

2019



"2008, Año de la Educación Física y el Deporte"

MESA DIRECTIVA

PODER LEGISLATIVO FEDERAL
COMISION PERMANENTE

OFICIO No. CP2R2A.-2035.

México, D. F., a 13 de agosto de 2008.

**DIP. RUBÉN AGUILAR JIMÉNEZ
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE TRANSPORTES
P R E S E N T E .**

Me permito comunicar a usted que en sesión celebrada en esta fecha, se recibió del Diputado Jesús Ramírez Stabros, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil.

La Presidencia dispuso que dicha Iniciativa se turnara a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, misma que se anexa.

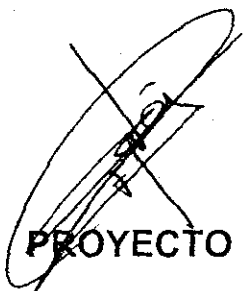
Atentamente

**DIP. LILIANA CARBAJAL MÉNDEZ
Vicepresidenta**



30

13 AGO 2008



Se turnó a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO JESÚS RAMÍREZ STABROS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.

El suscrito, Diputado Federal Jesús Ramírez Stabros, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LX Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y del artículo 55 fracción II del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a la consideración de esta Soberanía la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil bajo la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El transporte de pasajeros, carga o correo por vía aérea, tanto a nivel nacional como internacional, es una actividad estratégica para el desarrollo del país, por lo que nuestros ordenamientos internos deben guardar congruencia con otros instrumentos o acuerdos de carácter internacional, como lo es el denominado Convenio de Chicago. La Ley de la Materia vigente es la Ley de Aviación Civil, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de mayo de 1995.

Es bien sabido que la naturaleza del transporte aéreo induce un riesgo creado, ya que una aeronave es una cosa intrínsecamente peligrosa por la velocidad que desarrolla y por la inflamabilidad de algunos de los fluidos que hacen posible su funcionamiento. Sin embargo, el beneficio social y económico ofrecido por esa vía de transporte conlleva la aceptabilidad del riesgo creado por una máquina, siempre y cuando el marco legal aplicable contemple supuestos lógicos y razonables de indemnización a favor de las víctimas de algún daño producido durante la realización del aerotransporte.

En este sentido, un contrato de transporte aéreo es fuente de obligación para las partes que lo celebran: el transportista se obliga a transportar al pasajero, la carga o el correo y la contraparte se obliga a remunerar o pagar un precio al transportista.

En tal virtud, la responsabilidad objetiva o teoría del riesgo creado es la que aplica al transportista en el supuesto de haberse causado un daño, ya que la obligación de indemnizar surge al comprobarse el uso de cosas peligrosas, la existencia de un daño de carácter patrimonial y la relación de causa a efecto entre el hecho y el daño, sin considerar que este último se haya producido en forma dolosa o culposa. Este tipo de responsabilidad abarca el ámbito contractual y entendiblemente alcanza el ámbito extracontractual, ya que una víctima sin relación alguna con el causante del daño que resiente, también es acreedor de éste.

Un incidente o un accidente de aviación que ocasione daños a bienes jurídicamente tutelados, puede transgredir valores de la comunidad o valores de la personalidad, o ambos. Si la ofensa es a los intereses

generales, a la sociedad misma, surge la responsabilidad penal; en cambio, si la ofensa afecta solamente a intereses personales, surge exclusivamente la responsabilidad civil, en cuya hipótesis el transportista debe asumir única y plenamente sus responsabilidades y no intentar trasladarlas al Personal Técnico Aeronáutico involucrado en las distintas fases de la operación aérea. Esto debe ser así ya que los concesionarios o permisionarios seleccionan a personas idóneas, cuyas capacidades y aptitudes técnicas, médicas y psicológicas, avaladas por el Estado Mexicano a través del otorgamiento de una licencia para desempeñar sus funciones, hacen posible el control y el manejo adecuados de las aeronaves que van a ser utilizadas para el transporte de pasajeros, carga y correo, así como de establecer todos los elementos de carácter preventivo requeridos para garantizar al máximo posible la seguridad de los usuarios.

Además, es necesario adicionar el marco legal existente para hacerlo congruente con las disposiciones internacionales relativas a la investigación de incidentes o accidentes aéreos, ya que al presentarse alguno de estos eventos en nuestro país, debería intervenir exclusivamente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En realidad y dependiendo de la magnitud del daño ocasionado, es frecuente que por razones diversas, el Ministerio Público tome la determinación de participar en la investigación del suceso con el único propósito de encontrar presuntos responsables y consignarlos expeditamente ante la autoridad judicial, sin esperar la conclusión de la investigación del hecho en cuestión y sin tomar en cuenta el reporte final emitido por la Autoridad Aeronáutica, tal y como se establece en la Ley de Aviación Civil. Además, es necesario mencionar que el Ministerio Público y el Poder Judicial de la Federación requieren

fortalecer sus estructuras con expertos técnicos en materia de aviación y con investigadores y dictaminadores de accidentes que, utilizando la metodología aceptada internacionalmente en esa materia, estén capacitados para emitir, respectivamente, una determinación y un juicio objetivos al respecto de las causas probables del hecho investigado y valorado.

Es decir, que se hace necesario introducir ciertas modificaciones a la Ley de Aviación Civil a efecto de hacerla armónica con los protocolos internacionales que rigen la materia de investigación de incidentes y accidentes aéreos y que otorgan mayor seguridad y certeza jurídicas en un campo cuyos principios generales son: prevenir futuros incidentes o accidentes; no determinar culpa o responsabilidad; hacer posible una adecuada y necesaria administración de justicia cuando el caso así lo amerite; protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional; y establecimiento de sistemas de notificación obligatoria y voluntaria de incidentes exentos de sanciones.

Por lo anteriormente expuesto se somete a la consideración de esta H. Asamblea, la presente

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 61, 71, 79, Y 81 Y ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 81 BIS Y 89 BIS DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL PARA QUEDAR COMO SIGUE:

Artículo 61. Los concesionarios o permisionarios de los servicios de transporte aéreo nacional, serán **los únicos** responsables por los daños causados a los pasajeros, a la carga y al equipaje en el transporte.

...
...
...

Artículo 71. Se entiende por abordaje aéreo toda colisión entre dos o más aeronaves. En estos casos, los concesionarios o permisionarios y, tratándose del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de las aeronaves, serán solidariamente **los únicos** responsables por los daños causados a los terceros o a los bienes en la superficie, cada uno dentro de los límites establecidos en el artículo siguiente.

...

Artículo 79. Los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, deberán proveerse de equipos técnicos y del personal necesario para la prevención de accidentes e incidentes aéreos.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. Accidente: todo suceso, **relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del periodo comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:**

a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave; o por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave; o por exposición directa al chorro de un reactor; excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado; excepto por falla o daños del motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

II. ...

III. Incidente grave: incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

Artículo 81. Corresponde única y exclusivamente a la Secretaría la investigación de los accidentes e incidentes sufridos por aeronaves civiles.

Concluida la investigación, que se llevará a cabo con audiencia de los interesados, determinará la causa probable de los mismos.

El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar culpa o responsabilidad.

Si hay lugar a ello, la Secretaría hará del conocimiento de la autoridad competente el contenido del informe preliminar y del informe final, para que dicha autoridad, mediante la participación de expertos técnicos en materia de aviación, de investigadores y dictaminadores de accidentes aéreos, en dado caso y a partir del contenido de los mencionados informes, determine lo conducente.

Artículo 81 BIS. Los registros pertenecientes a las investigaciones de accidentes e incidentes, cualquier sistema de notificación obligatoria de incidentes, cualquier sistema de notificación voluntaria de incidentes y cualquier sistema automático o manual de captura de datos, constituyen sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, y como tales, se establecen con el propósito exclusivo de mejorar la seguridad operacional de la aviación, estando prohibida su utilización para fines diferentes de aquellos para los que fue recopilada. Esta protección de la información sobre seguridad operacional tendrá las siguientes excepciones:

I. Cuando exista evidencia de que el evento ha sido originado por un acto que, de acuerdo con la ley, se considere que ha sido realizado

con la intención de causar daño, o con el conocimiento de la posibilidad de que éste se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso.

II. Cuando una autoridad competente, mediante la participación de expertos técnicos en materia de aviación, de investigadores y dictaminadores de accidentes aéreos, considere que las circunstancias indican razonablemente que el evento puede haber sido originado con la intención de causar daño, o con el conocimiento de la posibilidad de que éste se originaría y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso; o

III. Cuando mediante un examen de una autoridad competente, en el que hayan participado expertos técnicos en materia de aviación, investigadores y dictaminadores de accidentes aéreos, se determine que la divulgación de la información sobre seguridad operacional es necesaria para la administración apropiada de la justicia, y que su divulgación pesa más que las repercusiones adversas que a escala nacional e internacional dicha divulgación puede tener en la futura disponibilidad de la información sobre seguridad operacional.

Artículo 89 BIS. No obstante lo dispuesto en los artículos 88 y 89 de esta Ley, no serán sujetas a sanciones aquellas personas que emitan reportes, dirigidos a la Secretaría, relativos a deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional, comprendidos dentro de un sistema de notificación obligatoria de incidentes; o reportes, dirigidos a la Secretaría, relativos a incidentes cuyo conocimiento facilite la recopilación de información, comprendidos dentro de un

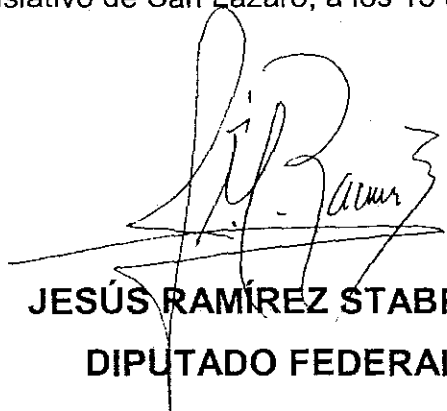
sistema de notificación voluntaria de incidentes, y que tal vez no sea captada por los sistemas de notificación obligatoria de incidentes, debiendo tales sistemas de notificación voluntaria de incidentes proteger las fuentes de la información.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Queda sin efecto cualquier otra disposición que se oponga al presente.

SEGUNDO.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 13 días del mes de agosto de 2008



JESÚS RAMÍREZ STABROS
DIPUTADO FEDERAL