

11
UNIVERSIDAD AUTONOMA DE GUADALAJARA ^{rey}

Incorporada a la Universidad Nacional Autónoma de México

Escuela de Derecho

**"LA DEFICIENTE Y OBSOLETA REGLAMENTACION JURIDICA
DE LA NAVEGACION AEREA COMERCIAL"**

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

TESIS PROFESIONAL

que para obtener el título de:

Licenciado en Derecho

presenta:

Jesús Navarro Rodríguez





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.

**"LA DEFICIENTE Y OBSOLETA REGLAMENTACION JURIDICA DE LA NAVEGACION
AEREA COMERCIAL"**

INDICE

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

CAPITULO I

ESPACIO AEREO

- a) Soberanía
- b) Soberanía sobre el espacio aéreo
- c) Limitación del espacio aéreo.

CAPITULO II

DEL CONTRATO DE TRANSPORTACION DE PASAJE Y EQUIPAJE.

- a) Naturaleza del contrato
- b) Responsabilidad de la Compañía Transportista
- c) Deficiencias legales sobre el transporte aéreo de pasajeros, equipaje y carga.
- d) La responsabilidad en el transporte aéreo según algunas legislaciones nacionales.

CAPITULO III

DELITOS DERIVADOS DE LA NAVEGACION AEREA

- a) La existencia de los delitos aéreos
- b) Los delitos aéreos en algunas legislaciones

CAPITULO IV

CONVENCIONES Y TRATADOS INTERNACIONALES

- a) Convención sobre navegación aérea, de 1919
- b) Convención de la Habana, de 1928
- c) Conferencia de Aviación Civil de Chicago, de 1944

- d) Asociación Internacional del Transporte Aéreo, I.A.T.A.
- e) Convención de Varsovia, de 1929
- f) El protocolo de La Haya, de 1955
- g) El acuerdo de Montreal, de 1966
- h) Otros convenios y tratados internacionales.

CAPITULO V

C O N C L U S I O N E S

B I B L I O G R A F I A

LA DEFICIENTE Y OBSOLETA LEGISLACION SOBRE NAVEGACION AEREA COMERCIAL.

Planteamiento del problema.

Se deriva principalmente en virtud del vertiginoso progreso de las vfas de comunicación, las cuales técnicamente avanzan cada día, en tanto que las leyes que las regulan, no han podido ser puestas al día, como debiera ser. En particular hablando de Navegación Aérea el Derecho Aéreo ha venido evolucionando a gran velocidad, pero no de tal manera que satisfaga las necesidades del momento. Aún así es el Derecho Aéreo incuestionablemente la más nueva de las disciplinas jurídicas.

Cuando empezamos a notar sin embargo las deficiencias legales en cuestión de navegación aérea, cuando hacemos un análisis por más somero que éste sea, de las circunstancias en que se lleva a cabo el transporte aéreo, las seguridades que se requieren, en aeropuertos y naves, la responsabilidad y autoridad de un piloto aviador, responsabilidad de una empresa aérea para con sus pasajeros, los contratos de pasaje, transporte de equipaje etc. Pero aún es más claro, cuando nuestro análisis vá dirigido a los delitos aéreos, los cuales día con día se vienen cometiendo, sin que hasta el momento se haya podido hacer algo realmente efectivo para detenerlos; así tenemos que la piratería aérea ocupa cotidianamente nuestra atención y muy a pesar de las protestas de organismos reconocidos, es poca o nula la actividad desarrollada para controlar estos males y cuando la hay, se toman medidas sumamente rudimentarias en comparación con la magnitud del problema.

Con el devenir del tiempo, se han desarrollado gran cantidad de conferencias, comités, asociaciones, congresos, comisiones, etc., para hacer estudios respecto a las regulaciones del transporte aéreo comercial, pero falta mucho aún por hacer y lo

primero que se debe evitar es mezclar una labor que debe ser jurídica, con finalidades políticas que siempre anteponen barreras muchas veces insalvables, en momentos en que se requiere campo abierto a la labor a desarrollar.

En apoyo a lo anteriormente expuesto, puedo asegurar con conocimiento de causa que son pocos los aeropuertos en el mundo, que cuentan con medidas de seguridad, para evitar por ejemplo saqueos, un aerosequestro. En México por ejemplo hay como medidas de seguridad, detectores de metales únicamente, que no son los más modernos ni mucho menos, además manejados por personal poco calificado y no existen en todos los aeropuertos. La policía de vigilancia de los aeropuertos, poco o nada pueden hacer en el caso de que se presente cualquier tipo de atentado, porque no están debidamente capacitados para ello.

Al hablar de medidas rudimentarias asumidas por los gobiernos o por las aerolíneas, podemos apoyarnos en el hecho de que la aerolínea EL AL por ejemplo, para evitar aerosequestros, lleva a bordo de sus aviones guardias de seguridad armados, lo cual no es ni lo más seguro ni lo más conveniente económicamente, además de que provocan incomodidad.

Con respecto al contrato de pasaje, equipaje y carga, es para el usuario de las aerolíneas sumamente inseguro su cumplimiento, ya que son contadas las ocasiones en que dicho usuario puede hacer valer sus derechos frente al incumplimiento de la transportadora.

Todo esto resulta de las facultades de la empresa aérea en relación a cambio de itinerarios sin previo aviso, cancelación de vuelos ya sea esto por caso fortuito o fuerza mayor o bien por cuestiones administrativas.

Todo lo anterior es indudablemente una derivación de lo obsoleto e ineficaces que resultan las leyes aplicables a este tipo de relaciones "contractuales" las cuales tienen orígenes en su mayoría de más de 25 o 30 años atrás y que muy lentamente se han venido modificando y en el peor de los casos se han aplicado leyes por analogía lo cual en una materia tan delicada política, jurídica y comercialmente es desde todos los puntos de vista reprochable e inconcebible, lo cual nos viene a dar la razón del hecho incuestionable de que los cambios que la técnica ha puesto al servicio del hombre, no han correspondido a una adaptación del orden moral y jurídico de esas nuevas circunstancias.

Nos proponemos demostrar en la presente tesis que el problema existe y para lo cual aportaremos datos, así como también haremos las proposiciones que creamos convenientes para su solución de la mejor manera posible sin pretender con ello querer modificar el mundo pero sí hacer una aportación a nuestro medio social y jurídico tratando de abarcar el mayor campo posible por- que en este aspecto de la navegación aérea, el Derecho no debe toparse fronteras sino al contrario, cada país debe ser terreno fértil para que florezcan mejores legislaciones locales, lo cual redundará en un Derecho Internacional acorde a las necesidades contemporáneas.

CAPITULO I.

ESPACIO AEREO

Al hablar del espacio aéreo nos enfrentamos a un tema que es relativamente nuevo y por lo mismo, una materia que todavía se presta para polemizar sobre la misma, debido a que no por el hecho de conocer su existencia y de saber que deberemos de regular su uso y posesión, es ello suficiente para conocer sus límites y sobre todo la forma de regular ese uso y reconocer al Estado que tiene derecho sobre dicho espacio aéreo.

Al Derecho Aeronáutico interesa conocer la naturaleza jurídica del espacio aéreo que gravita sobre la superficie de la tierra. Los autores han comenzado por discutir si el espacio aéreo es o no es una cosa. Los que consideran que no lo es, dicen que para ser jurídicamente poseído sería necesario que tuviera aptitudes físicas; mientras que los que admiten que sí es una cosa, lo conceptúan como capaz de derechos y obligaciones, pues de otra suerte carecería de condiciones para su posible apropiación.

Aún quienes le niegan la cualidad de cosa apropiable le reconocen la cualidad de "utilizable". En nuestro estudio, estamos de acuerdo con esta última consideración, sin conceder con ello que aceptamos la primera, porque el espacio aéreo es perfectamente medible y no es sólo un valor mental.

Habiéndonos referido y dada nuestra opinión sobre la naturaleza del espacio aéreo, veremos enseguida hasta qué punto dicho espacio aéreo es utilizable, porque las legislaciones de los diferentes países no se han puesto de acuerdo sobre lo que se debe considerar como tal; es decir que si bien es cierto que dejamos asentado que el espacio aéreo es medible, cubicable y apro-

piable, igualmente es cierto que existen problemas para dar una idea general de cual es el derecho que un Estado tiene sobre dicho espacio; es decir que no está esclarecido el límite del espacio aéreo o bien, hasta dónde alcanza el poder de un Estado sobre el espacio aéreo.

El problema inicial consiste en determinar "cual es el espacio aéreo que le corresponde a cada país", o sea, hasta dónde alcanza la soberanía de un Estado en cuanto a espacio.

Han existido muchas teorías que han pretendido determinar lo, sin haber surgido una que haya podido ser aceptada por todos los países del mundo, o cuando menos por una mayoría.

Todo esto, deriva del hecho de que las reglas relativas al espacio aéreo son nuevas, en virtud de que fue hasta después de la primera guerra mundial cuando se le pretendió reglamentar.

No he de estar de acuerdo en que el espacio aéreo sea libre, como se pensaba hasta antes de la primera gran conflagración, porque el estado tiene ciertas necesidades que le hacen apremiante el ejercicio de cierto poder sobre ese espacio aéreo; pero considero también que no se debe llegar al grado de exagerarlo, como hacen algunos códigos y autores, como el Código Suizo, que consigna que "la propiedad del suelo se extiende al espacio". Trataré con más amplitud este punto, cuando hable sobre limitaciones del espacio aéreo.

S O B E R A N I A

Hablar de soberanía, es hablar en primer lugar de un término en sí difícil de definir y en cuyo intento se han agotado muchísimos esfuerzos desde tiempos remotos, logrando a lo sumo,

en lugar de hacer luz sobre el tema, oscurecerlo y deformarlo.

Dar una opinión al respecto, no aportaría nada nuevo y sólo lo aumentaría el mundo de definiciones que se han externado; sin embargo, considero expresar que una muy aceptable guía sobre el tema lo es la opinión del maestro César Sepúlveda, por tener a mi entender los elementos suficientes para que se le considere completa.

Según explica en su obra de Derecho Internacional Público, el concepto de soberanía significa "omnipotencia" pero esta noción lógicamente sufre cambios cuando las naciones omnipotentes en lo interior entran en coexistencia con otras entidades semejantes, pues ninguna de ellas puede tener supremacía sobre las otras. Todas las naciones reconocen y aceptan las pretensiones de otras entidades en un plano similar, sobre bases de cierta reciprocidad.

Teniendo la anterior noción de soberanía en general, puedo enseguida abordar el tema de la:

SOBERANIA SOBRE EL ESPACIO AEREO.

Aunque es un concepto nuevo, tanto como la reglamentación de espacio aéreo mismo, existen sobre el mismo muchas opiniones, pues cada país de acuerdo a su ideología ha legislado sobre el espacio aéreo y el poder que dicho país ejerce sobre el mismo.

La guerra puso de manifiesto la necesidad de que el Estado afirmase su soberanía sobre el espacio aéreo, para fines de defensa y control.

En la actualidad, ya no hay duda de que el Estado pueda

ejercer su soberanía, pero han surgido otros problemas a resolver en virtud de los avances tecnológicos y científicos, que poco a poco han hecho más difícil el ejercicio de ese poder, en virtud de la modernización de los transportes aéreos.

En este punto, la dificultad estriba en acordar si en el espacio aéreo de un país determinado el tránsito de aeronaves de otros países es un derecho de éstas, o si es una concesión del Estado cuyo cielo cruzan.

Como enuncio al principio del tema hay muchas teorías al respecto y una de ellas es la "teoría de la libertad" que sostiene que no se podía hablar de una pretendida soberanía sobre el espacio, si no se demostraba que éste podía ser sometido a un poder, o puesto bajo un mando. Como consecuencia a su criterio, es que no existía más solución que la de proclamar la libertad del aire.

Pero esta teoría tuvo que admitir que su principio de libertad del espacio aéreo podía sufrir restricciones por causa de disposiciones del Estado sobrevolado y aceptaron:

- a).- Altura mínima como medida de seguridad.
- b).- Cierre de ciertas regiones atmosféricas en virtud de razones militares.
- c).- Restricciones por medidas económicas y sanitarias.
- d).- Sujeción de las aeronaves a las leyes y tribunales del país de su bandera.
- e).- Prohibir que sobrevuelen el espacio propio aeronaves militares y de policía extranjeras.

La doctrina moderna por el contrario de los principios de la teoría de la libertad del aire, extiende la soberanía de un Estado sobre la tierra firme y el mar territorial, a la atmósfera

que envuelve el territorio del Estado. Naturalmente, admite algunas limitaciones y posibilidades como las construcciones y el límite de altura de las mismas que no perjudique la vitalidad humana, así como el perfeccionamiento de los aparatos de vuelo. Algunos autores, aceptan esta teoría como una concepción de servidumbre de paso.

El aire y el espacio que lo contiene, es para estos autores una prolongación del territorio nacional. En este caso, sólo la soberanía del Estado, frente al pretendido Derecho Privado ilimitado del propietario del suelo, ha hecho posible la reglamentación del acceso al espacio y su aprovechamiento para la navegación aérea.

Como comento al principio del capítulo, fue a raíz de la primera guerra mundial cuando se tomaron las decisiones primarias respecto a la soberanía sobre el espacio aéreo, pero entre los años 1900 y 1914, los teóricos del Derecho pretendieron dar solución a la reglamentación jurídica del espacio aéreo. Sin embargo, a partir de 1914 fue patente la postura de los Estados a aceptar soluciones incompatibles con el ejercicio de la Soberanía plena sobre el espacio aéreo, ejercida sin limitaciones, en favor del Derecho de paso inocente. Esta postura se vio reforzada mayormente durante la primera guerra mundial pues cada país tomó en cuenta sus propias razones de seguridad.

Naturalmente que se acepta que esa soberanía sobre el espacio aéreo no es ilimitada porque como se verá a continuación, hay muchas razones para que un Estado permita que sobre su espacio superestante circulen aeronaves extranjeras.

Expondré algunas teorías, cada una de las cuales aportan un punto de apoyo para limitar esa soberanía.

A) Doctrina Alemana.

Establece que fuera de la profundidad y de la altura útiles al ejercicio del derecho de la propiedad, las aeronaves pueden atravesar el espacio que gravita sobre las superficies prediales y edificadas, privadas, sin que sus dueños puedan impedirlo ni considerar el paso fugaz de las aeronaves como un atentado al derecho de propiedad. Expone que sólo en el caso de que por lo repetitivo de dichos actos se causare daños a las superficies, edificaciones o plantaciones privadas, podría la autoridad judicial tomar las disposiciones necesarias para impedir las.

B) Doctrina Norteamericana.

Interpretando la teoría según el Common Law, la propiedad del suelo comprende, si no la propiedad, cuando menos el control del espacio aéreo hasta una altura infinita.

No se le puede atribuir fuerza legal, más que la de una presunción que cede ante otra contraria, además de que en Norteamérica la propiedad queda limitada por la regla del público interés (tal es el caso de la mayoría de los países del mundo).

De acuerdo a verdaderas fuentes legales, se considera que el propietario sólo tiene derecho a la columna de aire que gravita sobre su terreno, hasta la altura de las edificaciones y plantaciones, pero que puede extenderlos en caso de ocupación efectiva, hasta alturas indefinidas.

Sin embargo, el estudio de la jurisprudencia norteamericana ofrece un amplio campo de estudio en esta materia, debido a la falta de uniformidad que campea en la variedad de criterios aplicables a un mismo caso.

Aunque la soberanía sobre el espacio aéreo es un concepto nuevo, sobre su reglamentación existen muchas opiniones, tan-
tas como países pueda haber. Los gobiernos del mundo han ido
tratando de ponerse de acuerdo a través de múltiples convenios
y tratados internacionales y aún mediante organizaciones priva-
das; así tenemos, las conferencias de La Haya, Congreso de Vero-
na, Comité Jurídico Internacional de Navegación Aérea etc., en
las cuales se han discutido los derechos, facultades y obliga-
ciones que debe tener un país para con los demás.

El primer acuerdo general sobre esta cuestión lo repre-
senta la Convención para la Reglamentación Aérea de París, de
1919, en la que se reconoció la "completa y exclusiva soberanía
del Estado sobre el espacio aéreo colocado por encima de su ter-
ritorio y aguas marginales".

La Convención de Chicago de 1944 consagró el principio
según el cual "los estados contratantes reconocen que cada Esta-
do tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo
correspondiente a su territorio".

Como vemos, no se pone un límite a esa soberanía y tra-
tando de dar una solución y así mismo lograr el respeto de un
país a otro se optó por el sistema de los tratados bilaterales,
sistema que causa espejismos y atrae a las naciones pequeñas con
una fingida igualdad ante los países fuertes y lo que se ha con-
seguido con el paso de los años por medio de este viciado siste-
ma, es que una nación débil tratando de sostener esa igualdad,
mantiene en base al presupuesto oficial, una línea aérea que
grava fuertemente su economía nacional en su afán competitivo;
en cambio las grandes potencias surcan espacio de esas naciones
con enormes aviones y aparatos supersónicos que causan proble-
mas no previstos por el sistema de los tratados bilaterales.

Como hemos venido sosteniendo, se requiere considerar el espacio aéreo como uno sólo, no fragmentado, pero sí debidamente reglamentado.

LIMITACION DEL ESPACIO AEREO.

En ningún momento se ha tratado de poner un límite al espacio aéreo, pues siempre que se hace una referencia al respecto como en las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, han querido explicar esta limitación en relación a la soberanía que sobre el espacio aéreo ejerce un Estado, la cual no se extiende al espacio exterior.

De lo anteriormente expuesto deducimos, sin embargo, que existe un punto en el que termina el espacio aéreo y comienza el espacio ultraterrestre, aunque dicho punto es incierto.

Haciendo referencia al tipo de naves que utilizan uno y otro espacio, podríamos pensar que no es de vital importancia determinar dónde termina el espacio aéreo y dónde comienza el espacio exterior, debido a que éste es utilizado por satélites cuya órbita mínima alcanza una altura, al menos, el doble de la máxima altitud a la que pueda volar la más moderna aeronave.

De cualquier manera, considero que es necesario fijar un punto límite al espacio aéreo, porque es motivo de divergencias entre naciones el uso del espacio superestante de determinados pafs.

Para tal efecto, estimo perfectamente aplicable la opinión vertida al respecto por el Catedrático de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Guadalajara, Lic. Carlos Pérez Vizcaino en su clase de Derecho Internacional Público, quien afirma que "debiera ser el punto límite del espacio aéreo,

y por lo tanto de la soberanía del Estado el ser atraídos por la fuerza de la gravedad de la tierra". Como vemos, es una opinión sumamente acertada, porque es razonada en primer lugar en la posibilidad de ejercicio del poder por parte del Estado, y en segundo lugar en base a factores naturales, que no quedan al arbitrio de uno o de otro Estado establecer respecto a la limitación del espacio aéreo, en México por ejemplo, la Ley de Vías Generales de Comunicación, sólo menciona en su artículo 306: "El espacio situado sobre el territorio mexicano está sujeto a la soberanía nacional". Como vemos, delimita el espacio aéreo a la extensión territorial del país, lo cual obviamente no es suficiente.

CAPITULO II

DEL CONTRATO DE TRANSPORTACION DE PASAJE Y EQUIPA

JE.

A) NATURALEZA DEL CONTRATO

En sus elementos esenciales, el contrato de transportación aérea no difiere en mucho con respecto a otro tipo de transportación, como no sea el medio de transporte. En cuanto a la transportación de pasajeros o de cosas determinadas la función es la misma aunque distinto el objeto. Implica la traslación de personas o cosas; de un lugar a otro a través de un medio de locomoción.

Respecto a las personas de los contratantes, en el transportista se resuelve por una obligación de hacer y en el pasajero por una obligación de pagar el importe de este servicio.

El contrato de transporte es consensual en oposición a real, pues se perfecciona por el consentimiento de las partes antes de la entrega de la cosa. Es bilateral porque engendra obligaciones recíprocas a cargo de las partes; es naturalmente oneroso, pero puede ser gratuito cuando así se convenga expresamente, y, es de tracto sucesivo.

Sin embargo, en el transporte aéreo no se puede hablar propiamente de un contrato, porque el pago de un boleto de pasaje es una expectativa de contrato, más no al contrato mismo. La realización del contrato comienza en el momento del embarque, cuyos derechos y obligaciones se prueban con el boleto en el cual concurren la voluntad de la empresa y del viajero.

Para que haya "contrato de transporte aéreo", es necesari-

rio que haya una transportadora, cuyo carácter debe ser definitivo y estable, y no circunstancial; además las aeronaves deben pasar por el control de autoridades aeronáuticas, que darán su visto bueno en la nave para que transporte pasajeros y como un accesorio de pasajero, se debe considerar su equipaje el cual alcanza toda convención relativa al pasajero. Una característica más del contrato de transporte aéreo es que se formaliza "in tuitu personal".

Sin embargo, es la persona del transportista quien independientemente el medio empleado, califica la naturaleza del contrato criterio que parecen aceptar las distintas legislaciones nacionales y convenios internacionales referentes a la materia, otorgando a las empresas transportistas amplias facultades y derechos, oponibles ante los raquíuticos recursos del pasajero.

Si hacemos un somero análisis de la legislación de un país al respecto, o al Convenio de Versovia de 1929, nos daremos cuenta de la gran cantidad de normas existentes que permiten al transportista aéreo tal o cual facultad, anteponiéndola al pasajero, mientras que éste puede sufrir una y diez veces el extravío de su equipaje, la demora de un vuelo, la cancelación del mismo, cambio de itinerario, cambio de horario etc., sin que para él haya una satisfacción, indemnización más que una explicación que en el mejor o peor de los casos, al pasajero no le sirve de nada, pues lo que él busca es sólo que cumpla con lo que él cree que contrató. Por ejemplo: si un pasajero llega a su lugar de destino, puede encontrarse con la desagradable sorpresa de que no llegó con él su equipaje, o bien, que se sobrevoló de la estación aeroportuaria en que se encuentra. Al hacer la reclamación de su equipaje, lo mínimo que desea es que en ese momento se le entregue el mismo, sin demora, sin embar-

go, las empresas transportistas levantan un reporte de extravío, toma nombre y dirección del pasajero, y le informa que se le enviará el equipaje a su domicilio en cuanto aparezca. Al pasaje ro no le queda otra cosa que esperar a que buenamente la empresa transportista cumpla lo prometido a la mayor brevedad posible, lo cual puede suceder o no y la misma se encuentra actuando amparada en la ley, que le confiere cierto tiempo para hacer entrega del equipaje en casos como el del ejemplo. ¿Y mientras el pasajero qué puede reclamar por los perjuicios que se le causen por gastos que tenga que hacer por falta de equipaje? Habrá de comprobar gastos para que se le pague "sólo lo indispensable para su uso y aseo personal". ¿Y si el equipaje no es recuperado? Es lo peor que le puede suceder al pasajero, porque las indemnizaciones por equipaje perdido son sumamente raquíticas, como veremos en el siguiente punto del tema.

B) RESPONSABILIDAD DE LA COMPANIA TRANSPORTISTA.

La responsabilidad en el transporte aéreo vá a recaer sobre la organización que a propio riesgo realice las operaciones del transporte de personas y cosas. Tal responsabilidad puede recaer sobre una persona en particular, o bien, en una compañía de personas o de capitales.

La responsabilidad legal de la transportadora aérea, no ha sido desunida en las legislaciones aeronáuticas nacionales, ni en los convenios internacionales. Sólo ha sido definida en lo que respecta a la responsabilidad por daños derivados de accidentes en vuelo, o causados a personas o cosas en la superficie. En cuanto la responsabilidad derivada del servicio que presta, no procedente de daños o accidentes, las legislaciones aeronáuticas guardan silencio, bien, cuando en algún caso se hace típico lo es el artículo 19 del Convenio de Varsovia, que ha

bla de la responsabilidad por el daño que resulta de un retraso en el transporte aéreo de personas. Este principio ha sido dúramente criticado e impugnado por las transportadoras, pero no se les ha concedido razón en virtud de que el transporte por avión es útil por la rapidez del mismo y una característica fundamental y específica del transporte aéreo, la cual al quedar incumplida, es fuente de un daño a los intereses del viajero. Sin embargo, y aquí viene la deficiencia de la disposición, el Convenio de Varsovia no precisa exactamente en qué consiste el daño causado por retraso, ni cómo habrá de repararse dicho daño; queda así pues, como una cuestión de hecho que deberá apreciar y resolver el juzgador, que en el peor de los casos va a ser el mismo transportista, pero aún en el caso de ser un tribunal, cada caso se resolverá de acuerdo al criterio del mismo, por lo que hay una gran diversidad de resoluciones al respecto, en lugar de haber uniformidad, que es lo que vengo a proponer en la presente tesis.

En cuanto al transporte de equipaje o mercancías, también existen deficiencias de reglamentación y en este caso, se presta aún más a complicaciones, en virtud de que el período de transporte se amplía no sólo a la estancia a bordo del avión, sino también fuera de él mientras permanezca bajo la custodia del transportista; volveremos a encontrar deficiencias de la reglamentación, pues en el mismo convenio de Varsovia se hace alusión al daño ocasionado por un retraso en la entrega de equipaje o de mercancías, pero no se habla de la forma en que el transportista habrá de responder por este daño que causa. Los tratadistas, hablan de que dicho retraso puede ser ocasionado por un accidente en la aeronave, falta de puntualidad en la salida, interrupción del vuelo, abandono u olvido de las cosas; y la responsabilidad dependerá de que el transportista pruebe haber tomado las medidas necesarias para evitar el daño o bien,

la prueba de que le fue imposible tomarlas.

Aún hay todavía más disposiciones que afectan al pasajero pues en "Las Condiciones Generales del Transporte" de I.A.T.A. (Art.8 número 4), queda estipulado que el transportista se reserva el derecho de cargar el equipaje a bordo del mismo avión del pasajero, o bien transportarlo en uno diferente y por lo tanto entregarlo después; esta disposición I.A.T.A. vá contra el Convenio de Varsovia y queda al arbitrio del jugador abrir si se causa daño al pasajero y por lo tanto la responsabilidad de la transportista.

Las nuevas orientaciones legales en materia de responsabilidad en el transporte aéreo, se han desviado de las normas reguladoras del transporte terrestre o marítimo, en virtud de las condiciones especiales que en él concurren. Sin embargo, en mi particular modo de ver, aún ahora se aplican por analogía en el transporte aéreo, normas que fueron creadas para el transporte marítimo, en virtud de que se ha equiparado al mar con el espacio aéreo. Esta misma opinión la comparte el maestro Rafael Gay Montellá, pues en su tratado de Derecho Internacional afirma: "En el Derecho Aéreo, muchas reglas aplicadas, han sido copiadas de las leyes aplicadas a los buques; es decir, el Derecho Aéreo ha sido copiado en muchos aspectos del Derecho Marítimo. Tales son los casos de la nacionalidad de las aeronaves, las reglas relativas a la jurisdicción por delitos cometidos a bordo de aeronaves....".

Este es precisamente una de las motivaciones fundamentales para la elaboración de la presente tesis, porque el Derecho Aéreo en sus orígenes nace deficiente y aunque ha evolucionado, no ha sido suficientemente adecuado a las necesidades actuales, es diferente y contiene leyes obsoletas.

Concretamente, la Ley de Vías Generales de Comunicación de México, en su artículo 309 dice: "Se someterán a las leyes mexicanas:

- I.- (...)
- II.- (...).

Son aplicables a las navegaciones aérea civil las disposiciones que sobre nacimientos y defunciones a bordo de un buque mexicano establece el Código Civil para el Distrito Federal".

Lo anterior nos da una idea del porqué del problema que pretendo tratar en mi tesis, ya que una ley aplicada por analogía no abarca el campo ni las circunstancias o medios correctos o adecuados.

Así como han evolucionado los sistemas de transporte, se ha transformado de manera fundamental el concepto de responsabilidad civil, con lo cual sobreviene una modificación de los sistemas legales que la regulan. Con el concepto de responsabilidad objetiva desaparece la noción de responsabilidad delictiva al autor de un accidente. La responsabilidad contractual, nace de la falta de ejecución o defectuosa ejecución de un contrato y el perjudicado tiene derecho a pedir el resarcimiento del daño sufrido y a costas del contratante. En el transporte aéreo, el retraso es origen de responsabilidad.

C) DEFICIENCIAS LEGALES SOBRE TRANSPORTE AEREO DE PASAJEROS, EQUIPAJE Y CARGA.

Primeramente voy a hacer referencia a algunas reglas de la legislación mexicana con respecto al punto que tratamos.

El Art. 309 número 1 de la Ley de Vías Generales de Comunicación somete a las leyes nacionales. "...los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de las aeronaves mexicanas durante el vuelo, ya sea sobre su territorio nacional o sobre mares no territoriales y aquellos que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas en vuelo sobre territorio extranjero, a menos que sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad o el orden público del Estado extranjero subyacente".

La anterior disposición sólo cubre la responsabilidad que emana del contrato de transporte de pasajeros equipaje y mercancía realizado por aeronaves mexicanas.

Con respecto a la responsabilidad por daños causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie, la solución se encuentra en los artículos 20 y siguientes de la Convención de Roma de 1952, pero que México no ha ratificado y que entregan jurisdicción a los tribunales del Estado donde hayan ocurrido los daños. La solución que se da en México es la misma, por aplicación de leyes mexicanas, o por las leyes de otros países, sólo que la solución de la Convención de Roma es más completa pues busca el compromiso de los Estados a prestar su cooperación para los procesos.

La misma Ley de Vías Generales de Comunicación en sus artículos: 342,343,344 y 346 establece la responsabilidad por daños a pasajeros causados por transportadores aéreos de servicio público, en los cuales se estipulan indemnizaciones súmamente bajas, las cuales tal vez eran suficientes al momento de publicarse la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940 y sus modificaciones del año de 1950 y que se encuentran vigentes hasta la actualidad y por lo mismo, obviamente obsoletas y deficientes. Habla por ejemplo del pago de \$50,000.00 (cincuenta mil pesos mexicanos) para el caso de muerte o invalidez total permanente

\$20,000.00 (veinte mil pesos mexicanos) para el caso de lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente. Pero aún más, prevé que el portador pueda eximirse del pago de esos límites si prueba haber tomado todas las precauciones razonables para evitar el daño, o si prueba que le fue imposible tomarlas. Queda pues a criterio del juzgador y depende de las pruebas que proporcione el portador, el monto de las indemnizaciones.

La misma ley en sus artículos 349 y 350 habla de los daños a carga y equipaje facturado y menciona pérdida o averfa, retraso en la entrega. Habla de una indemnización de \$20.00 por kilogramo de peso de carga extraviada o averfiada, cantidad que se antoja ridícula tomando en cuenta los tiempos que corren, como lo es también la indemnización máxima de \$ 500.00 por la pérdida o averfa del equipaje facturado y como mencionamos anteriormente, todavía la ley menciona que la transportadora puede quedar exenta del pago, en los casos que la misma ley alude. Es justo también mencionar, que la ley permite establecer indemnizaciones superiores por acuerdo entre las partes.

Quise hacer mención a la forma de reglamentar la responsabilidad concretamente por la legislación mexicana con el fin de comparar las indemnizaciones estipuladas en México y las indemnizaciones consignadas internacionalmente, como en el caso del Protocolo de Guatemala que en su artículo VIII introduce algunas modificaciones a la Convención de Varsovia y al Protocolo de la Haya, y menciona por ejemplo: 1.500.00 francos por pasajero, por destrucción, pérdida o averfa del equipaje de mano o registrado; 250 francos por kilo en el caso de que se trate de mercancías perdidas o averfiadas. De hecho en el Protocolo de la Haya de 1955, el asunto de los límites máximos de responsabilidad por lesiones o muerte de los pasajeros originó serias dificultades, ya que los países desarrollados pugnaban por alzas considerables

en esos límites, de hasta el 200% ó 300%, como era el caso de Estados Unidos y Francia, debido a que los tribunales de esos países, de acuerdo a sus leyes internas, normalmente fijaban sumas muy superiores a los establecidos por la Convención de Varsovia. La opinión de los países subdesarrollados en cambio, era de que los límites eran satisfactorios y sólo requerían pequeños ajustes, opinión que hacían suya países como Chile y Venezuela. Se argumentaba que debían tomarse en cuenta las condiciones económicas y monetarias de los diversos países y que se velará por la adecuada indemnización en caso de accidente del pasajero medio y no de los pasajeros de países de más alto nivel de vida.

Tomando en cuenta un punto de vista objetivo y hablando de que las indemnizaciones cubren por igual las lesiones o muerte de seres humanos en cualquier país, mi punto de vista es que esas indemnizaciones deben ser igualitarias en todo lugar y utilizando un vocabulario materialista, ¿No vale igual la vida humana en México que en Francia, Estados Unidos o cualquier otro país?.

De acuerdo a mi particular punto de vista, una característica fundamental en el Convenio de Varsovia es la de restringir la responsabilidad del transportista en lo que se refiere a la cuantía de la indemnización que se ha de pagar por el daño ocasionado; o sea, que no se limita la responsabilidad sino la indemnización que importa. Además, dicho convenio, al limitar las cantidades máximas de indemnización por responsabilidad civil, lo hace de una manera arbitraria y potestativa, aunque se admite la posibilidad de que el transportista y el pasajero lleguen a un acuerdo especial para fijar un límite de responsabilidad más elevado.

En cuanto al transporte de cosas, existe la misma defi-

ciencia de limitar la indemnización sin limitar la responsabilidad. El transportista se obliga al transporte de equipajes del pasajero, aún cuando no sean declarados en el momento de convenir el pasaje o de comprar el boleto de viaje. Debemos tomar en cuenta, que hay equipaje que será transportado gratuitamente y lo hay que sea equipaje en exceso de lo reguado por las tarifas y condiciones especiales del transporte. En este aspecto, el Convenio de Varsovia es deficiente pues no regula los objetos que puedan considerarse como equipaje del viajero. El artículo 8 de las Condiciones Generales de Transporte de la I.A.T.A. (International Air Transport Association) los enumera por exclusión y disponer los objetos que no pueden considerarse como equipaje.

Como en este capítulo estoy tratando deficiencias legales con respecto al transporte aéreo y la responsabilidad de las transportadoras, he de hacer mención de que existen algunas razones para exonerar de responsabilidad al transportador aéreo, según el Convenio de Varsovia:

a).- Si prueba que ha tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.

Atender esta disposición es difícil, pues deberá tratarse de una interpretación lo más clara posible en cuanto a la determinación de tales medidas o de tal imposibilidad para tomarlas.

Además, en los trabajos y conclusiones del Convenio de Varsovia, no se dan suficientes elementos de juicio y apreciación y más aún la tarea de conocer su sentido concreto.

Las interpretaciones han ido tratando de esclarecer el

problema sin lograrlo, porque si afirmamos que las "medidas necesarias" son las "medidas razonables", a ningún lado nos conduce el tener que interpretar lo que son las "medidas razonables", o la "diligencia razonable".

Según una interpretación restrictiva, el transportista es responsable de pleno derecho por una presunción juris tantum de la existencia de su culpa, o sea que el transportista deberá -' aportar pruebas suficientes de su diligencia para prevenir el daño causado.

La interpretación de los autores del Convenio de Varsovia, es extensiva, la cual mantiene que el transportista no será responsable si prueba que ha aportado a la ejecución del contrato ' toda la diligencia que conforme a derecho le corresponde; probará en caso de accidente, que no hay culpa que le sea imputada.

b).- Faltas náuticas.

Comprende la responsabilidad sobre mercancías y equipajes por daños que provienen y son consecuencia de la culpa del piloto o de navegación. Hay que hacer notar que el Convenio de Varsovia no incluye las faltas cometidas por personal de tierra.

Una interpretación del mencionado convenio hace entender' que quedan incluidos los "dependientes" ó "encargados", o sea el personal que está ligado al transportista aéreo por un contrato' de transporte o de servicio.

Sin embargo, y después de interpretar lo que el Convenio' incluye como personal responsable de un daño, hay que hacer no-' tar que el Convenio de Varsovia habla únicamente de la responsabilidad del transportista para consigo mismo y para sus depen-'

dientes, pero no de la responsabilidad propia de tales dependientes. Los tribunales americanos se alejan del Convenio de Varsovia y hacen responsable al personal de las compañías aéreas, lo cual me parece injusto por todos conceptos tanto para el dependiente como para el pasajero, pues no puede ser peor la responsabilidad del dependiente que la del transportista mismo.

c).- Averfa y retraso en el transporte aéreo de cosas.

Esta exoneración, nace por analogía en el Convenio de Varsovia, inspirada en el Convenio de Roma respecto a transporte internacional por vía férrea, lo cual ya de por sí nos hace sentir desconfianza de la disposición por la gran diferencia que existe entre un tipo de servicio y otro. Así pues, hablando del retraso en la entrega de equipaje o de mercancías, el destinatario deberá reclamar la demora en la entrega o el daño causado a las cosas, en un término estipulado, pues de otro modo, la recepción sin protesta constituirá presunción salvo prueba en contrario de que le han sido entregadas las cosas en buen estado y conforme al contrato de transporte. Para reclamaciones que no se hagan de inmediato, están previstos términos en días naturales, distintos en cuanto a equipajes y mercancías.

Para las empresas transportistas, hay aún una protección más en cuanto a demoras en el servicio, pues en el Convenio de Varsovia se sugirió que "como las compañías ferroviarias, los transportistas aéreos fijasen sus itinerarios pero sin garantizar las llegadas exactas". Así, no puede suscitarse la cuestión del retraso salvo en casos excepcionales o nó razonables.

La I.A.T.A. en sus "Condiciones Generales del Transporte" estableció en su artículo 6 que "los itinerarios de los porteadores ofrecen promedios de llegadas sin estar garantizados". A

nuestro particular modo de ver esta cuestión, la jurisprudencia francesa adopta una postura correcta al sentenciar: "las cláusulas por las cuales el transportista declara que los horarios no dan más que las indicaciones del tiempo y se reservan el derecho de decidir el ajuste de los vuelos, tienen un efecto limitado y no sirven para cubrir la culpa del transportista".

Es pues inaceptable por todos conceptos el hecho de que en los cuerpos de leyes nacionales y en Convenios Internacionales se dé una sobre protección tan marcada a los transportistas aéreos, siempre, por supuesto; en detrimento de los intereses de los pasajeros que en última instancia son quienes los sostienen pues son los que pagan los servicios que aquellos prestan.

d).- Plazo de la acción de responsabilidad.

En cuanto a esta causa de exoneración de responsabilidad, estoy de acuerdo en que debe haber un término para que el destinatario haga la reclamación correspondiente por el daño que se le causó; es decir, es aceptable que exista un término de prescripción de derecho a hacer la reclamación, pues de otro modo el transportista tendría por siempre una causa de responsabilidad pendiente..

Como en este capítulo lo que estamos tratando son definiciones legales, lo que vemos en este caso como una diferencia no es el hecho de que exista la prescripción, que por otro lado ya dejamos asentado es justo, sino el hecho de que no exista un término uniforme para esa prescripción, pues si el Convenio de Varsovia deja por sentado que será un período de dos años el que habrá de transcurrir para que opere la prescripción no es un término uniforme aceptado por todos los países, pues de acuerdo a sus circunstancias es posible de variación según el país, lo -

cual me parece antijurídico dada la calidad de internacionalidad del servicio de transporte aéreo. Así pues, una vez más en esta tesis, pugno por la uniformidad de las legislaciones en materia de aviación comercial.

e).- Otras causas de exoneración de responsabilidad de transportista.

La culpa del propio lesionado.- Cuando el lesionado haya contribuido o haya consentido una falta que cause el daño. A mi manera de ver, de cualquier modo, el tribunal juzgador habrá de catalogar hasta qué punto la culpa del lesionado es definitiva en el daño causado.

El vicio de la aeronave.- A mi modo de ver, es correcto el examen de responsabilidad al transportista por esta razón, pero este habrá de probar que no existía ningún indicio perceptible y que él no lo pudo remediar; es decir; era un vicio oculto. De este modo lo acepta el Convenio de Varsovia, más no la jurisprudencia Belga.

La reparación contractual fuera del Convenio.- Estos casos, en su mayoría quedan fuera de lo estipulado por el Convenio de Varsovia y son declaraciones unilaterales por parte del pasajero, a mi modo de ver, no basta que tal exoneración vaya inscrita en el boleto de pasaje, sino que requeriría ser signada previamente por el pasajero, porque de otro modo, el pasajero que en algunos casos no llega a tener el boleto en sus manos, no puede aceptar lo que no conoce; tal es el caso de quien hace una reserva por teléfono o compra el boleto por mediación de una agencia y otra persona.

Así como hemos visto razones dadas por el Convenio de Var

sovia para exonerar de responsabilidad al transportista aéreo en los casos que haya, hemos analizado, también habremos asentado los casos en que se agrava la responsabilidad del transportista aéreo, de acuerdo al Convenio de Varsovia.

- a).- Si el daño es causado por su dolo, o culpa equivalente equiparable al dolo.
- b).- Cuando acepte a un viajero sin haberle expedido un boleto de pasaje.
- c).- Si recibe equipajes sin expedir el correspondiente talón de equipaje o bien que éste no contenga determinados requisitos indispensables.
- d).- Si acepta mercancías para su transporte sin que las consigne en la carta de porte aéreo, o bien que no contenga ciertas menciones obligatorias.

Respecto al tema que estamos tratando, vamos a hacer mención de que al respecto regula la I.A.T.A., pues como ya anteriormente lo dijimos en otro capítulo, es sumamente lamentable que un organismo tan importante, en lugar de lograr la unificación legislativa tan urgente y necesaria y que buscaba el Convenio de Varsovia, viene a fraccionar el derecho aplicable, pues el ámbito internacional del transporte sometido al Convenio de Varsovia y al resultar inaccesible a la Asociación, esta regula los transportes internacionales restantes y los transportes nacionales cuyas normas discrepan del Convenio y como ya mencionamos también, la I.A.T.A. es un organismo parcial, en interés de los transportistas.

D) LA RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AEREO SEGUN ALGUNAS LEGISLACIONES NACIONALES.

Entre estas legislaciones hay que distinguir aquellas que

aceptan al Convenio de Varsovia y las que mantienen otros principios.

Hay inclusive algunas legislaciones que han aceptado al Convenio como ley interna, otras se someten a él pero con modificaciones, etc..

Entre las legislaciones que aceptan el Convenio de Varsovia como ley interna tenemos: La Legislación Griega, La Legislación Belga que hace algunas modificaciones con respecto a algunos transportes interiores regido por el Derecho Común Belga; La Legislación Inglesa que los nacionales se someten a disposiciones locales; La Legislación Italiana, que aplica el Convenio como ley y local y en 1933 intenta adecuar totalmente la disciplina del transporte aéreo a los principios del Convenio; La Legislación Suiza aplicó como Ley Nacional el Convenio, para todos los transportes aéreos que los principios del Convenio califica de Internacionales.

Entre las Legislaciones que aceptan el Convenio con ciertas modificaciones tenemos: La Legislación Alemana, La Argentina, La Francesa, La Irlandesa, La Holandesa, La Polaca y La Checoslovaca.

Hay otro grupo de legislaciones que son ajenas al Convenio de Varsovia y que instauran un sistema propio, que concibe una responsabilidad ilimitada para el transportista, prescindiendo de toda idea de culpa e imputación en todo caso (salvo dolo o culpa grave de la propia víctima) y el transportista aéreo es responsable del daño ocurrido al viajero. Entre este grupo de legislaciones podemos mencionar la Rusa, la Rumana y la Española.

La legislación aérea vigente de Costa Rica, data de 1973,

y aunque es una ley nueva y presumiblemente actualizada, adolece sin embargo de innumerables deficiencias, como la contenida en el artículo 243 de la Ley General de Aviación Civil: "La responsabilidad Civil de las Empresas Nacionales o Extranjeras en el transporte Aéreo Internacional se regirá....". El precepto es criticable en principio porque sólo alude la responsabilidad en nada del transporte aéreo internacional. En esta legislación al igual que en muchas otras, no es sólo un cuerpo legal el que contiene todas las disposiciones aplicables, sino que las encontramos en el Código Civil, Código de Comercio, etc., contiene además la Ley General de Aviación Civil algunas incongruencias, - pues en algunos casos acepta un régimen de responsabilidad subjetiva basado en la culpa y en otros casos prefiere hacer responder objetivamente al transportador. Sin embargo, en términos generales, consagra un régimen de responsabilidad objetiva y limitada. En cuanto a la caducidad y prescripción para las acciones por daños a la persona o propiedad de terceros en la superficie, no hay plazos especiales estipulados y es por ello necesario recurrir a disposiciones generales al respecto.

Guatemala, tiene una de las legislaciones aeronáuticas - más antiguas y que por lo tanto requiere una urgente adecuación al desarrollo actual del transporte aéreo, su ley de Aviación Civil data de 1949 y por lo tanto, en el capítulo de responsabilidad, sus normas son insuficientes para regular esta materia y ello hace necesario la aplicación de convenios y tratados internacionales vigentes y disposiciones legales contenidas en otros Códigos como el Comercio y el Código Civil.

El hecho de haber nacido sin tener la orientación del Protocolo de la Haya de 1955 y del Convenio de Roma de 1952, se refleja en la imperfección de sus normas y legislación común y nó la aeronáutica la que dé soluciones a casos de navegación aérea.

Además faltando soluciones en la Ley Aeronáutica tampoco hay una remisión a normas complementarias específicas de la legislación, lo cual puede conducir al empleo de reglas inadecuadas.

CAPITULO III

DELITOS DERIVADOS DE LA NAVEGACION AEREA

a).- La existencia de los delitos aéreos:

El Dr. Federico Videla Escalada, argentino, en el prólogo a la tesis del profesor Mario O. Folchi sobre delitos aeronáuticos habla sobre el tema de la relación que existe entre el Derecho Penal y Derecho Aeronáutico en virtud de que ambos integran el ser del Derecho. Habla de la aparición de los delitos y la inmediata necesidad de instituir reglas represivas requeridas para la subsistencia de las primeras comunidades organizadas y en - ' nuestros días, en virtud de los avanzados medios de comunicación, la aviación en particular, exigen la integración de los precep- ' tos que la regulan en el complejo conjunto de la legislación general y así mismo, la operación de las aeronaves abre nuevas - ' perspectivas a los hechos ilícitos que hacen necesario tipificar nuevas figuras delictuosas, que impidan que un avance técnico de la humanidad sirva para causar daño y perturbar el orden y la ' paz sociales.

Es como ya manifesté al inicio del presente trabajo, el ' Derecho Aeronáutico una manifestación indiscutible del Derecho ' Contemporáneo y por lo mismo, a mi manera de ver, tanto las normas jurídicas que regulan el transporte aéreo, así como los problemas que se originan por los delitos derivados de la actividad aviatoria, no han sido suficientemente estudiadas ni catalogadas en toda la importancia que revisten. Es muy notorio el desacuer- ' do o las incongruencias que existen entre las legislaciones na- ' cionales, las cuales por ejemplo, hablando de delitos aeronáuti- ' cos, algunas los tratan a través del Código Penal mientras que ' otros, y a mi modo de ver, más acertadamente, les dan un trato ' más especial y los incluyen en su Código Aeronáutico, el cual '

los tipifica, aunque en algunos casos, el momento de estipular la sanción, nos remitan nuevamente al Código Penal.

Es manifiesto la universalización del Derecho en la actualidad y es por lo que en principio sostengo que es necesario que nos aboquemos a dar soluciones jurídicas a los problemas que nos plantea la navegación aérea comercial, olvidándonos de problemas políticos y de intereses ajenos a nuestro tema, que sólo son obstáculos que salvar, en un campo de estudio ya de por sí difícil de manejar. Año con año, se realizan reuniones internacionales que buscan soluciones a los problemas que antes no rebasaban los límites territoriales de cada país.

En cuanto a la existencia de los delitos aeronáuticos, es obvio, pues encontramos conductas antijurídicas, típicas y culpables derivadas de la actividad del transporte aéreo, como lo demuestra en su obra el profesor Mario O. Folchi "Los Delitos Aeronáuticos".

Lo anterior lo menciono para dejar asentada una deficiencia de la mayoría de las legislaciones, que por antiguas no hablan de "Delitos Aéreos" o "Delitos Aeronáuticos", sino que cuando se comete una conducta antijurídica tipificada como delito, en el medio de la transportación aérea, no existe un delito especial, como en el caso de la Ley de Vías Generales de Comunicación de México, que habla de responsabilidad civil, habla de indemnizaciones, de daños, etc., pero con respecto a delitos, menciona por ejemplo, en su artículo 356: "Ninguna de las disposiciones de este capítulo obstará para el ejercicio de las acciones penales que corresponden". Por supuesto, nos está remitiendo al Código Penal del país, el cual no contiene ningún capítulo que expresamente mencione delitos aéreos y por lo tanto se aplican penas establecidas para conductas antijurídicas que tipifi-

can delitos como "piratería", "ataques a las Vfas de Comunicación", "privación ilegal de libertad", esto mismo sucede con la mayoría de las legislaciones del mundo, que remiten la Comisión de los Delitos Aéreos a un Código que no los contiene como tales, como es el caso del artículo 570 de la mencionada Ley de Vfas Generales de Comunicación, independientemente de las sanciones que la propia ley establece para ciertas conductas jurídicas, sin denominación especial, ni en un capítulo aparte como considero que debieran tratarse los delitos aéreos.

La deficiencia anterior, no sólo la encontramos en las legislaciones, sino también en la doctrina, en los estudios al respecto, pues como delitos aeronáuticos, son muy pocas las obras que se han escrito en referencia y la mayoría data de muchos años atrás, es decir, lo más probable es que en ellas encontramos conceptos obsoletos, no acordes a nuestra actividad.

Eugenio Cuello Calón, en 1951 escribió "La navegación aérea desde el punto de vista del Derecho Penal".

Marfa del Rfo Cruz, en 1945 escribió "Los delitos en la Ley de Navegación Aérea".

Humberto Espejo Z., en 1945 escribió "Los delitos aeronáuticos frente a la jurisprudencia".

S. Cacopardo Melita, en 1933 escribió "Saggio de Diritto Penale Aeronautico".

a).- Los Delitos Aéreos en algunas Legislaciones.

Como la presente tesis no pretende ser un estudio pormenorizado de cada uno de los delitos aeronáuticos, incluidos o no

en un Código Aéreo o en un Código Penal, nos referiremos básicamente a los delitos que nos interesan y que son causa de profunda preocupación, por tratarse de hechos que ya casi los sentimos cotidianos, pues se comenten día con día, sin que hasta el momento se haya hecho algo realmente efectivo como solución básica, no sintomática. Para ello, como ya mencioné, debemos tratar de no mezclar la labor jurídica con finalidades políticas pues estas terminan por constituirse en una barrera que evita el avance de la ciencia jurídica y la aplicación correcta y estricta del Derecho. Por ejemplo, ¿porqué a un líder revolucionario nicaragüense que normalmente debiera ser considerado como un "terrorista", se le permite que viole la soberanía del Estado Mexicano, que surque su espacio aéreo, use sus aeropuertos, que no presente documentos migratorios ni cumpla con los requisitos aduaneros?. Esa conducta, vá contra la legislación aérea, código aduanero, leyes migratorias, Código Penal, contra la misma Constitución.

El ejemplo anterior nos dá una idea de la mezcla de intereses políticos interfiriendo en la aplicación del Derecho.

Este tipo de delitos son los que nos causan mayor preocupación, porque la solución no sólo es jurídica, sino de otra índole que escapa de los alcances del juzgador.

Por otra parte y si ya mencioné que la mayoría de las legislaciones no incluyen delitos aéreos, considero ahora que debo hacer mención de los delitos que a mi juicio y coincidiendo parte con el profesor Mario O. Folchi, deberfan quedar incluidos en todo Código Aéreo y que son los siguientes, aunque no pretendo mencionarlos todos, pues habrá y de hecho hay, varios más:

--Apoderamiento antijurídico de aeronave (en vuelo o en

tierra.

- Sobrevuelo de zonas prohibidas o de tránsito aéreo limitado.
- Atravesamiento antijurídico de fronteras.
- Desviación antijurídica de aeronave.
- Conducción antijurídica de aeronave.
- Transporte prohibido.
- Violación de seguridad de los aeródromos.
- Vuelo peligroso.
- Señalamiento y comunicación antijurídicos.
- atentado contra la aeronave.

Algunas legislaciones los incluyen con otros nombres, - otras los ignoran totalmente. En Estados Unidos, al "apoderamiento antijurídico de aeronave" se le llama "piratería aérea". La legislación Italiana, contempla en un mismo tipo penal un delito aeronáutico y otro marítimo, sistema que considero incorrecto y lo mismo sucede en la legislación mexicana que tipifica el delito de piratería. En el Convenio de Tokio de 1963, al ocuparse del problema de los "aerosequestrados", se hecha de menos la existencia de una obligación de procesar a los secuestradores. Esta laguna quedaría subsanada hasta el año de 1970 cuando entra en vigor el Convenio de la Haya para la represión del Apoderamiento ilícito de Aeronaves.

En cuanto a la sanción que se establece en los diversos países, algunos contemplan penas de dos a seis años de prisión, otros hasta de veinte años y aún los hay como Estados Unidos, que imponen la pena de muerte para este delito, o prisión no menor de veinte años. En México, se imponen de quince a treinta años de prisión.

En una opinión personal, debo exponer que soy partidario'

de la máxima penalidad para este tipo de delitos, porque considero que no sólo están atentando contra los bienes de una nación o las vías de comunicación, sino que en la mayoría de las veces, pone en peligro o privan de la vida a personas inocentes; y si un individuo, a través de un acto delictivo, sin previo juicio, con todas las agravantes, priva de la vida a una o varias personas, todavía se le concede el beneficio de ser enjuiciado en un tribunal imparcial y con la posibilidad de obtener una sentencia favorable. Así pues, haciendo propio el pensamiento del Arquitecto Gómez Mayorga, opino que quien no tenga el más mínimo respeto a los bienes ajenos ni la mínima piedad para la vida de los demás y atenta contra ellos, merece que se le trate de la misma forma.

Hay un delito que ha sido cometido con suma frecuencia y es la "desviación antijurídica de ruta aérea", el cual implica a su vez la comisión de los delitos de secuestro de personas, atrasamiento antijurídico de fronteras, sobrevuelo de zonas prohibidas etc., pero que no por ello deja de tener sus perfiles propios.

Independiente de que el delito sea considerado o no como tal, de que tenga estipulada una penalidad baja o alta, hay un hecho que incomoda, que causa malestar, porque surge la pregunta ¿Cómo es posible que haya Gobiernos como el Mexicano, Panameño, Español, Cubano y muchos otros, que solapen a terroristas, secuestradores, piratas aéreos y les brinden ayuda y les otorguen en muy discutible "asilo político"? Existe la anomalía de que, aparte de que es un delito no contemplado en muchas legislaciones, vemos con desaliento y preocupación, que algunos países se presten a seguir el juego de este tipo de delincuentes y por cuestiones de política, conveniencias, etc., que de ninguna manera tienen algo que ver con la solución jurídica del problema.

Por último, no pretendo que se haga una dispersión legislativa, ya que estoy de acuerdo en que la comisión de delitos comunes a bordo de aeronaves, (robo, homicidio, etc.,) sería absurdo excluirlas del Código Penal. Pero los "delitos aéreos", deben tener una solución legislativa distinta. Ahora bien, aunque muchos códigos no hablan de delitos aeronáuticos, está comprobado que prevén su inclusión en "leyes especiales". Por ejemplo:

CODIGO PENAL DE ITALIA.- Art. 16.- Leyes especiales.- Las disposiciones del presente Código se aplican también a las materias regidas por otras leyes penales, a menos que estas hayan dispuesto lo contrario.

CODIGO PENAL DE MEXICO.- Art. 16.- Cuando se comete un delito no previsto en este Código, pero sí en una ley especial, se aplicará ésta, observando las disposiciones conducentes de este Código.

CODIGO PENAL DE ESPAÑA.- Art. 7.- (Establece al contrario de lo mencionado). Los delitos y contravenciones castigados por leyes especiales no se rigen por sus disposiciones.

CAPITULO IV

CONVENIOS Y TRATADOS INTERNACIONALES.

Como ya he dejado asentado, al principio cuando nacía la navegación aérea, surgió el problema de la delimitación del espacio aéreo, etc., problemas que aún en nuestros días se siguen presentando y que han tenido soluciones en un principio satisfactorias, pero que posteriormente resultan absolutas, o bien soluciones equivocadas desde el principio poco conocimiento que se tenía de la materia. En virtud de tal situación ha sido necesario que al paso de los años se hayan ido celebrando diversas Convenciones y Tratados Internacionales, con el fin de lograr una completa regulación de la navegación aérea. En un principio los esfuerzos sucesivos de las Asociaciones Científicas y Técnicas representaron otros tantos fracasos; habrá de mencionarse el del Instituto de Derecho Internacional en sus reuniones de 1910 y 1911 y el de la Asociación de Derecho Internacional, en su reunión de 1913, en las cuales se trató de adaptar una legislación las primeras soluciones más o menos aceptables, las vino a dar la guerra mundial de 1914, cuando los Estados afirmaron que les correspondía una jurisdicción total sobre el aire que se extendía sobre sus territorios, considerando esto como medida de defensa nacional.

Con el fin solamente de dar una idea de la gran cantidad de Convenciones, Tratados, Asociaciones, Institutos etc., que se han llevado a cabo y formado a lo largo de los años, mencionaré algunos de ellos, dando algunos datos en relación a cada uno.

a).- Convención sobre Navegación Aérea de 1919.

Fue en París, en donde se firmó la Convención sobre Navegación Aérea o Vuelo Internacional, el 13 de Octubre de 1919, re

sultando de ella una solución en forma de tratado internacional' en ella se dan soluciones tan equivocadas o deficientes, como el hecho de ocuparse de los problemas aéreos en tiempos de paz y no habla del problema que pueda presentarse en tiempo de guerra. Además se afirmó que "todos los países tienen una soberanía completa y exclusiva sobre el espacio del aire que se extiende por encima de su territorio". Pero al mismo tiempo se compromete a conceder, en tiempo de paz la libertad de paso por sobre su territorio y aguas territoriales, de las naves aéreas de los Estados contratantes. Se estableció la forma de determinar la nacionalidad de las máquinas aéreas. Al respecto y sólo para afianzar mis comentarios del uso por analogía de las leyes marítimas, en su proyecto anterior a la Convención de 1919, aplicaba a las naves aéreas las mismas reglas que rigen la jurisdicción de los barcos mercantes en aguas territoriales.

b).- Convención de La Habana de 1928.

En 1928, la sexta Conferencia Internacional de Estados Americanos, incorporó a su Acta Final, la Convención sobre Aviación Comercial, que reiteraba algunos puntos de la Convención de París de 1919; pero ni las disposiciones de una y otra, ni su aplicación se adaptaron a las necesidades de la situación, pues el servicio comercial de aviones aumentó enormemente y se cometieron graves abusos relacionados con las condiciones de navegación, a las que ningún organismo internacional pudo poner remedios; así mismo, había deficiencias en cuestión de reglamentación del servicio y competencia de pilotos. Era pues, necesario hacer una reforma general, que no permitieron las agudas rivalidades políticas entre las naciones y el deseo desmedido de las grandes potencias de disponer de libertad absoluta para la fabricación de aviones y perfeccionar rutas de navegación.

c).- Conferencia de Aviación Civil de Chicago, de 1944.

La Conferencia de Aviación Civil de Chicago, se llevó a cabo el primero de Noviembre de 1944 con la presencia de representantes de 54 naciones, pero tampoco se llegó a un acuerdo sobre todos los puntos planteados, en virtud de los agudos conflictos de intereses entre las grandes potencias. El resultado fue una Convención, acuerdos independientes y algunas resoluciones y recomendaciones. Permite por lo mismo, que la reglamentación de los servicios aéreos se haga por medio de acuerdos independientes.

De dicha Convención surge la Organización Internacional de Aviación Civil (O.I.A.C.), que se propone desarrollar técnicas de navegación aérea internacional y mejorar el transporte aéreo internacional. Entre los acuerdos independientes, están "El Documento de las dos libertades" y el "Documento de las cinco libertades".

d).- Asociación Internacional del Transporte Aéreo, I.A.T.A.

Esta asociación es conocida por sus siglas I.A.T.A., que corresponden al nombre en inglés, International Air Transport Association. Tuvo su origen en 1928, en La Haya, con la finalidad de unificar la explotación del transporte aéreo. Nació con el nombre de "Internacional Air Traffic Association" y fue sustituida por la actual I.A.T.A., en 1945 en la Conferencia de La Habana, celebrando su primera sesión en Montreal, ciudad que fue elegida por su sede permanente.

Actualmente pertenecen a la I.A.T.A. aproximadamente el noventa por ciento de las Compañías Aéreas del mundo. Su cuerpo

legal lo integran las llamadas "Condiciones Generales del Transporte" aprobadas en 1930 en su reunión de Amberes.

Sin embargo, sus normas no se aplican a todo el Transporte Aéreo Internacional. Se trata de una regulación obra de la mayoría de las transportadoras aéreas del mundo, en defensa de sus intereses y desarrollo propios.

Lo que es sumamente notorio y de lamentar, es el hecho de que en lugar de lograr la unificación legislativa tan necesaria y buscada por el Convenio, viene a fraccionar el derecho aplicable, pues el ámbito internacional transporte queda sometido al Convenio de Varsovia y al resultar inaccesible a la Asociación esta regula los transportes internacionales restantes y los transportes nacionales cuyas normas discrepan del Convenio.

Como ya lo dije anteriormente, en otro capítulo de esta tesis, gran crítica que se puede hacer a la I.A.T.A. es con respecto a la parcialidad de su contenido, pues todas sus normas fueron elaboradas sólo en interés de los transportistas, destacando una norma general de irresponsabilidad.

e).- Convención de Varsovia de 1929.

Un organismo creado en una conferencia en París en 1925, fue el C.I.T.E.J.A. (Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos), el cual tuvo una intervención muy positiva en todos los estudios de los aspectos privados de esta nueva disciplina que es el Derecho Aéreo. Pero la labor más importante de este grupo de trabajo fue precisamente la elaboración de las disposiciones que más tarde pasaron a constituir la Convención de Varsovia de 1929.

La Convención de Varsovia, aunque no regula enteramente todos los aspectos relacionados con el contrato de transporte aéreo internacional, tiene una importancia extraordinaria, no sólo por el alto número de países que la han ratificado, sino también por la influencia que sus normas han ejercido en la regulación del contrato del transporte aéreo interno.

El campo de aplicación de la Convención corresponde a la regulación de la responsabilidad del porteador en los contratos de transporte aéreo internacional, remunerado de pasajeros, equipaje o mercancías, quedando exceptuado en ella el Transporte de Correspondencia Postal Internacional.

f).- El Protocolo de La Haya de 1955.

El protocolo de La Haya se concretó ante la posibilidad de realizar algunas modificaciones a la Convención de Varsovia estudiadas por el C.I.T.E.J.A., la I.A.T.A. y la O.A.C.I. (Organización de Aviación Civil Internacional). El C.I.T.E.J.A. se disolvió en 1947, y el Comité Jurídico de la O.A.C.I. tomó la responsabilidad de elaborar las enmiendas.

En relación con la forma de hacer las modificaciones hubo dos formas de pensar, pues unos pugnaban por una modificación total de la Convención, conservando lo que de positivo tuviera, y otros que sostenían la posición de que lo más conveniente era modificar parcialmente la Convención a través de un protocolo, y fue esta posición la que se impuso, pues trató de conservar su consenso legislativo y perfeccionarla sin perder los avances logrados. Fue así como nació el protocolo de La Haya en 1955, enmendando 15 artículos de la Convención de Varsovia y agregándole dos nuevas disposiciones y entra en vigor en 1963, con aplicación en el campo del transporte aéreo internacional.

Las variaciones de mayor importancia son respecto a las menciones que deben contener los documentos de transporte simplificándolas; se permite que otras personas, a nombre del transportista, expidan títulos de transporte, lo cual permite la intervención de las agencias de viaje o agencias de turismo; se discutió también el problema de los límites de responsabilidad y los límites máximos de las indemnizaciones por lesiones, muerte de pasajeros o por pérdida o avería de equipaje y mercancías, lo cual comentamos en otro capítulo de esta tesis.

g).- El Acuerdo de Montreal de 1966.

El Acuerdo de Montreal de 1966 se llevó a cabo debido a las presiones ejercidas por los Estados Unidos sobre todas las transportadoras que operaban desde Asia o con escala en ese país, debido a sus inconformidades con respecto a los límites máximos de responsabilidad establecidos en el Protocolo de La Haya y a los cuales los tribunales norteamericanos hacían caso omiso. De esta manera Estados Unidos a través de la C.A.E. (Civil Aeronautic Board), Junta de Aeronáutica Civil, elaboró un proyecto para ser sometido a la aprobación de todos los Estados cuyas líneas volaban hacia Estados Unidos, el cual fue firmado el 4 de Mayo de 1966 y que contó con la colaboración de la I.A.T.A.. Por las razones expuestas con relación al origen del Acuerdo de Montreal, se le debe calificar como privado, pues no fue firmado por los Estados, sino por las Compañías Aéreas.

Como menciono antes, las modificaciones que se pretendían eran en relación con la elevación del monto máximo de responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero y que la responsabilidad fuera objetiva y no subjetiva basada en la culpa del transportador y sin que este pueda probar que se tomaron las medidas necesarias para evitar el daño o la imposibilidad de tomar

las con el fin de poderse eximir de responsabilidad.

Independientemente de que la solución dada no es satisfactoria. El Acuerdo de Montreal constituye una violación a la Convención de Varsovia que en su artículo 32 declara nulas todas las cláusulas y convenios particulares anteriores al daño, por medio de las cuales los Estados, derogan las reglas de la Convención y si no pueden hacerlo los Estados, menos pueden hacerlo las Compañías Aéreas.

h).- Algunos otros Convenios realizados internacionalmente.

- _____ Convenio de Roma de 1933.- Relativo a los daños causados a los terceros en la superficie por aeronaves extranjeras.
- _____ Convenio de Bruselas de 1938.- Para la unificación de ciertas reglas relativas a la asistencia y el salvamento de aeronaves o efectuados por aeronaves en el mar.
- _____ Convenio de Ginebra de 1948.- Relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves.
- _____ Convenio de Guadalajara de 1961.- Complementario de la Convención de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional efectuado por una persona distinta que el transportador contractual.
- _____ Protocolo de Guatemala de 1971.- Que buscaba una fórmula para terminar con la diversidad de normas que regulaban la responsabilidad del transportador aéreo, a instancias de la I.A.T.A. y la O.A.C.I.

CAPITULO V

C O N C L U S I O N E S .

PRIMERA.- Legislaciones locales o nacionales congruentes y actuales.

Es decir, que lo que se requiere es que cada país tenga un cuerpo de leyes especialmente aplicable a la regulación de la navegación aérea y que además, sean leyes siempre al día que presenten cada uno de los problemas que se presenten y que conforme avanza la tecnología, avance la legislación. Hasta hoy y como lo repito en la exposición del problema; las leyes son obsoletas, se aplican por analogía, etc..

SEGUNDA.- Nuevos y efectivos métodos de seguridad en aeronaves y aeropuertos.

Tanto los usuarios de este servicio, como los prestadores del mismo, sean estos propietarios, concesionarios o empleados, merecen seguridad en el transporte, ante la proliferación de terroristas que destruyen aeropuertos, cometen asesinatos, secuestran aeronaves y pasajeros. Es indispensable que en todos los aeropuertos locales e internacionales, existan esos métodos, no sólo en algunos aeropuertos y para determinados servicios, porque quienes cometen los delitos, no hacen distinciones y desde esta tesis, sostengo que para dar seguridad, tampoco debemos considerar unas vidas más valiosas que otras.

TERCERA.- Código único internacional adoptado y adaptado por las legislaciones locales

Es decir, que a nivel internacional se cree ese cuerpo de

normas que cada país adoptará obligatoriamente incluyéndolas en su propia legislación, adaptándolas a su particular medio y circunstancias y estableciendo que en caso de que en un país no se sancionara la conducta delictiva por cuestiones políticas u - otras razones, se pudiera sancionar por el país de donde es el aeropirata, de la nacionalidad de la aeronave, de los pasajeros, etc., y la obligatoriedad de todos los países que adoptaran esta legislación de no obsequiar trámite jurídico alguno con el país que se negara a sancionar al delincuente.

Es obvio que se requiera una urgente unificación en la legislación aérea internacional, para que cada problema sea solucionado de la manera, sea cual fuere la nacionalidad del tribunal que lo juzga. En la actualidad, cada país opta por la solución que su legislación prevé y aparte de ello, nos encontramos con que algunos casos habrá en que ciertas figuras delictivas sean previstas en algunos Estados y en otros no.

Al proponer un CÓDIGO UNICO INTERNACIONAL, no quiere decir con esto que cada país se deba ajustar a lo que rija ese Código porque esto sería caer en el mismo error, de la "no obligatoriedad de los Convenios Internacionales", no porque contengan normas dignas de aplicación, sino porque faltaría el organismo competente para sancionar la violación de dicho Código.

La proposición en concreto consiste en que, una vez formuladas las normas producto de un Convenio Internacional y habiendo quedado plasmadas en un Código Unico, cada país se comprometa a incluirlas en su legislación interna, en el sentido de que no hacerlo así, serán el resto de los países comprometidos los que tomen las medidas necesarias tendientes a sancionar su desacato. Por ejemplo, es urgente que todas las legislaciones del mundo adopten un sistema para asegurar la responsabilidad de las empre

sas aéreas, en relación con la carga o mercancías, pero no con los límites mínimos y máximos que hasta hoy se manejan, sino según lo que ampare el recibo que se extiende al cliente o despositante, mismo recibo que debería convertirse en "Título de Crédito" con todas sus características, como los expedidos en México por "Almacenes Nacionales de Depósito, S.A."

Como comenté en un principio y a lo largo de mi tesis, la evolución del Derecho Aéreo se ha visto impedida por barreras políticas que son muy difíciles de salvar; en el caso que nos ocupa, pudiera aducirse que los países más poderosos o de opinión más respetada o de mayor peso e influencia, tendrían la ventaja sobre países pequeños y débiles, que a la postre tendrían que insertar en su legislación interna, una ley impuesta por otro país. Pero para este caso, cada norma deberá ser aprobada por votación individual de cada país, sin importar el tamaño o la fuerza, poder o riqueza de esos países, lo cual puede ser una garantía de imparcialidad y legalidad.

He concluído en mi tesis con la necesidad de la existencia de legislaciones nacionales acordes con nuestra actualidad, es decir, que hablando de Derecho Aéreo, es indispensable que ninguna legislación lo ignore, que se formulen códigos especiales actualizados con la tecnología y la ciencia de nuestros días. Esas mismas legislaciones que regirán en el ámbito nacional, a mi vez, estarán en concordancia con las demás legislaciones del mundo, porque todas tendrán una base común, un punto de partida, el Código Único Internacional.

Finalmente, una de mis conclusiones es el mejorar o implantar nuevos sistemas de seguridad en aeronaves y aeropuertos que nos permitan prescindir de la presencia de personal armado a bordo de los aviones para guardar de su seguridad, a través de

medidas preventivas, para lo cual nos podemos auxiliar de la tecnología moderna. Es cierto que en algunos casos, se emplean algunos sistemas preventivos, pero además de deficientes, no son empleados siempre. Por ejemplo, en México sí se emplean esos sistemas de seguridad, deficientes, porque sólo se trata de detectores de metales, utilizados con la finalidad de localizar armas, pero empleados únicamente para pasajeros que abordan aeronaves que realizan vuelos internacionales. En la mayoría de los aeropuertos, la cosa más sencilla para cualquier persona es la introducción de armas en las aeronaves, introducirse a las zonas prohibidas, transportar materiales prohibidas etc., porque no hay vigilancia suficiente, ni los medios apropiados para impedir esas anomalías. Estoy plenamente convencido de que si los gobiernos y aún contando con la colaboración de las aerolíneas, dispusieron suficientes recursos para lograr esa seguridad, les redundaría en su sustancioso ahorro de dinero y sobre todo, se evitarían las molestias que causan las reclamaciones de los pasajeros, o la comisión de delitos. Esos recursos, pueden ser canalizados por ejemplo en el adiestramiento de personal de vigilancia, preparar especialistas para detectar y en su caso desactivar una bomba en una aeronave o en áreas de un aeropuerto, para que estas actividades no las tenga que realizar el personal de las aerolíneas como me ha tocado hacerlo personalmente, sin tener la responsabilidad ni los conocimientos técnicos para ello.

Estas proposiciones, llevan una finalidad, que es la de mejorar las relaciones entre todos los países del mundo, a través de un medio de comunicación tan efectivo como lo es la aviación y además, procurar un máximo de comodidad y seguridad para todos los usuarios de este magnífico medio de transporte, todo ello, logrado en virtud de la correcta aplicación y actualización del Derecho, en una de sus especialidades, que es el Derecho Aeronáutico.

B I B L I O G R A F I A

- _____ Morton A. Kaplany y Nicolás de B. Katzenbach
Fundamentos Políticos del Derecho Internacional.
Editorial Limusa- Wiley S.A.
México 1965.
- _____ Michael Akehurst
Introducción al Derecho Internacional.
Lic. César Sepúlveda
Derecho Internacional Público
Editorial Porrúa
México 1977.
- _____ Rafael Gay de Montella
Principios de Derecho Aeronáutico
Editorial de Palma
Buenos Aires 1950.
- _____ José Bonet Correa
La Responsabilidad en el Derecho Aéreo
Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Junta de Estudios Económicos Jurídicos y Sociales.
Madrid 1963.
- _____ Mario O. Folchi
Los Delitos Aeronáuticos
Editorial Astrea de Rodolfo de Palma y Hermanos
Buenos Aires 1970.
- _____ Fenwick
Derecho Internacional
Editorial Bibliográfica Argentina S.R.L.
Buenos Aires 1963.

_____ Federico N. Videla Escalada

Derecho Aeronáutico

Tomos I, II y III.

Fidender, Víctor P. de Zavalo

Buenos Aires 1970.

_____ Jacinto Héctor Pino Muñoz

Legislación Aérea de México y Centroamérica

Universidad Nacional Autónoma de México

México 1978.

_____ Leyes y Códigos de México

Ley de Vías Generales de Comunicación

Editorial Porrúa

México 1977.

_____ Leyes y Códigos de México

Código Penal para el Distrito Federal

Editorial Porrúa

México 1981.