplifica por el nuevo protocolo -- exige que conste en él la mera indicación de los puntos de partida y de destino o la del destino de otro país si éste se lleva a cabo en otro Estado eliminando la advertencia de los pagos de los límites de responsabilidad incluidos en el boleto, situación que a la fecha ha causado variadas y complejas interpretaciones.
2. El protocolo de Guatemala también permite que incluso la -- inexistencia del boleto no será motivo para que no se aplique la limitación de responsabilidad.
3. Otra innovación importante es que el llamado boleto colectivo obtenga su refreno legal.
4. Otra innovación sería la entrada de la responsabilidad objetiva en la responsabilidad civil.
5. Se declara nula toda cláusula que exonere de responsabilidad al portador.
6. Excluyentes de Responsabilidad:
  - a) Si la muerte o lesión se debe exclusivamente al estado -- de salud del pasajero.

b) Si la culpa es de quien pide la indemnización.

7. La responsabilidad del transportista se eleva a la cantidad de 100,000 Dls. por persona.

Como detalle adicional al Artículo 35 C del Convenio establece que ninguna de las disposiciones del mismo impedirá a un estado establecer y aplicar en su territorio un sistema para complementar la indemnización pagadera a los reclamantes por concepto de muerte o lesiones de los pasajeros; tal sistema a modo de garantía para los portadores deberán cumplir determinadas condiciones, otra aportación importante es lo referente a la responsabilidad del portador en los casos de retraso en el transporte de pasajeros equipaje y mercancía.

El porteador es responsable de los casos de retraso por una responsabilidad limitada para personas por 4,150 Dls. y por equipaje 1,000 Dls. y las mercancías en función del peso de la expedición, por último, creemos que este protocolo viene a ayudar en forma práctica los límites de la responsabilidad civil.

V.4 EL ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA DE MONTREAL DE  
1975

Como resultado del protocolo de Guatemala, anteriormente referido, el Comité Jurídico y el Consejo de la OACI, - estimaron que el conjunto de textos existentes para reglamentar el transporte aéreo internacional, formaba un sistema complicado y que debía tratarse de combinar los instrumentos - otorgados, o sea, el Convenio de Varsovia y los 2 protocolos en un convenio único, y así fue como nació la Conferencia de Montreal de 1975, el cual adoptó los textos de los 4 protocolos siguientes:

- a) Protocolo Adicional # 1, que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.
  
- b) Protocolo Adicional # 2, que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado -

en Varsovia, el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo en la Haya el 28 de septiembre de 1955.

c) Protocolo Adicional # 3, que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia, el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo en la Haya, el 28 de septiembre de 1955 y en la Ciudad de Guatemala, el 8 de marzo de 1971.

d) Protocolo Adicional # 4, que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia, el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en la Haya, el 28 de septiembre de 1955. Este protocolo trata de prescripciones referentes al transporte de mercancías.

#### **V.5 EL CONVENIO DE GUADALAJARA DE 1961**

Otra modificación importante al Convenio de Varsovia, es la que se efectuó durante la Reunión de Guadalajara -

el 18 de septiembre de 1961, en el que el art. VIII, reforma el Art. 28, del Convenio de Varsovia, en cuanto a la jurisdicción de las demandas, y para ello, señala el Tribunal del lugar del domicilio del transportista de hecho, o ante el tribunal con jurisdicción del lugar donde sea la sede principal del negocio, además de definir las expresiones "Transportista contractual y Transportista de hecho", entendiéndolo la última de ellas como la persona distinta del transportista contractual, sin ser un transportista sucesivo. Dicha autorización, se presumirá, salvo prueba en contrario.

#### V.6 ACUERDO DE MONTREAL DE 1966

Se trata pues, de un convenio o acuerdo de tipo sui géneris por cuanto la relación jurídica se establece entre la administración pública de un país y determinadas compañías aéreas de carácter privado.

- a) Se eleva el límite de responsabilidad del transportista, hasta la cantidad de 75,000 Dlls.
- b) El transportista renuncia de una manera expresa a la posibilidad que le concede el Art. 20 del Convenio de Varsovia de eximirse de responsabilidad mediante la prueba de haber tomado las medi-

das necesarias para evitar el daño.

#### V.7 CONVENIO DE ROMA DE 1933

Este es uno de los convenios más importantes por su contenido, respecto a la responsabilidad por los daños ocasionados a terceros por aeronaves en la superficie, su primera versión no tuvo mucha aplicabilidad, pero sobresalen los principios en los que se basaba el convenio original.

La delimitación de los casos en los que se causa este daño son:

- Fijación del período de vuelo desde el comienzo de las operaciones de inicio, hasta el fin de las operaciones de llegada.
- Adopción de un sistema de responsabilidad objetiva sin más excepción que el caso de culpa de la víctima.

#### V.8 PROTOCOLO DE BRUSELAS DE 1938

Dado el fracaso de la anterior comedia de Roma, se firmó en Bruselas el 29 de septiembre de 1938, el protocolo -

adicional al Convenio de Roma de 1933. Este protocolo tuvo poca aplicación, debido a las pocas reformas incluidas, por el estallamiento de la segunda guerra mundial y por las cláusulas restrictivas impuestas o utilizadas por el asegurador.

#### V.9 NUEVO CONVENIO DE ROMA

Firmado en Roma el 7 de octubre de 1952.

Los problemas más importantes que fueron tratados - son los siguientes:

La moneda aplicable a los pagos, los casos de responsabilidad ilimitada, las formas admisibles de garantía además del seguro, la aceptación por los estados de la elección hecha por el transportista, la jurisdicción aplicable en los posibles litigios, el privilegio en beneficio de la víctima, sobre la indemnización del seguro, la aceptación por los estados del asegurador, las excepciones oponibles son a grandes rasgos los principales puntos del convenio en cuestión.

Concluyendo como resumen, que pese a las pocas ratificaciones del Convenio de 1952, debidas en gran parte a la oposición de los Estados Unidos y a las criticas inglesas muy apegadas a los aseguradores, este segundo texto constituye un

gran adelanto en la regulación de la responsabilidad y puede ser un buen principio para nuevos acuerdos futuros.

#### V.10 PROTOCOLO DE MONTREAL

Dentro de los cambios más importantes para el Convenio de Roma, encontramos el Protocolo de Montreal que modifica al de 1952, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1978. Este documento señala en sus partes más importantes lo siguiente:

Establecer la responsabilidad en los casos de aeronaves propiedad, del estado.

Alterar la base para fijar la cuantía de los límites de responsabilidad, pasando del franco oro (franco proincaré), definido como una unidad de 65 y medio miligramos de oro conley de 900 milésimas, a los denominados derechos especiales de giro, fijados por el Fondo Monetario Internacional, aplicándose las correspondientes conversiones a las monedas nacionales. Se establecen la unidad monetaria anterior (franco oro) aunque en cantidad distinta, para los casos en los que no sea procedente o posible la aplicación de los derechos especiales de giro.

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

Se reestructura ampliamente el sistema de garantías de responsabilidad del operador, haciéndolo más flexible y ab ierto.

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

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

Las cláusulas finales disponen la forma y eficacia de la firma, ratificación y adhesión, estableciendo que en adelante y para las partes en este protocolo, se considerarán e interpretarán como un solo documento que se denominará con el nombre de Convenio de Roma de 1952, modificado en Montreal en 1978.

## V.11 EL CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL DE CHICAGO

Con fecha 7 de diciembre de 1944 y a la vista del desarrollo cada día más intenso de transporte aéreo internacional, los Estados Unidos de América promueve la celebración de una Conferencia Internacional con el fin de lograr un texto que fuera fundamento de una legislación de carácter internacional reguladora de la navegación aérea y en definitiva, la unificación de criterios y normas que facilitasen todo su desarrollo.

Este es el Convenio más importante y uno de los más antiguos en la historia de la aeronavegación internacional. De su cuerpo de normas encontramos una coherencia teórica y una estructura definida; a diferencia de los otros convenios, el de Chicago enfatiza la jerarquización de normas, y hace énfasis en las definiciones de todo lo principal que interviene en la aviación civil internacional.

Este esfuerzo de sistematización no ha encontrado similar en nuestros días, no obstante, los adelantos técnicos hayan evolucionado, basta comparar los aviones que circunnavegaban el espacio aéreo en 1954 y los supersónicos y satélites artificiales en 1988.

Basta señalar como punto fundamental que el Convenio de Chicago en 1944, es un verdadero código de la aviación civil internacional que sin él, sólo algunos códigos nacionales existirían pero no se internacionalizarían sus normas. Podríamos señalar por ejemplo que en México, es el único país latinoamericano que no posee un código aéreo.

Se pueden citar los acuerdos contenidos del Convenio de Chicago en 5 apéndices que son:

Apéndice I. Convenio provisional de aviación civil internacional que estableció la denominada OPACI (Organización Provisional de la Aviación Civil Internacional) que posteriormente y con carácter definitivo fue sustituida por la OACI.

Apéndice II. Convenio sobre la Aviación Civil Internacional.

Apéndice III. Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales.

Apéndice IV. Acuerdo sobre transporte aéreo internacional.

#### Apéndice V. Anexos al convenio.

De una manera esquemática se puede contemplar la - distribución del convenio a través de 96 artículos integrados en 4 partes que se subdividen a su vez en XII capítulos.

#### V.12 OACI

Cuyo significado sería Organización de Aviación Civil Internacional, que a su vez viene de las siglas en inglés ICAO que significan International Civil Aviation Organization.

Este Organismo OACI, como lo vimos anteriormente, - tiene su origen en el Art. 43 del Convenio de Chicago y entró en vigor en el año de 1947 con el siguiente enunciado.

Con el presente Convenio, se crea una organización que se denominará Organización de Aviación Civil Internacional, el cual se compondrá de: una Asamblea, un Consejo y demás organismos que se estimen convenientes.

Objetivos: los fines y objetivos de la organización son: desarrollar los principios y técnicas de la navegación - aérea internacional y fomentar la planeación y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para:

- a) Mejorar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.
- b) Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos.
- c) Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos y facilidades de navegación aérea para la aviación internacional.
- d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo a un transporte aéreo regular, seguro, eficiente y económico.
- e) Evitar el despilfarro económico producido por una competencia sin razón.
- f) Asegurar los derechos de los estados contratantes y que cada estado contratante, tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.
- g) Evitar la discriminación entre los estados contratantes.

h) Promover la seguridad del vuelo en la navegación aérea internacional.

i) Promover en general el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

Artículo 45. La organización tendrá su sede permanente que determine la asamblea, actualmente se encuentra localizada en Montreal, Canadá y depende de la O.N.U.

Artículo 47. La organización gozará en el territorio de todo estado contratante de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones, se le concederá plena personalidad jurídica en cualquier lugar en que ello sea compatible con la Constitución y las leyes del estado de que se trate.

La organización tendrá una asamblea acompañada por todos los estados firmante y que esta asamblea es el órgano supremo que se reúne por lo menos una vez cada tres años y en ella todos los estados contratantes tendrán un voto. Este consejo se compone de 33 miembros seleccionados de acuerdo al criterio siguiente:

a) El de los países más importantes en el campo de -

la aviación civil.

- b) Aquellos que contribuyeron con facilidades e instalaciones para el desarrollo de la aviación civil, este grupo lo integran 11 países.
- c) Países que no entren en el primero ni segundo grupo pero que ayuda a su representación.

### V.13 LIBERTADES DEL AIRE

Con el fin de delinear los derechos a la explotación del espacio aéreo, dentro de lo que se determinó en la Convención de Chicago de 1944, con carácter muy importante como base para las negociaciones estatales y comerciales, fue el enunciamiento de las libertades del aire, donde se presentaron ciertas discrepancias, ya que Estados Unidos manifestó su pretensión por establecer una política de libre competencia del transporte, basada en la total libertad por parte de las líneas aéreas para explotar cualquier mercado, por otro lado, la corriente europea propugnó por reservar ciertos derechos a los estados en su territorio, tratando de evitar así la competencia desleal entre líneas con gran proyección por sus enormes recursos económicos y apoyo financiero sobre otras, no tan favorecidas.

Estas libertades constituyen las bases también para la negociación de convenios bilaterales de carácter comercial.

Sólo las primeras 5 libertades son reconocidas internacionalmente, las otras 3 se utilizan con menos frecuencia.

Primera Libertad. Se refiere al privilegio de las aeronaves para volar en el espacio aéreo de un territorio, sin aterrizar en él, también se llama "Libertad de paso inofensivo" o "Derecho de paso inofensivo".

Segunda Libertad. Se refiere al derecho de una aeronave para aterrizar en otro estado sin fines comerciales. También es conocida como "Libertad para efectuar escalas técnicas", normalmente para reabastecimiento de combustible u obtener asistencia mecánica, o cuando las condiciones meteorológicas presenten peligro para continuar el vuelo. Las dos primeras libertades son denominadas derechos de tránsito y no incluyen la explotación del transporte aéreo en el estado que concede estos privilegios.

Tercera Libertad. Es el privilegio de las aeronaves de un estado para desembarcar en otro estado pasajeros, carga y correo en el territorio del estado cuya nacionalidad posee

la aeronave.

Cuarta Libertad. Es el privilegio de las aeronaves para tomar pasaje, carga y correo de un estado, destinados al territorio del estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

Quinta Libertad. Es el derecho que se otorga a la aeronave de un estado para transportar hacia otro estado pasajeros, correo y carga procedentes de un tercer estado. Existen dos formas de Quinta Libertad: a) Cuando el tercer estado se encuentra como punto intermedio de las partes, también se le llama Quinta Libertad interpuesta y b) cuando el tercer estado se encuentra más allá de los estados en cuestión, es denominada Quinta Libertad por prolongación.

Sexta Libertad. Es el privilegio de las aeronaves de transportar pasajeros, carga y correo desde un país hacia un tercer país, por la vía del país cuya nacionalidad es la línea aérea. Es una combinación entre tercera y cuarta libertades discutible por su similitud con la Quinta Libertad. Para poder llevar a cabo este tipo de tráfico internacional, es necesario el establecimiento de convenios bilaterales entre la Primera y la Segunda, la Primera y la Tercera, la Segunda y la Tercera para incluir las Libertades de tráfico sobre las rutas consideradas.

Séptima Libertad. Es el privilegio de una aérea para transportar internacionalmente pasajeros, carga y correo - entre dos puntos fuera del Estado de su nacionalidad sin tocar el país en el cual están matriculadas las aeronaves.

Octava Libertad. Es llamada libertad de "cabotaje" y consiste en el privilegio de las líneas aéreas para explotar el transporte de pasajeros, carga y correo entre dos puntos situados en un mismo país, distinto de la matrícula de la aeronave, el Art. 7° del Convenio de Aviación Civil de Chicago, dice al respecto:

"Todo Estado tiene el derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados, el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo y carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler con destino a otro punto situado en su territorio, comprometiéndose a no celebrar ningún acuerdo por el que expresamente se conceda un privilegio de esta naturaleza, a base de exclusividad a otro Estado o empresa de transporte aéreo y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado".

#### V.14 LA ASOCIACION INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AEREO (IATA)

La IATA es un organismo internacional de carácter - privado que regula entre sus miembros las actividades comerciales en lo que respecta a tarifas y algunas otras prácticas comerciales, así como los procedimientos en cuanto a la faci-

litación del servicio del transporte aéreo de carga, dicha regulación se basa en las disposiciones del Derecho Internacional Público que se emiten en la OACI.

A diferencia de la OACI, la IATA es un organismo de carácter privado que agrupa a la mayoría de las líneas y otras compañías que de alguna manera participan en el tráfico aéreo de las mercancías, tales como Agencias de Carga y las Agencias Reexpedidoras de Carga, asimismo, agrupa a algunas de las que se encargan de la fabricación de los embalajes, etc. Otorgándoles a cada una de ellas, un registro IATA, que dará fe del cumplimiento de los requisitos para la confirmación de dichas compañías y del servicio que prestan.

La IATA se encuentra muy ligada a diversas organizaciones internacionales, ya que tiene que solicitar las disposiciones gubernamentales aprobadas para de ellas partir y crear manuales en los que se reúnen las disposiciones y recomendaciones que por carácter oficial o de seguridad, deben cumplirse, como por ejemplo, asistirse de especialistas, para emitir juicios sobre el transporte de artículos perecederos, de especialistas en diversas ramas de la química y aspectos nucleares, para determinar las medidas de seguridad que deben cubrirse para el transporte por avión de artículos peligrosos, etc.

La IATA, se encuentra muy ligada principalmente a la OACI, ya que a nivel general, existe una correlación de las actividades y de los objetivos que persiguen cada una de estas organizaciones.

La organización y estructura de la IATA, se encuentra contemplada en la Convención de la Habana, llevada a cabo en 1945 y su sede se localiza en la Ciudad de Montreal, Canadá.

Los fines de la IATA, son los siguientes:

- a) Promover el transporte aéreo en forma segura, regular y económica, estimular el comercio y estudiar los problemas que se relacionan con esta actividad.
- b) Crear los medios de colaboración entre las empresas de transporte aéreo internacional.
- c) Cooperar con la OACI y con los demás organismos internacionales.

La labor de la IATA, ha sido a la elaboración de normas que regulen y faciliten el tráfico aéreo internacional

con el fin de evitar una competencia destructiva y se ha concretado en trabajos como son la facilitación de los trámites impuestos por los gobiernos que deben cumplir, tanto los portadores como los usuarios.

Para cubrir este objetivo, la IATA cuenta con una organización y estructura bien definida que incluye la constitución de comités permanentes, tales como el comité técnico, el de finanzas, el legal, etc., que se encarga de hacer estudios y análisis de todo lo relacionado al transporte aéreo, inclusive el de carga.

La importancia de la IATA, así como su gran relevancia a nivel mundial, reside en el gran número de miembros, tanto activos como asociados que forman parte de dicha asociación, en la que hago énfasis a mi parecer de su excelente organización y del apego que generalmente se tiene por parte de la membresía a las recomendaciones y regulaciones que la IATA emite.

De acuerdo al Reporte Anual de la IATA de 1987, -- los miembros de este organismo transportaron más de 5 millones de toneladas de carga en servicios regulares durante 1986, presentándose un aumento anual de entre el 7 y el 8% del total anual en los últimos años.

La IATA, está considerada como la máxima entidad con autoridad para establecer y modificar las tarifas aéreas internacionales y para ello, publica mensualmente tarifarios de carga que son periódicamente sustituidos por los que han sido objeto de modificaciones.

Es así que cada uno de los miembros recibe "The Air Tariff", en sus dos secciones:

1. Regulaciones y tarifas para carga, cuyo origen o destino es un aeropuerto ubicado en Norteamérica.
2. Regulaciones y tarifas cuyo origen o destino es un aeropuerto ubicado fuera de Norteamérica.

También se publica un TACT RULES, en el que se concentra la información más importante respecto al transporte de la carga en la que se incluye la explicación de los términos internacionales en el uso del material IATA:

- Abreviaciones geográficas
- Código de las líneas aéreas
- Restricciones a la carga
- Prácticas en el transporte de artículos peligrosos

- Servicios y cargos
- Pago de tarifas y conversión de monedas
- Información por países: en esta sección se pueden localizar datos referentes al país de origen o de destino en cuanto a los aeropuertos disponibles - con aduana, facilitación y cargo en los aeropuertos, información general, para efecto de importaciones, tránsitos, documentación requerida, así - como para las exportaciones, requisitos, moneda, idioma, etc.

En base a las normas oficiales, la IATA también incluye una explicación completa y clara de los mecanismos y funciones de la guía aérea que se tratará posteriormente y regulaciones especiales por parte de las aerolíneas en particular.

Con el objeto de presentar una visión organizada y de llevar a cabo un control congruente sobre el servicio aéreo se han definido 3 Conferencias de Tráfico:

Conferencia de Tráfico No. 1. Comprende todo el Continente Americano y las islas adyacentes, la isla de la Ascension y la parte oeste de Asia, inclusive Irán.

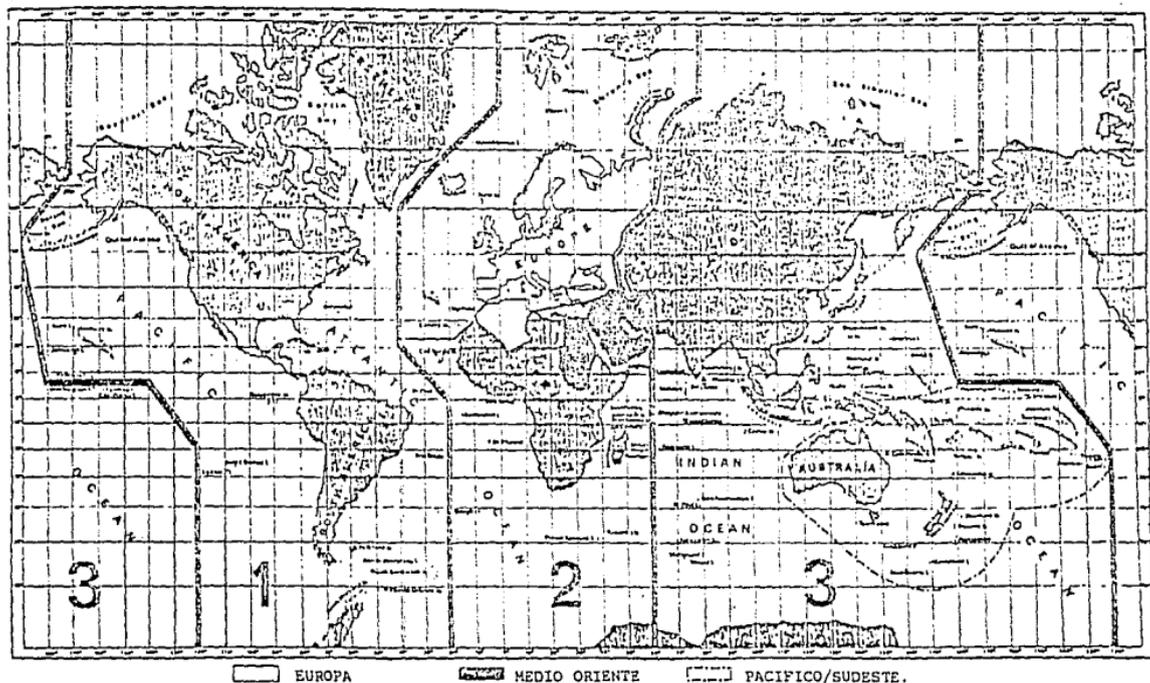
Conferencia del Tráfico No. 3. Comprende Asia y las Islas adyacentes excepto las consideradas en el área 2. También comprende Australia, Nueva Zelanda y las Islas del Océano Pacífico, excepto las incluidas en el área 1.

La pauta original del mecanismo de las Conferencias de Tráfico, estableció nueve Conferencias regionales diferentes con el objeto de que sus actividades fueran coordinadas por el Comité de Tráfico.

1. Conferencia del Atlántico Norte
2. Conferencia del Tráfico de Europa
3. Conferencia de Oriente Medio
4. Conferencia de Tráfico Africano
5. Conferencia de Tráfico de la ruta del Pacífico
6. Conferencia de Tráfico Asiático
7. Conferencia de Tráfico Australiano
8. Conferencia de Tráfico de ruta Europa-Sudamérica
9. Conferencia de Tráfico Occidental

En el anexo 4 se podrán apreciar nombres de las aerolíneas que formaron de la IATA.

AREAS DE TRAFICO I.A.T.A.



## **CAPITULO VI**

### **ANALISIS DE CASOS**

**VI.1 ACCIDENTE DE LA AERONAVE ESTADOUNIDENSE DE LA LINEA  
AEREA WESTERN AIR LINES, OCURRIDO EN EL AEROPUERTO  
INTERNACIONAL LIC. BENITO JUAREZ DE LA CIUDAD DE  
MEXICO EL 31 DE OCTUBRE DE 1979**

Descripción Objetiva de los Daños.

La información que se obtuvo para esta sección fue obtenida de la circular de la OACI, #173-AN/109, #6 pp.101-109 basada en el informe con número de expediente 002.3/1-213, publicado por el Director General de Aviación de los Estados Unidos Mexicanos.

La sinópsis del informe nos dice que el día señalado en el encabezado, la aeronave Douglas DC-10-10, vuelo 2605 de la aerolínea citada, se accidentó durante su aterrizaje en la pista 25 izquierda del Aeropuerto de la Ciudad de México, dicha pista se encontraba cerrada al tráfico debido a trabajos de reparación. Como resultado del siniestro fallecieron 72 personas a bordo del avión y una en tierra, la aeronave quedó totalmente destruida.

Según el cuadro de lesiones a personas, la situación fue la siguiente:

LESIONES	TRIPULACION	PASAJEROS	OTROS
Mortales	11	61	1
Graves	0	15	0
Leves	2	0	0
Ninguna	0	2	0

#### Responsabilidad emanada y legislación aplicada.

En este caso se aplicó lo estipulado en la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Código Civil para el Distrito Federal y los Convenios Interlineales de Responsabilidad que hemos anotado anteriormente, dado que la procedencia de la mayoría de los pasajeros era de nacionalidad estadounidense. Por lo que apuntamos que en este caso hubo diferente pago de indemnizaciones, dependiendo de esto sencillamente del ámbito legislativo de que se trate. Se sabe, por información testimonial, que la empresa en cuestión, se encargó de pagar todos los riesgos y daños a terceros, por lo que nos enteramos que no hubo ninguna demanda en contra de dicha empresa.

Este caso resulta interesante, porque la mayoría de los daños, aparte de los sufridos por las personas y la aeronave, se produjeron dentro del aeropuerto, afectando así, a las propiedades federales y a las empresas concesionarias que

operaban en el aeropuerto, aún los daños exteriores al aeropuerto, fueron en su mayoría contra bienes propiedad de la Nación, como fueron los postes y líneas telefónicas, y solamente algunos casos aislados de daños a terceros. Como murió el piloto y la tripulación, y se demostró que la empresa ya había pasado una circular donde informaba a sus pilotos en vuelos hacia la Ciudad de México, que la pista en cuestión estaba cerrada, no procedió la responsabilidad penal contra la empresa, debido a negligencia. En general, este caso se resolvió por la vía civil, no obstante, que hubo daños a las propiedades de la nación.

**VI.2 ACCIDENTE DE LA AERONAVE MARCA BOEING, MODELO HP-B-377  
MATRICULA HI-481, DE LA AEROLINEA BELIZE AIR INTERNATIONAL,  
PROPIEDAD DE LA EMPRESA AGRO AIR INTERNACIONAL  
DOMINICANA, S.A., OCURRIDO EN EL KM. 14.5 DE LA CARRETERA  
MEXICO-TOLUCA (SAN JOSE DE LOS CEDROS, DELEGACION  
CUAJIMALPA, D.F.) A LAS 17:05 HORAS DEL 30 DE JULIO  
DE 1987**

Descripción Objetiva de los Daños.

La información tomada como base para esta descripción, se obtuvo del expediente número 134/87, registro #0177, de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes de

Aviación de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la -  
Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El dictamen final para este accidente fue de no cum-  
plir con el régimen de ascenso requerido en la trayectoria -  
del despegue, debido a una operación obligada por un planea-  
miento operativo inadecuado, por peso máximo y centro de gra-  
vedad fuera de límites en condiciones metereológicas desfavo-  
rables de operación.

Es importante señalar, como lo mencionamos en capít-  
ulos anteriores, que este despegue se efectuó en la pista 23,  
lo que da como resultado un despegue hacia la Ciudad de Méxi-  
co y sirva esto como ejemplo, imaginarse los daños catastrófi-  
cos en caso de que el siniestro hubiese ocurrido sobre la ciu-  
dad.

La finalidad del vuelo era el fletamiento para la -  
Federación Ecuestre Mexicana, A.C., de 17 semovientes de com-  
petencia y equipo especial para una competencia ecuestre pana-  
mericana a realizarse ne la Ciudad de Miami, Florida, USA., -  
aparte de los semovientes, el avión contaba con una tripula-  
ción de 3 personas y ocho pasajeros.

Las lesiones que se registraron con motivo del acci-

dente, fueron las siguientes, según el informe citado por la entidad señalada, el 11 de noviembre de 1988:

LESIONES	TRIPULACION	PASAJEROS	OTROS
Fatales	0	2	44
Graves	1	1	0
Leves	1	5	0
Ilesos	1	0	0

Además de los daños a personas, fueron dañados árboles, líneas de transmisión de energía eléctrica, inmuebles, - locales comerciales (Panadis-Nevada) y el restaurante el Tras Lomita, casas habitación, edificio departamental, automóviles, malla contenedora de la carretera, puente peatonal (no destruido pero sí quemado), bardas.

Cabe señalar que el avión fue construido en 1953, - pero se encontraba al día en mantenimiento y servicios, y que la tripulación contaba con sus licencias en vigor y con amplia experiencia en la operación de este tipo de aeronave.

Resultaron destruidos 26 automóviles que circulaban por la carretera al momento del accidente, 16 semovientes -- muertos (sólo uno resultó ileso), además de haber sido destruidos 2 tendidos de alta tensión.

Este caso, a diferencia del anterior, era el de un vuelo especial de carga y el otro fue un vuelo de pasajeros - de servicio aéreo regular.

El 4 de agosto de 1987, la empresa Belize Air International, publicó un desplegado, explicando las causas del accidente y citando a los deudos de las víctimas para que se presentaran a cobrar la indemnización correspondiente.

Responsabilidad emanada y legislación aplicada.

En este caso, fueron afectados los intereses de terceras personas y hubo daños al patrimonio de la nación. No obstante, que el informe señala negligencia al sobrecargar el avión, no fue aplicada sentencia penal, sino que el caso se condujo exclusivamente por vía civil. La empresa encargada de cubrir los daños fue Seguros América, cuya póliza se basó en los lineamientos que marca la Ley de Vías Generales de Comunicación y Responsabilidad Civil, Art. 352.

No se señalan más datos de la póliza que se refiere a la responsabilidad contractual.

Por lo que se puede observar, de acuerdo con lo que hemos estudiado, los pagos que se efectuaron fueron mínimos.

en comparación con los convenios internacionales anteriormente vistos.

## CONCLUSIONES

- 1.- No existe una clara definición de lo que es el espacio aéreo mexicano, tanto en nuestra Constitución, como en la Ley de Vías Generales de Comunicación y en otras disposiciones legales mexicanas. Existe una indefinición al respecto, por lo que se propone una ampliación de esta definición en otros preceptos y normas internacionales, y además, fijar límites entre el Derecho Aéreo y el Espacial.
- 2.- Las demás disposiciones de Derecho Público, sólo cubren algunas partes de la Legislación Aérea. La Ley Federal del Trabajo en cuanto a las relaciones obrero patronales y al salario mínimo, y el Código Penal sobre todo para la piratería.
- 3.- La responsabilidad civil que emana de las Leyes y Tratados con anterioridad, se ven complementadas por los aportes del Código Civil y el de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal. En cuanto al monto de indemnizaciones, que sirven de parangón a las enunciadas por la Ley de Vías Generales de Comunicación.
- 4.- El Derecho Internacional en materia aunque no es comple-

to, si ha desarrollado los principales aspectos relacionados con la aeronavegación, aunque muchos son los países como México que todavía no han ratificado algunas convenciones como la de Roma importantísima para comprender la materia de la responsabilidad civil.

- 5.- Hace falta un Código Aéreo en México, ya que es el único país en América Latina, que carece de un Código, y es el momento que México se avoque a su elaboración.
- 6.- El análisis de los accidentes de aviación ocurridos en la Ciudad de México en 1979 y 1987, nos demuestran como se han resuelto los casos con estricto apego a la Ley en materia, quedando patente las diferencias de nuestro Derecho con el Derecho Internacional.
- 7.- Cabe decir que en cuanto a las indemnizaciones, nuestra Legislación no está actualizada respecto a los mínimos estipulados por la Legislación Internacional, dado que nuestro país no ha ratificado el Convenio de Roma según el cual se establecen los mínimos en franco oro, traducible a dólares y cuyas cantidades superan en mucho a las fijadas por nuestra Legislación en base al salario mínimo general para el Distrito Federal.

8.- La ratificación del Convenio de Roma significaría para el país una sangría considerable de recursos financieros que podría poner en crisis a las compañías aseguradoras-mexicanas, en su mayoría en manos de sociedades nacionales de crédito y con un impacto directo en el Erario Público, el cual dada la crisis económica no está en condiciones de aumentar sus gastos y sobre todo de manera considerable como sería el caso de cotizar las indemnizaciones en dólares.

9.- No se encuentra en un solo documento los análisis técnicos de los accidentes, estudiados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, y los análisis jurídicos a fin de dar una imagen integral del accidente y sus concomitancias jurídicas.

Y en este caso, consideramos que es el aspecto más interesante tratar de llegar a adoptar principios uniformes que habrán de ser aceptados como texto internacional por el mayor número posible de países, y así esperar una unificación a largo plazo.

10.- El Aeropuerto de la Ciudad de México, reviste, gracias a su intenso tráfico, un alto grado de riesgo, por lo que sería conveniente su transición, fuera del área conurbada de la Ciudad de México.

## ANEXO 1

MARCAS DE NACIONALIDAD Y MARCAS COMUNES DELAS AERONAVES

Lista de marcas de nacionalidad y marcas comunes de las aeronaves, notificadas a la OACI.

A. Marcas de nacionalidad por orden alfabético de los Estados contratantes.

Afghanistan	Y A Dinamarca	OY
Alemania, República Federal	D Djibouti	JZ
de Angola	D2 Dominica	JZ
Antigua y Barbuda		
Arabia Saudita	HZ Ecuador	HC
Argelia	7T Egipto	SU
Argentina	LQ, LV El Salvador	YS
Aruba	P4 Emiratos Arabes Unidos	A6
Australia	VH España	EC
Austria	Qe Estados Unidos Etiopía	N N
Bahamas	C6	
Bahrein	A9C Fiji	DQ
Bangladesh	S2 Filipinas	RP
Barbados	8P Finlandia	OH
Bélgica	00 Francia	F
Belice	V3	
Benin	TY Gabón	TR

Bhután	A5	Bambia	C5
Birmania	XY, XZ	Ghana	9G
Bolivia	CP	Granada	J3
Botswana	A2	Grecia	SX
Brasil	PP, PT	guatemala	TG
Brunei Darussalam	V8	Guinea	3X
Bulgaria	LZ	Guinea-Bissau	
Burkina Faso	xt	Guinea Ecuatorial	3C
Burundi	9U	Guyana	8R
Cabo Verde	D4	Haití	HH
Camerón	TJ	Honduras	HR
Canadá	C, CF	Hungría	HA
Colombia	HK		
Comoras		India	VT
Congo	TN	Indonesia	PK
Costa Rica	TI	Provincia de Irian Occidental	PK
Cote d'Ivoire	TU	Iran, República islámica del	EP
Cuba	CU	Iraq	YI
		Irlanda	EI, EJ
Chad	TT	Islandia	TF
Checoslovaquia	OK	Islas Cook	
Chile	CC	Islas Marshall	
China	B	Islas Salomón	H4
Chipre	5B	Israel	4X
		Italia	I
Jamahiriya Arabe Libia	5A	Qatar	A7
Jamaica	6Y		
Japón	JA	Reino Unido	G
Jordania	JY	Colonias y Protectorados	VP, VQ, VR
		República Arabe Siria	YK

Kampuchea Democrática		XU	República Centro-africana	TL
Kenya		5Y	República Corea	HL
Kiribati			República Democrática Alemana	DDR
Kuwait		9K	República Democrática Popular Lao	RDPL
Lesotho		7P		
Líbano		OD	Rep. Dominicana	HI
Liberia		EL	Rep. Democrática	
Liechtenstein		HB	Popular de Corea	P
más emblema nacional			Rep. Unida Tanzania	5H
Luxemburgo		LX	Rumania	YR
			Rwanda	9XR
Madagascar		5R		
Malasia		9M	Samos	5W
Malawi		7QY	Santa Lucía	J6
Meldivas		8Q	San Mariano	
Mali		TZ	San Vicente y las Granadinas	
Malta		9H	Santo Tomé y Príncipe	
Marruecos		CN	Senegal	6V, 6W
Mauricio		3B	Seychelles	S7
Mauritania		5T	Sierra Leona	9L
México	XA, XB,	XC	Singapur	9V
Mónaco		3A	somalia	60
Mozambique		C9	Suecia	SE
			Sudáfrica	ZS, ZT, ZU
Nauru		C2	Sudán	ST
Nepal		9N	Suiza	HB
Nicaragua		YN	más emblema nacional	
Níger		5U	Suriname	PZ
Nigeria		5N	Sri Lanka	4R
Noruega		LN	Swazilandia	3D
Nueva Zelandia	ZK, ZK, ZM			

Oman	A40	Togo	SV
		Tonga	A3
Países Bajos,		Trinidad y Toabago	9Y
Reino de los	PH	Túnez	TS
Antillas Nerrlandesas	PJ	Turquia	TC
Pakistán	AP		
Panamá	HP	Uganga	5X
Papua Nueva Guinea	P2	URSS	
Paraguay	ZP		CCCP
Perú	OB	Uruguay	CX
Polonia	SP		
Portugal	CR,CS		
Vanuatu	YJ	Zaire	9Q
Venezuela	YV	Zambia	9J
Viet Nam	XV	Zinbabwe	Z
Yamen	4W		
Yemen Democrático	70		
Yugoslavia	YU		

B. Por orden alfabético de marcas de nacionalidad

AP	Pakistan	HC	Ecuador
A2	Botswana	HH	Haití
A3	Tonga	Hi	Rep. Dominicana
A5	Bhután	HR	Colombia
A6	Emiratos Arabes U.	HL	Rep. de Corea
A6	Qatar	HP	Panamá
A9C	Bahreïn	HR	Honduras
A40	Omán	HS	Railandia
		HZ	Arabia Saudita
B	China	H4	Islas Salomón
C, CF	Canadá	I	Italia
CC	Chile		

CCCP	Unión de Rep. Socialistas Soviéticas	JA	Japón
		JY	Jordania
		J2	Djibouti
CN	Narruecos	J3	Granada
CP	Bolivia	J6	Santa lucía
CR, CS	Portugal	J7	Dominica
CU	Cuba		
CX	Uruguay	LN	Noruega
C2	Nauru	LQ, LV	Argentina
C5	FAMBIA	LX	Luxemburgo
C6	Bahamas	LZ	Bulgaria
C9	Mozambique		
		N	Estados Unidos
D	Alemania, Rep. Federal de	OB	Perú
DER	Rep. Democrática Alemana	OD	Líbano
		OE	Austria
DQ	Fiji	OH	Finlandia
D2	Angola	OK	Checoslovaquia
D4	Cabo Verde	00	Bélgica
		OY	Dinamarca
EC	España		
EI, EJ	Irlanda	P	Rep. Popular Democ. de Corea
EL	Liberia		
EP	Irán, Rep. Islámica del	PH	Países Bajos, Reino de los
ET	Etiopía	PJ	Antillas Nerrlandesas
		PK	Indonesia
F	Francia	PK	Irian Occidental
		PP,PT	Brasil
G	Reino Unido	PZ	Suriname
		P2	Papua Nva. Guinea

HA	Hungría	P4	Aruba
HB	Suiza		
más emblema	nacional	RDPL	Rep. Democrática
HB	Liechtenstein		Pop. Lao
más emblema	nacional	RP	Filipinas
SE	Suecia	3A	Mónaco
SP	Polonia	3B	Mauricio
ST	Sudán	3C	Guipes Ecuatorial
SU	Egipto	3D	Swazilandia
SX	Grecia	3X	Guinea
S2	Bangladesh		
S7	Seyohelles	4R	Sri Lanka
		4W	Yemen
TC	Turquía	4X	Israel
TF	Islandia		
TG	Guatemala	5A	Jamahiriva Arabe Libia
TI	Costa Rica	5B	Chipre
TJ	Camerún	5H	Rep. Unida
TL	República Centroatricana	5n	de Tanzania Nigeria
TN	Congo	5R	Madagascar
TR	Gabón	5T	Mauritania
TS	Túnez	5U	Níger
TT	Chad	5V	Togo
TU	Cote d'Ivoire	5W	Samoa
TY	Benin	5X	Uganda
TZ	Mali	5Y	Kenya
VH	Australia	60	Somalia
VP, VQ, VR	Reino Unido	6V,6W	Senegal
	Colonias y Protectorados	6Y	Jamaica
VT	India	70	Yemen Democrático

V3	Belice	7P	Lesotho
V8	Brunei Darussalam	7QY	Malawi
		7T	Argelia
XA, XB, XC	México		
XT	Burkina Faso	8P	Barbados
XU	Kampuchea Democratica	8Q	Maldivas
XV	Vit Nam	8R	Guayana
XY, XZ	Birmania		
		90	Ghana
YA	Afganistán	9H	Malta
YI	Iraq	9J	Zambia
YJ	Vanuatu	9K	Kuwait
YK	Rep. Arabe Siria	9L	Sierra Leona
YN	Nicaragua	9N	Malasia
YR	Rumania	9N	Nepal
YS	El Salvador	9Q	Zaire
YU	Yugoslavia	9U	Burundi
YV	Venezuela	9V	Singapur
		9XR	Rwanda
Z	Zimbabwe	9Y	Trinidad y Tobago
ZK, ZL, ZM	Nueva Zelandia		
ZP	Paraguay		
ZS, ZT, ZU	Sudáfrica		

## ANEXO 2

Air New Zeland  
Air Niugini  
Air Pacific  
Air Tanzania  
Air Tugaru  
Air UK  
Air Zaire  
Air Zimbabwe  
Alisarda (Linee Aeree della Sardegna)  
Alitalia (Linee Aeree Italiane)  
Alyemda (Democratic Yemen Airlines)  
American Airlines  
Austrian Airlines  
Avianca (Aervias Nacionales de Colombia)  
Bakhatar Afghan Airlines  
Birmingham Executive Airways  
British Airways p.l.c.  
British Caledonian Airways Ltd.  
British Midland Airways  
Brymon Airways  
Cameroon Airlines  
Canadian Airlines International Ltd.  
Caribbean Air Cargo  
Chieftain Airways  
Continental Aireliens  
Cook Islands Int'l Airways Ltd.  
Crossair  
CSA (Ceskoslovenske Aerolinie)  
Cruzeiro deo Sul  
Cubana (Empresa Consolidada Cubana de Aviación)

## EMPRESAS AEREAS PERTENECIENTES A LA

## I. A. T. A.

Egyptair

El Al

Emirates

Ethiopian Airlines

Federal Express

Finnair OY

Flying Tiger Line

Friendly Islands Airways

Gambia Air Shuttle Ltd.

P.T. Garuda Indonesian Airways

Ghana Airways

Gulf Air

Iberia (Lineas Aéreas de España)

Icelandair

Indian Airlines

Iran Air - The Airlines of the Islamic Rep. of Iran

Iraqi Airways

Jamahiriya Libyan Araba Airlines

Japan Air Lines

JAT (Jugoslovenski Aerotransport)

Kenya Airways

KLM Royal Dutch Airlines

Kuwait Airways

LAB (Lloyd Aeroeo Boliviano)

LACAS (Lineas Aéreas Costarricenses)

LADECO (Linea Aérea del Cobre)

LAM (Linhas Aéreas de Mocambique)

LAN-CHILE (Linea Aérea Nacional, Chile, S.A.)

LAP Lineas Aéreas Paraguayas

Lesotho Airways

Lufthansa (Deutsch Lufthansa)

MALEV (Hungarian Airlines)

Manx Airlines

MEA (Middle East Airlines Airliban)  
Nationair  
NCA (nippon Cargo Airways)  
Nether Lines  
NFD (Nürnbergger-Fludgienst)  
Nigeria Airways  
Olympic Airways  
Pan American World Airways  
Philippine Airlines  
PIA (Pakistan International Airlines)  
PLUNA (Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea)  
Polynesian Airlines  
Qantas Airways  
Royal Air Maroc  
Royal Jordanian  
Royal Swazi National Airways  
SAA (South African Airways)  
SABENA (Société anonyme belge d' explotation)  
SAS (Scandinavian Airlines System)  
SAUDIA (Saudi Arabian Airlines)  
Sierra Leone Airlines  
Soalir (Solloom Islandas Airways)  
Somali Airlines  
Sudan Airlines  
SWISSAIR (Swiss Air Transport)  
Syrian Arab Airlines  
TAAG (Linhas Aéreas de Angola)  
TAP (Air Poetugal)  
THY (Turk Hava Yollari)  
TMA Trans-Mediterranean Airways  
Tower Air  
Transavia Airlines BV  
Trinidad & Tobajo (BWIA International) Airways

Tunis Air

TWA (Trans World Airlines)

Unite Airlines

UTA (Union de Transports Aériens)

VRIG (Vacao Aérea Rio-Grandense)

VIASA (Venesolana Internacional de Aviación)

YEMENIA (Yemen Airways)

Zambia Airways

ZAS Airline of Egypt

Fuente: IATA Anual Report 1987.

**BIBLIOGRAFIA**

El conjunto de leyes utilizadas ya fue reseñado en las citas bibliográficas.

- 1.- Ballarino, TITO. "Diritto Aeronautico". Milano (Italia, Giuffre Editore. 1983.
- 2.- Cabañas Chávez, María Elena. "La Organización de la Aviación Civil Internacional" (OACI, alcances y límites) UNAM, ENEP-Aragón, Tesis, 1985.
- 3.- García Robles, Alfonso; y, Marín Bosch, Miguel. "Organismos Internacionales". México. Secretaría de Relaciones Exteriores, 1976.
- 4.- Gutiérrez y González, Ernesto. "Derecho de las Obligaciones". Puebla, Pue. (México), Ed. Cajica, 1987.
- 5.- Mapelli, Enrique. "Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Madrid, Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Civil, 1978.
- 6.- Medina, Conrado. "Apunti di Diritto Aeronautico". Torino (Italia), G. Giappichelli Editore, 1983.
- 7.- Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) "Informe Anual del Consejo" (1986). Documentación para el período de sesiones de la Asamblea de 1989. Montreal (Canadá) 1986.

- 8.- Pedraja, Daniel de la. "Conferencias Internacionales.- México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1980.
- 9.- Peniche López, Edgardo. "Introducción al Derecho y Lecciones de Derecho Civil". México, Ed. Porrúa, 1967.
- 10.- Pino Muñoz, Jacinto. "Legislación Aérea de México y Centroamérica". México. UNAM. 1978.
- 11.- Ramírez Sánchez, Jacobo. "Introducción al Estudio del Derecho y Nociones de Derecho Civil" México. UNAM, 1967.
- 12.- Sahagún Bruent, Maite. "La Intervención del Gobierno de México en el Transporte Aéreo Comercial Internacional".- México. UNAM, ENEP-Aragón, 1984.
- 13.- Pereznieta Castro, Leonel. "Derecho Internacional Privado". México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1981.
- 14.- Seara Vázquez, Modesto. "Derecho Internacional Público. México, Ed. Porrúa. México, 1971.
- 15.- Sepúlveda, Cesar. "Derecho Internacional Público. México. Secretaría de Relaciones Exteriores, 1976.
- 16.- Sorensen, Max. (Ed) "Manual de Derecho Internacional Público". México, Fondo de Cultura Económico, 1981.
- 17.- Tapia Salinas, Luis. "Curso de Derecho Aeronáutico". - Barcelona (España), Bosch, Casa Editorial, s/f.
- 18.- Tena Ramírez, Felipe. "Derecho Constitucional Mexicano". México, ED. Porrúa, 1977.

- 19.- Enciclopedia de la Aviación. Edición Gallery Books,  
Paul, 1989.
- 20.- Derecho Mercantil,  
Raúl Cervantes Ahumada.
- 21.- Derecho Aéreo y Espacial,  
Antonio Franco: Rigault
- 22.- Ley del Contrato de Seguro.
- 23.- Ley de Instituciones de Seguros
- 24.- Constitución Política E.U.M.
- 25.- Código Procedimientos Civiles D.F.
- 26.- Código Civil D.F.
- 27.- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- 28.- Ley Federal del Trabajo.
- 29.- I.A.T.A. Annual Report.