



UNIVERSIDAD PANAMERICANA
CAMPUS GUADALAJARA

**SISTEMAS ALTERNOS DE SOLUCIÓN DE CONFLICTOS
DERIVADOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AEREO
NACIONAL DE PASAJEROS**

JOSÉ SÁNCHEZ GIL HERNÁNDEZ URTÍZ

**Tesis presentada para optar por el título de Licenciado en
Derecho con Reconocimiento de Validez
Oficial de Estudios de la SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA,
Según acuerdo número 86809 con fecha 13-VIII-86.**

Zapopan, Jal., Marzo de 2002.



47560



UNIVERSIDAD PANAMERICANA
CAMPUS GUADALAJARA



UNIVERSIDAD PANAMERICANA
SEDE GUADALAJARA
BIBLIOTECA

**SISTEMAS ALTERNOS DE SOLUCIÓN DE CONFLICTOS
DERIVADOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AEREO
NACIONAL DE PASAJEROS**

JOSÉ SÁNCHEZ GIL HERNÁNDEZ URTÍZ

**Tesis presentada para optar por el título de Licenciado en
Derecho con Reconocimiento de Validez
Oficial de Estudios de la SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA,
Según acuerdo número 86809 con fecha 13-VIII-86.**

Zapopan, Jal., Marzo de 2002.

CLASIF: TE DER SAN 2002

ADQUIS: 47560 E/1

FECHA: 23-08-02

DONATIVO DE _____ 128 h
\$ _____

1 Aviación comercial

2,

EXAMENADO EN LA CIUDAD DE
SANTA CRUZ DE LA SIERRA
A LOS _____ DE _____ DE _____





UNIVERSIDAD PANAMERICANA

CAMPUS GUADALAJARA

ESCUELA DE DERECHO

DICTAMEN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

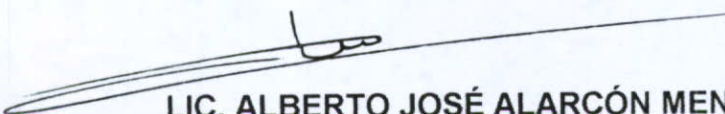
C. JOSÉ SÁNCHEZ GIL HERNÁNDEZ URTIZ

Presente

En mi calidad de Presidente de la Comisión de Exámenes Profesionales y después de haber analizado el trabajo de titulación en la opción TESIS titulado: **SISTEMAS ALTERNOS DE SOLUCIÓN DE CONFLICTOS DERIVADOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL DE PASAJEROS** presentado por usted, le manifiesto que reúne los requisitos a que obligan los reglamentos para ser presentado ante el H. Jurado del Examen Profesional, por lo que deberá entregar ocho ejemplares como parte de su expediente al solicitar el examen.

Atentamente

EL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN



LIC. ALBERTO JOSÉ ALARCÓN MENCHACA



LEAL
VALDIVIA
MONTOYA
& TORRES,
S.C.

NOTARIA &
CORPORATIVO

Guadalajara, Jalisco 31 de Julio del 2001

Sr. Lic. Don Alberto Alarcón Menchaca.
Director de la Escuela de Derecho.
Universidad Panamericana.
Sede Guadalajara.

Estimado Don Alberto:

Por este medio me permito comunicar a Usted que el alumno JOSÉ SÁNCHEZ GIL HERNÁNDEZ URTIZ, ha concluido su trabajo de investigación y de redacción de Tesis Profesional bajo el título **Sistemas Alternos de Solución de Conflictos Derivados del Servicio de Transporte Aéreo Nacional de Pasajeros.**

Por tal motivo me permito adjuntar a la presente un ejemplar del citado documento, con el fin de someterlo a su consideración y respectiva aprobación, con el propósito de que el Alumno JOSÉ SÁNCHEZ GIL HERNÁNDEZ URTIZ continúe los trámites de titulación.

Agradeciendo de antemano sus atenciones, le reitero a Usted mi más atenta y distinguida consideración.

Atentamente.

José Luis Leal Campos

“A Dios, a mis padres por su apoyo y paciencia, a mis maestros por compartir su conocimiento y a todo aquel que crea en la originalidad de sus ideas, en alcanzar sus metas y en convertir sus sueños en una realidad benéfica para nuestro país”.

ÍNDICE.

INTRODUCCIÓN.

Página

CAPÍTULO I	6
I. Generalidades.	6
I.1. Concepto, definición y fuentes del Derecho Aéreo.	6
I.1.a. Concepto.	6
I.1.b. Definición.	7
I.1.c. Fuentes del Derecho Aéreo.	9
I.2. Antecedentes históricos de la aviación.	12
I.3. Desarrollo jurídico institucional del Derecho Aéreo.	17
I.3.a. Eventos, tratados y documentos.	18
I.3.b. Organizaciones.	22
I.4. Generalidades de responsabilidad civil.	24
I.4.a. Noción de responsabilidad.	24
I.4.b. Evolución de la responsabilidad.	25
I.4.c. Clases de responsabilidad.	29
I.5. Comentarios finales.	33
CAPÍTULO II	34
II. Marco jurídico de la responsabilidad civil en el Derecho Aéreo.	34
II.1. Introducción.	34
II.2. Marco nacional.	35
II.2.a. Antecedentes.	35
II.2.b. Ley de aviación civil y reglamento de la Ley de Aviación Civil.	38
II. 2.c. Conclusiones.	45
II.3. Marco internacional.	47
II.3.a. Fundamentación.	47
II.3.b. Sistema Varsovia.	50

II.3.c. Convención de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo Internacional.	53
II.3.d. Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves civiles	62
II.3.e. Tratado de Libre Comercio de América del Norte	63
II.3.e.1 Contratos de transporte.	65
II.4. Comentarios finales.	67
CAPÍTULO III	70
III. Responsabilidad civil contractual y objetiva.	70
III.1. Responsabilidad contractual.	70
III.2. Responsabilidad objetiva.	75
III.3. Tipo o clase de responsabilidad que opera en el Derecho Aéreo.	77
III.4. Comentarios finales.	82
CAPÍTULO IV.	83
IV. Casos nacionales e internacionales de responsabilidad aérea.	83
IV.1. Caso nacional.	83
IV.1. a. Los hechos.	84
IV.1.b. Cuestión legal.	87
IV.1.c. Comentarios.	87
IV.2. Caso internacional.	91
IV.2.a. Los hechos.	91
IV.2.b. Cuestión legal.	93
IV.2.c. Resolución.	94
IV.2.d. Comentarios.	95
CAPÍTULO V.	96
V. Reflexiones respecto al sistema jurídico nacional del Derecho Aéreo.	96
V.1. Exposición de motivos de la Ley de Aviación Civil.	96
V.2. El sistema.	99

V.3. Las partes del contrato de transporte aéreo.	103
PROPUESTA	110
CONCLUSIONES	119
REFERENCIAS	

INTRODUCCIÓN.

Una de las actividades más fascinantes, desarrolladas por el hombre, es sin duda la aviación. Esta actividad muestra el progreso de la tecnología de forma inigualable, ya que en ella se presentan toda clase de fenómenos, como las aeronaves y su construcción, sus comunicaciones, y funcionamiento. Dichos fenómenos posiblemente parezcan a la luz objetos que observamos diariamente al realizar un viaje por avión, al caminar por la calle, o simplemente en un periódico o revista; pero no es así, una aeronave por más sencilla que se vea es bastante complicada, tanto en su construcción, funcionamiento y comunicación, así como en las relaciones jurídico contractuales en las que se ve envuelta dicha actividad. La aviación no se encuentra aislada del mundo, como muchos podrían suponer al pensar en su costo y complejidad, sino por el contrario, tiene un contacto constante con la sociedad, pues es, ésta la que construye la aeronave, la vende y compra; la que presta y contrata servicios aéreos. Asimismo, es la propia sociedad la que entra en contacto con la aeronave al momento de encontrarse en tierra, en los aeropuertos, hangares de mantenimiento, durante el *carreteo*¹, ya sea prestando el servicio dentro de los lugares antes mencionados o contratando los mismos.

La aviación envuelve al hombre, a la Tierra, a las máquinas, al espacio aéreo, y los relaciona unos con otros, provocando distintas situaciones y problemas de índole técnico, jurídico, económico y social, dando por resultado la creación de normas que regulan todas estas relaciones y sus consecuencias.

En nuestro estudio haremos una introducción general al Derecho Aéreo, ya que conoceremos su concepto, definición y fuentes, así como los documentos principales que lo conforman. De la misma manera revisaremos los antecedentes de

¹ *Carreteo* significa que el avión camina por las calles del aeropuerto, ya sea para llegar a la pista de despegue o porque acaba de aterrizar y se dirige a la plataforma

esta fascinante actividad, cómo surgió y cómo se fue desarrollando principalmente en la historia de los conflictos armados de la humanidad.

Como parte complementaria de nuestro estudio analizaremos la figura de la responsabilidad y su relación con el Derecho Aéreo; conoceremos sus antecedentes, sus fuentes y clases, concentrándonos finalmente en dos tipos de responsabilidad civil, la contractual y la objetiva. Asimismo, entraremos al estudio de un par de sucesos reales de índole nacional e internacional que nos ayudaran a comprender mejor la relación que existe entre la responsabilidad y el Derecho Aéreo, y la forma en cómo actúan dos sistemas diferentes; el mexicano y el estadounidense.

Nuestro trabajo es el resultado de muchos meses de investigación, de convicción y de búsqueda de información difícil de conseguir. Éste trabajo ha sido un gran reto, ya que lamentablemente en nuestro país las entidades gubernamentales, y privadas no brindan acceso fácil a los estudiantes para analizar documentos e información relacionados con ellos, pues existe la confusión entre lo que se considera información pública, interna, o confidencial.

La finalidad de ésta investigación es proporcionar a la comunidad universitaria y a todos los interesados, información jurídica sobre el Derecho Aéreo, responsabilidad y ejemplos de su aplicación, pero sobre todo proponer nuevas alternativas a la solución de conflictos derivados del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros; alentar a las autoridades en la materia a tomar medidas serias que beneficien el progreso del comercio a través de la aviación, y promocionar una mejor imagen del dicho servicio de transporte.

CAPÍTULO I

I. GENERALIDADES

I.1. Concepto, definición y fuentes del Derecho Aéreo.

I.1.a. Concepto.

Dentro del medio académico especializado en el estudio del Derecho Aéreo, existen diversas denominaciones para dicha rama del Derecho, las cuales han sido planteadas por diversos autores y reconocidos doctrinistas. Algunos lo llaman Derecho Aéreo, otros Derecho Aeronáutico, Derecho de la Aviación; y aunque algunas varían en su sentido semántico, consideramos que es correcto el uso de cualesquiera de estas denominaciones, ya que se refieren al mismo objeto y materia.

Ahora, bien, como primera impresión tomaremos la definición usada por el Dr. Álvarez González, el cual considera al derecho aéreo "como aquel conjunto de normas que regulan la navegación en cualquiera de sus formas".²

Sin embargo, sentimos que este primer acercamiento al concepto de Derecho Aéreo es demasiado genérico, para lo cual es preciso detallar un poco más el mismo, ya que es necesario tener claro el concepto para entender bien lo que se pretende demostrar en esta investigación, por lo que consideramos necesario mencionar algunos conceptos utilizados por algunos otros autores de reconocido prestigio:

Para el tratadista español Federico Videla, el Derecho Aeronáutico, es "el conjunto de principios y normas de derecho público y privado de orden nacional e

² ÁLVAREZ, José Luis, *Derecho Espacial*, UNAM, México, 1997, pág. 205.

internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la circulación aérea o modificados por ella”.³

Otro académico en la materia, el maestro Konrad Jurisch, considera el Derecho Aéreo “como la rama del derecho general, constituido por las normas que en conjunto concluyen a regular el tránsito aéreo y las actividades terrestres, que tienen por punto de mira también aquella”.⁴

I.1.b. Definición.

De las anteriores definiciones podemos extraer elementos, que nos servirán para la creación de nuestro propio concepto, además de que nos permitirán comprender mejor el mismo.

Los elementos que conforman las anteriores definiciones son los siguientes:

- 1.- Conjunto de normas: lo que significa que existe un cuerpo de reglas que regulará los actos y hechos jurídicos que se realicen o dejen de realizar y las consecuencias que de ello se deriven.

- 2.- Normas públicas y privadas: las normas públicas serán aquellas en las que el estado tenga alguna intervención directa, y son normas privadas aquellas en las que el estado no tiene participación. Para comprender mejor estos conceptos, es conveniente mencionar lo que dice al respecto el doctrinista Efraín Moto Salazar, el cual señala que las normas públicas “regulan las relaciones del Estado, como ente soberano, con los ciudadanos o

³ *Idem.*

⁴ *Idem.*

con otros Estados”⁵; y que las normas privadas “son disposiciones jurídicas que rigen las relaciones de los particulares entre sí”.⁶

3.- Normas nacionales e internacionales: las primeras serán ordenamientos creados mediante el proceso legislativo establecido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 72, y que tendrán una aplicación dentro del territorio nacional. Las segundas serán todos aquellos tratados celebrados con otras naciones y organismos internacionales, los cuales como veremos más adelante cuentan con la opción de convertirse en normas preferentes a las leyes federales nacionales, siempre y cuando sean ratificados por el Senado de la República, de conformidad con lo establecido por el artículo 133 de nuestra Carta Magna.

4.- Normas que regulan las relaciones jurídicas entre la navegación aérea y las actividades terrestres: es decir, observarán todo aquel acto y hecho jurídico que se realice en el espacio aéreo, y en el área geográfica terrestre en donde opere una aeronave, entendiéndose por esta última como una “denominación general de los aparatos destinados a la navegación aérea”.⁷

Una vez establecidos los elementos contenidos en las definiciones mencionadas anteriormente, podemos llegar a la elaboración de un concepto propio de Derecho Aéreo, con una idea más clara y precisa de lo que se regula dentro de esta novedosa rama del derecho, practicada por muy pocos abogados en nuestro país.

Nuestro concepto es el siguiente: “Derecho Aéreo es aquella rama del derecho de reciente creación, que contiene el conjunto o cuerpo de normas públicas

⁵ MOTO SALAZAR, Efraín, *Elementos de Derecho*, Editorial Porrúa, México, 37ª edición, 1991, pág.17.

⁶ *Idem*.

y privadas que regulan el uso del espacio aéreo nacional e internacional, de los aparatos que se mueven dentro de él, y de los espacios terrestres utilizados para ello, en beneficio del público en general y las naciones del mundo”.

Después de definir al Derecho Aéreo, es conveniente analizar sus fuentes, que como en toda rama del derecho nos indican dónde nace o de qué modo nace éste, las cuales pueden ser históricas, formales y materiales. Las primeras son aquellos documentos, leyes, inscripciones, contratos, tratados realizados en la historia del hombre por éste y que se han ido descubriendo en el tiempo. Las fuentes formales nos dicen cómo nace el Derecho, y son a juicio del maestro Miguel Villoro Toranzo, “las costumbres jurídicas, la legislación, la jurisprudencia, la doctrina, el convenio y, en muy pocos casos, la voluntad unilateral”⁸. Por último, las fuentes materiales son dos, los “ideales de justicia”, y los que de en alguna forma están vinculadas a la experiencia histórica y que se denominan “circunstancias históricas”.⁹

1.1.c. Fuentes del Derecho Aéreo.

Una vez expresada la noción de fuente del *Derecho*, podemos señalar como tales en materia de Derecho Aéreo, las siguientes:

1.- Convenciones multilaterales: Aquellos convenios celebrados por dos o más estados, firmados, generalmente, por un número importante de estados, abiertos a la adhesión de otros, y destinados a establecer reglas generales aplicables con independencia del número o de la importancia política de las partes¹⁰.

⁷ ENCICLOPEDIA SALVAT, Salvat Editores, Madrid, 1971. Tomo 1.

⁸ VILLORO TORANZO, Miguel, *Introducción al Estudio del Derecho*, Editorial Porrúa, México, 10ª edición, 1994, pág.156.

⁹ *Idem*.

¹⁰ SORENSE, Max, *Manual de Derecho Internacional Público*, FCE, México, 1994, pág.157.

Por eso se aplican reglas especiales respecto a la entrada en vigor de los mismos, y a las reservas que cada estado lleve a cabo al adherirse a éstos.

Estos tratados se realizan actualmente conforme a las reglas establecidas por la "Convención de Viena sobre el derecho de los tratados de 1969", para los países signantes y los adheridos a la misma; sin embargo, para aquellas naciones que no se encuentran dentro de dicha convención, las reglas establecidas en ésta sirven de modelo para la celebración de convenios multilaterales.

2.- Acuerdos bilaterales: A diferencia de los primeros, estos tratados no permiten la adhesión de otros estados, ya que son celebrados exclusivamente entre dos naciones, para tratar un tema en particular y establecer reglas especiales que pueden ser de carácter técnico o administrativo. Es necesario señalar que esta clase de tratados revisten una importancia especial, ya que generalmente pueden establecer normas distintas con una diferente nación respecto de un mismo tema.

3.- Leyes de carácter nacional: Las cuales son creadas dentro de cada estado, normando los actos y hechos jurídicos realizados dentro de cada nación. En el caso del Derecho Aéreo, es conveniente que los ordenamientos nacionales se encuentren estandarizados con las normas internacionales, en virtud del carácter y de la naturaleza internacional que tiene esta clase de Derecho, ya que es muy frecuente que una aeronave cruce por territorios distintos al de su nacionalidad, y que dentro de ellos puedan surgir obligaciones para dicha aeronave.

En México los tratados pueden convertirse en normas preferentes a las Leyes de orden Federal, como se mencionó anteriormente al analizarse el concepto de Derecho Aéreo, pues nuestra Constitución en su artículo 133¹¹, lo permite, sin

¹¹ Artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, " Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la

embargo, consideramos que aunque exista esta disposición Constitucional, no se debe tomar como pretexto para no internacionalizar las leyes federales, ya que no existen suficientes tratados que suplan las lagunas dejadas por las primeras.

4.- Contratos entre los estados y las compañías de aviación: Son todos aquellos convenios celebrados por un estado (como ente particular) con un órgano particular, donde no se considera que exista una norma internacional, sino, simplemente un acuerdo de voluntades respecto de un objeto en particular, como lo puede ser la cooperación, asistencia, desarrollo, protección de inversiones por mencionar algunos casos. Sin embargo, estos contratos no están excluidos de una regulación internacional de forma absoluta, ya que las partes pueden acordar el someterse a una regulación en lo individual, en virtud de que en ocasiones los contratantes son de distinta nacionalidad, por lo que tendrán que pactar y designar cuáles leyes regirán el contrato y el país dónde se interpretará el mismo en caso de conflicto.

5.- Principios generales del derecho: Son principios comunes a los distintos estados que ya han alcanzado una cierta objetivización en el Derecho interno¹². Dentro de ciertos principios generales del Derecho encontramos algunos ejemplos como, el de la cosa juzgada, el de la buena fe, la prohibición del abuso del Derecho, la ley especial deroga a la general, etc. Éstos servirán de instrumentos para la debida aplicación e interpretación de los tratados y de la costumbre.

Las fuentes del derecho aéreo son variadas tanto en clase como en número, ya que tienen un carácter tanto nacional como internacional, dando por resultado una complejidad en el estudio del nacimiento de las obligaciones y derechos provenientes de los actos y hechos jurídicos que de la actividad aérea se desprenden.

Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o Leyes de los Estados”.

I.2. Antecedentes históricos de la aviación.

Consideramos conveniente señalar algunos antecedentes históricos de la aviación para conocer un poco más de cómo surgió a través del tiempo esta actividad tan importante en la actualidad en el ámbito social, jurídico y económico. Asimismo, para comprender la evolución a través del tiempo de la idea e inquietud del hombre por la aviación, su ilusión creciente de encontrarse en posibilidad de surcar el cielo por medio de algún dispositivo que se lo permitiera, y cómo fueron desarrollándose en la práctica dichas ideas, ilusiones e inquietudes.

En virtud de lo anterior, analizaremos el citado desarrollo aéreo ubicándolo dentro del contexto marcado por los sucesos más importantes de la Historia Universal, para observar si alguno de estos sucesos históricos influyó de alguna forma en el nacimiento y crecimiento de la actividad aérea.

1.- El genio de los espíritus del siglo XV fue Leonardo Da Vinci (1452-1519), hombre enciclopédico, ingeniero preocupado por los problemas de la náutica submarina y de la aviación, agrónomo versado en el arte de la irrigación, anatomista, apóstol de la ciencia experimental, quien se dice vivía fuera de su tiempo, por la brillantez y novedad de sus ideas, en un siglo renacentista, donde las universidades y los estudiosos no cuidaban de abrir la ciencia y el conocimiento a horizontes nuevos¹³. Dentro de sus múltiples aportaciones al desarrollo de la aviación y como primer antecedente de la misma tenemos los escritos, planos y dibujos de sus máquinas voladoras, un ejemplo de estas es el *ornitróptero* en el cual Da Vinci imitaba las alas de murciélagos y pájaros con una estructura atada al cuerpo, otras de sus ideas fueron las descripciones de paracaídas, proyectiles y el helicóptero.

¹²ORTIZ ALFH, Loretta, *Derecho Internacional Público*, Harla, México, 1993, pág. 54.

¹³ PIRENNE, Jacques, *Historia Universal*, Cumbre, México, 1976, Tomo II, pág. 367.

2.- Mientras en los Estados Unidos de América seguían celebrando su independencia de Inglaterra, se firmaba el tratado de Versalles de 1783 y se le encargaba al urbanista versallés Lenfant, que trazase sobre una zona de tierra virgen el plano de la futura capital estadounidense, en Francia dos inquietos personajes, Pilatre de Rozier y el Marques D'arlandes realizaron desde el jardín del castillo La Muette en noviembre de ese mismo año, el primer vuelo manejado por el hombre, en un globo de aire caliente diseñado por los hermanos Joshep y Etienne Montgolfier.¹⁴

3.- Europa se encontraba dividida en un siglo progresista y colonialista, donde el pensamiento racial crecía, el inventor alemán Otto Lilienthal ampliaba sus ideas y enriquecía la actividad aérea con sus experimentos, desde 1881 a 1896 comprobó al mundo que sí era posible volar en una máquina más pesada que el aire, pues realizó más de dos mil lanzamientos exitosos en una estructura individual fabricada por él.

4.- Eran los comienzos del siglo XX y el panorama no se veía muy atractivo, ya que las continuas guerras en los distintos continentes se suscitaban con mayor frecuencia; pero eso no detenía ni preocupaba a los hermanos Orville y Wilbur Wright, que después de largas jornadas de investigación y experimentación, lograron el 17 de diciembre de 1903, el primer vuelo en una máquina motorizada, comprobándose nuevamente que volar no era imposible.¹⁵

5.- Después del vuelo de los hermanos Wright, la aviación comenzó a desarrollarse rápidamente; cada vez se inventaban máquinas nuevas y había mayores avances tecnológicos. En los comienzos del siglo XX Europa había alcanzado una prosperidad económica individual y colectiva, hasta entonces desconocida en la Historia. Dicha generación había visto nacer el fonógrafo, la

¹⁴ *Private Pilot Manual*, Jeppesen inc., Montreal, 1998, págs. 3-6

¹⁵ *Idem*

cinematografía, la telegrafía sin hilos, el automóvil, la navegación submarina y, por supuesto, la aviación.

Sin embargo, aquel auge europeo pronto se vería opacado por los sucesos bélicos denominados, Primera Guerra Mundial, que se desarrolló de 1914 a 1918, y con ella países como, Alemania, Austria, Hungría, Bulgaria, Serbia, Francia, Inglaterra, Rusia, Bélgica, Italia, Rumania, Portugal, Estados Unidos, Grecia, China, y algunos Países Sudamericanos.

6.- En 1926 por un lado el fascismo italiano crecía y también creencias sobre la libertad de pensamiento, al que consideraban como “una anarquía intelectual” a la que se oponía el interés nacional fundado en la fuerza del sentido colectivo y en la acción del “jefe”, encarnando la voluntad de la masa¹⁶; por otro lado, existían personas dotadas de ese instinto conquistador, como aquellos pilotos aventureros que lograban romper récords y gozar de nuevas experiencias que enriquecían cada día la actividad aérea.

Uno de esos casos, es el del famoso piloto estadounidense Charles Lindbergh, quien el 21 de mayo de 1927 en su avión el “Spirit of St. Louis”¹⁷ cruzó de la ciudad de Nueva York a París en un vuelo sin escalas a través del Océano Atlántico, logrando con ello demostrar una vez más el dinamismo que movía la aviación y rompiendo con los mitos e ideas sobre la ilusión de volar; convirtiéndola a ésta en una realidad, en un suceso histórico que formaría parte del progreso y la evolución de la humanidad.

7.- Mientras que el mundo se preocupaba por el panorama de la Segunda Guerra Mundial, la tecnología dio uno de sus avances más grandes del siglo XX al crearse nuevos automóviles, mejores aparatos de comunicación, herramientas,

¹⁶ PIRENNE, Jacques, *op.cit.*; Tomo VII, pág. 449.

¹⁷ “Espíritu de San Luis”.

aviones que durante esa guerra protagonizaron grandes batallas entre la armada aérea francesa llamada la "Armée de L'air"¹⁸ que contaba con los aviones tipo bombardero "leo-451" y caza "dewoitine 520", y la "luftwaffe" alemana con sus aviones "messerschmitt Bf- 109", combatían enérgicamente entre ellos. Sin embargo, no era su única función, ya que bombardeaban los territorios de la Europa que tuvieran participación en esta guerra, siendo estos un factor clave al momento de cada batalla.

México haría lo suyo también, al declararle la guerra formalmente al Estado Alemán, ya que se envió al famoso "escuadrón 201" para que peleara a un lado de los aliados.

Los mismos Estados Unidos de América sufrían el poder de los avances aéreos, al ser atacados y bombardeados en la isla de Hawaii, específicamente en la bahía de Pearl Harbor, la madrugada del 7 de diciembre de 1941¹⁹ por la imperial armada japonesa, causando grandes daños a la isla y a la nación norteamericana. Con este ataque se daba comienzo a otras grandes batallas, donde la aviación jugó nuevamente un papel fundamental, las protagonizadas entre aviones japoneses y americanos a lo largo y ancho del Océano Pacífico.

La aviación fue una pieza clave durante la Segunda Guerra Mundial, ya que resultaba más fácil destruir desde el aire que desde la tierra, por lo que se le imprimía a cada ataque una velocidad y un factor sorpresa inigualable. Basta tan sólo observar el poder destructivo de la tecnología explosiva, aunado con los aspectos mencionados que brindaba la aviación, para crear el mayor e impactante ataque que ha existido en la historia de la humanidad, el realizado por un bombardero norteamericano tipo B-29, los días 9 y 12 de agosto de 1945 al hacer

¹⁸ "Armada del Aire".

¹⁹ Las grandes batallas del siglo XX, Uteha, Barcelona, 1982, tomo 8, pág. 1124.

estallar las dos bombas nucleares en las ciudades japonesas de Hiroshima y Nagasaki.

Mientras la guerra proseguía su camino, el desarrollo de la aviación lo hacía a su vez con pasos agigantados. Uno de ellos fue el logrado por la compañía "Bell", fabricante de aeronaves, el 1 de octubre de 1942 cuando realizó el primer vuelo en un avión turbo cargado tipo jet, mismo que fue conducido por el piloto Robert Stanley en el avión "59A Airocomet" diseñado por dicha compañía.

8.- En mayo de 1947, una reunión soviético-estadounidense convocada para tratar de unir las dos partes de Corea bajo un gobierno central, terminó en un gran fracaso de las negociaciones entre ambas naciones, siendo uno de los antecedentes de la guerra en Corea. Otro antecedente fue el fracaso en los intentos de organización de elecciones en Corea del Sur y del Norte por parte de la ONU, al no contar con el apoyo de la URSS., resultando como consecuencia el reconocimiento de Corea del Sur el 12 de noviembre de 1948 como nación independiente por los Estados Unidos de América, Reino Unido y otros treinta países miembros de la ONU, al elegir como Presidente de Corea del Sur a Syngman Rhe.²⁰

Sin embargo, eso no le preocupaba al progreso aéreo, sino por el contrario, los movimientos armamentistas seguían impulsando y acelerando su paso día; con día, un ejemplo de ello es lo sucedido en 1947 cuando el capitán Charles E. Yeager se convirtió en el primer hombre en volar más rápido que la velocidad del sonido, en el avión experimental X-1 de la compañía Bell.

9.- Nuevamente, el mundo y sobre todo los Estados Unidos de América vivían los estragos de la guerra. En esta ocasión tocaba el turno a Vietnam, donde la

²⁰ PIRENNE, Jacques, *op. cit.*, Tomo IX, pág. 409.

tecnología armamentista jugó nuevamente un papel fundamental, al igual que lo hizo la aviación. Sin embargo, eso no impidió que la ciencia avanzara y que las continuas ideas e ilusiones del hombre por volar cada vez más lejos se vieran frustradas. Así fue como el 25 de mayo de 1969 el hombre pisó por primera vez el suelo de la luna, hecho realizado por los astronautas Neil Armstrong y Edwing Aldrin, quienes volaron en el "Apollo 11", donde Neil hizo famosa su frase al bajar de la escalera "este es un pequeño paso para el hombre, pero uno grande para la humanidad".²¹

Estos son sin duda los sucesos que más influyeron en el desarrollo de la aviación, y a partir de los mismos podemos darnos cuenta de lo mucho que el hombre ha avanzado, de su continua inquietud por progresar y descubrir mundos y aventuras nuevas, que a su vez crean consecuencias jurídicas nuevas, con lo cual no sólo se avanza tecnológicamente sino que también jurídicamente. La aviación ha dado al hombre una gran herramienta de superación, y se ha convertido en una actividad prioritaria en la vida de cada país. Tan sólo en México la aviación actualmente constituye la sexta actividad más importante económicamente hablando, es decir, abarca el 10 % del producto nacional bruto anual (PIB)²², sin embargo, México sigue dependiendo de las compañías y los avances tecnológicos extranjeros para poder realizar operaciones relacionadas con la aeronáutica.

1.3. Desarrollo jurídico institucional del Derecho Aéreo.

Una vez comentados los antecedentes de la aviación, es necesario hacer alusión a los propios del Derecho Aéreo, ya que es el tema que se trata en especial forma en el presente trabajo. Es importante observar que la concepción o la idea de regular la aviación no surge sino hasta finales del siglo XIX, pues como se comentó, se creía casi imposible que el hombre pudiera y fuera a volar, y no sólo eso, sino

²¹ *Idem.*

²² Cifra presentada en el Foro "El Transporte Aéreo en México, cambios y perspectivas", realizado por el Frente de Sindicatos del Sector Aéreo Mexicano el 9 de septiembre de 1999 en la Ciudad de México.

que se convirtiera en una actividad comercial y un medio de comunicación tan importante. Como veremos más adelante el Derecho Aéreo tiene su avance más significativo en la mitad del siglo XX, al igual que la aviación, ya que en la medida que crece la industria aérea, también lo hace la regulación aérea.

I.3.a. Eventos, tratados y documentos.

A continuación señalaremos los principales eventos, documentos e instituciones que existen y como fue que surgieron, dando con ello nacimiento al Derecho Aéreo:

1.- Primeramente nos situamos en el año de 1889, cuando en París con motivo de la Exposición Universal tuvo lugar un Congreso Internacional de Aeronáutica que incluyó en su programa de trabajo diversas cuestiones de Derecho Aéreo, entre ellas, las relativas a si los gobiernos deben comprometerse a exigir y extender licencias de aeronaves civiles y si corresponde aplicar el derecho marítimo en los casos de naufragios de aerostatos.²³

2.- Pasaron algunos años para que un nuevo hecho sucediera y fue hasta 1909 que se constituye en la ciudad de París el Comité Jurídico Internacional de la Aviación con el objeto de elaborar una legislación aérea internacional. A partir de ese año, numerosos congresos y reuniones internacionales se celebraron, y la International Law Association (Asociación de Derecho Internacional) incluyó en el temario de sus trabajos algunas cuestiones relacionadas con el derecho aeronáutico. Además, comienzan algunos países a dictar normas internas con el objeto de reglamentar orgánicamente la materia, como Francia, Estados Unidos, Inglaterra, Italia, por mencionar a los más importantes. Por otra parte, el autor Fauchille a comienzos de siglo (1901) publica su trabajo sobre "El dominio aéreo y el

²³ EYZAGUIRRE ECHEVERRÍA, Rafael, *Contrato de Transporte y Nociones de Derecho Marítimo y Aéreo*, Colecciones manuales jurídicos, Santiago de Chile, 1980, pág.355.

régimen jurídico de los aerostatos”, sosteniendo allí el principio de la libertad del espacio aéreo.

3.- Las reuniones y conferencias se interrumpieron durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918); pero terminada la conflagración, el 13 de octubre de 1919, en la ciudad de París se creó el primer instrumento legal que regulará al Derecho Aéreo. Esta convención se le conoce comúnmente como la Convención de París de 1919, sin embargo, su nombre original es *Convention Portant Réglementation de la Navegation Aérienne*²⁴. Esta convención fue ratificada por 32 naciones, y se le anexaron diversos apéndices técnicos, así mismo, en esta convención se dio vida a la *Commission Internationale de la Navegation Aérienne (CINA)*²⁵, la cual regulaba aspectos de carácter técnico.

La Convención de París contiene la primera definición de aeronave, donde se abarcan también los conceptos de globos, helicópteros, dirigibles, de la siguiente forma: *“Le mot aéronef désigne tout appareil pouvant se soutenir dans l’atmosphère grace aux reactions de l’air”*.²⁶

La convención de París fue reemplazada por la Convención Internacional de Aviación Civil, comúnmente llamada Convención de Chicago de 1944, donde se intentó definir nuevamente la palabra *aeronave*, sin embargo, no fue hasta 1967 que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) definió por completo éste concepto, excluyendo del mismo a los misiles y cohetes.

4.- A la Convención de París de 1919, le siguió la Convención Iberoamericana de 1926, firmada en Madrid, que contenía disposiciones similares a las de la

²⁴ MERCADAL, Barthélémy, *Droit des Transports Terrestres et Aériens*, Dalloz, Paris, 1996, pág.246, siendo la traducción “Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea”.

²⁵ Comisión Internacional de Navegación Aérea.

²⁶ “La palabra aeronave sirve para designar a los aparatos que pueden sostenerse en la atmósfera gracias a la reacción con el aire”.

Convención de París, pero con la diferencia de que varios países latinoamericanos reconocieron este instrumento, al ser invitados por el gobierno español.

En 1927, los Estados Unidos iniciaron la creación de una convención sobre navegación aérea para las Américas, a la cual llamaron Convención Panamericana de 1928, firmada en La Habana, Cuba.

Así, el Derecho Aéreo crecía en cantidad y calidad, y las reuniones, congresos y convenciones seguían llevándose a cabo como en los casos de la Convención de Varsovia de 1929, sobre transporte aéreo internacional; el Convenio de Roma de 1933, sobre daños a terceros en la superficie, y el Convenio de Bruselas de 1938, sobre asistencia y salvamento de aeronaves en el mar.

5.- Pero sin duda el instrumento más importante en materia aérea surge después de la Segunda Guerra Mundial, teniendo los siguientes antecedentes en su formación:

El 1 de noviembre de 1944, en respuesta a una iniciativa británica, el presidente norteamericano Franklin Roosevelt invitó a todas las potencias aliadas y a ciertos gobiernos neutrales a reunirse en Chicago para celebrar una conferencia sobre aviación civil. Para los trabajos preparatorios a lo que sería la convención, se siguieron cuatro líneas:

a) La primera de ellas la formada por los Estados Unidos, donde se proponía una competencia libre en el transporte aéreo.

b) La línea de los británicos, que sugerían la creación de una organización internacional que coordinara el transporte aéreo.

c) Una tercera línea fue recomendada por los canadienses, que apoyaban la idea o el proyecto británico pero en una versión más elaborada.

d) Por último, Australia y Nueva Zelanda plantearon la creación de una autoridad internacional única y singular en donde todos los estados relacionados participarían.

El 7 de diciembre de 1944, alrededor de 50 estados firmaron la Convención de Chicago, junto con dos acuerdos anexados a la misma, el Acuerdo Internacional sobre Servicios Aéreos de Tránsito y el Acuerdo Internacional sobre Transportación Aérea. Actualmente más de 180 países forman parte de dicha Convención entre ellos México. A dicha convención se le adicionó un protocolo en español y francés, en septiembre de 1968 en Buenos Aires, Argentina. Asimismo se le han agregado hasta la fecha 18 anexos que proveen de reglas técnicas que amplían las contenidas en los artículos de la Convención.

Los aspectos más destacados que considera el Convenio de Chicago dentro de sus 96 artículos son: ²⁷

- a) El reconocimiento de la soberanía exclusiva y absoluta de todo Estado sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio.
- b) Establece los privilegios y obligaciones de los Estados contratantes.
- c) Regula la adopción de normas y métodos internacionales sobre navegación aérea.
- d) Recomienda a los Estados miembros el establecimiento de servicios e instalaciones de navegación aérea.
- e) Propone normas sobre facilitación del transporte aéreo mediante la reducción de trámites aduaneros y de inmigración.

²⁷ EYZAGUIRRE ECHEVERRÍA, Rafael, *op.cit.*, pág.357.

- f) Dispone que no podrá explotarse ningún servicio aéreo internacional sobre el territorio de un Estado contratante o hacia el interior de éste, sin su consentimiento previo.

I.3.b. Organizaciones.

Es menester señalar cuáles son las principales organizaciones en materia de aviación, y cuales son algunas de sus principales funciones, para lo cual se mencionan a continuación:

1.- Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos” (CITEJA).

Este Comité fue creado durante la Primera Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado, y está integrado por varios comités, en el que cada uno de ellos tiene a su cargo el estudio de un tema en particular, relacionado con el derecho aéreo (responsabilidad, tarifas, arrendamiento de aeronaves, tripulación, etc.). Este comité se regula por medio de normas de carácter privado.

2.- Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA).

Sus funciones fueron delineadas brevemente por la Convención de París, donde descansan fundamentos básicos de Derecho Aéreo. Ésta comisión se fue incorporando poco a poco a lo la OACI.

3.- Organización De Aviación Civil Internacional (OACI).

Después de la Segunda Guerra Mundial, el tráfico aéreo mundial se expandió de tal forma que hubo la necesidad de crear una Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, la cual duró muy poco tiempo, ya que en 1947 nació la OACI para convertirse en el cuerpo oficial representativo de un número de naciones, que actualmente suman 170.²⁸

²⁸ *Idem*

Poco después de su creación la OACI se convirtió en una agencia especializada de las Naciones Unidas. Está integrada por un consejo que es el órgano máximo de ésta organización, el cual realiza funciones técnicas, legales y económicas. Sin embargo, existen comités especializados en cada materia, en especial sobre temas de carácter legal, mismos que analizan y preparan las bases para la creación de tratados y convenciones internacionales en materia de derecho aéreo. Asimismo, la OACI a través de sus comités resuelve sobre procedimientos arbitrales de amigable composición, en caso de que las partes se sometan voluntariamente a su jurisdicción.

Actualmente agrupa a más de 170 países, con los siguientes fines:²⁹

- a) Desarrollo seguro y sistemático de la aviación civil internacional.
- b) Perfeccionar las técnicas de construcción de aeronaves.
- c) Promover el desarrollo de aerovías, aeropuertos y servicios auxiliares de la navegación aérea.
- d) Aumentar la seguridad del tráfico aéreo.
- e) Satisfacer las necesidades de transporte aéreo del mundo.

4.- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).³⁰

A diferencia de la OACI, que es una organización representativa de gobiernos, la IATA es una organización privada de aerolíneas, diseñada para promover el transporte aéreo regular, su seguridad, y aspectos económicos, como lo son la fijación de tarifas y fletes aéreos internacionales para las diferentes zonas geográficas que existen para estos efectos. El antecedente de esta asociación data de 1919, cuando seis compañías aéreas privadas se unieron. Sin embargo, no fue hasta 1945, cuando se fundó con el propósito de abordar los problemas de

²⁹ ENRÍQUEZ DE DIOS, Juan José, *Transporte Internacional de Mercancías*, Esic, Madrid, 1994, pág. 182.

³⁰ IATA es la abreviatura en inglés como comúnmente se le conoce a esta asociación.

desarrollo de la aviación a raíz de la Segunda Guerra Mundial. Entre sus principales objetivos se encuentran los siguientes:³¹

- a) Desarrollo seguro y económico del transporte aéreo internacional, así como del comercio por esta vía.
- b) Colaboración entre las empresas de transporte aéreo y de actividades auxiliares.
- c) Colaboración con la OACI y otras organizaciones internacionales.

Actualmente agrupa a más de 130 aerolíneas de todo el mundo. Está constituida por una Asamblea General, que elige a un Presidente, así como a un Comité Ejecutivo y otros cinco Comités (Técnico, Médico, Jurídico, de Tráfico y Financiero).

Existen otras organizaciones aéreas de menor tamaño como la Asociación Internacional de Transporte Irregular, la Asociación Internacional de Transportistas ó la Asociación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas, sin embargo las organizaciones antes mencionadas son las de mayor importancia.

I.4. Generalidades de responsabilidad civil.

I.4.a. Noción de responsabilidad.

La responsabilidad civil forma parte de nuestro estudio, en virtud de ser esta figura jurídica una de las que mantiene una estrecha relación con el Derecho Aéreo. La aviación no se encuentra exenta de consecuencias que acarreen una responsabilidad, ya que por la naturaleza de los actos y hechos que se llevan a cabo dentro de la actividad aérea se generan obligaciones relacionadas con la

³¹ ENRÍQUEZ DE DIOS, Juan José, *op.cit.*, pág. 183.

responsabilidad, ya sea por parte de quien presta el servicio de transporte aéreo, el que presta el servicio de aeropuerto, o aquella persona que recibe los servicios. En la presente investigación, nos referiremos en lo particular a la responsabilidad de aquellas empresas que prestan el servicio de transporte aéreo, en virtud de que en la relación contractual entre el usuario y el prestador del servicio de transporte suceden el mayor número de hechos y actos que pudiesen acarrear alguna consecuencia de derecho.

Antes de comenzar con el estudio de ésta figura jurídica tan singular y tan compleja, consideramos conveniente realizar una aproximación al concepto de la misma.

Una primera noción de lo que es la responsabilidad la otorga el reconocido catedrático mexicano Manuel Borja Soriano al establecer que "la responsabilidad civil consiste en la obligación que tiene una persona de indemnizar a otra los daños y perjuicios que se le han causado".³²

I.4.b. Evolución de la Responsabilidad.

El concepto que se tiene actualmente de *responsabilidad* se encuentra basado en una evolución histórica de gran magnitud, ya que desde tiempos primitivos es tomada en cuenta dentro de las relaciones humanas, por lo que consideramos apropiado analizar brevemente la evolución de la teoría de la responsabilidad.

En los tiempos primitivos no existía idea alguna de la obligación, de la responsabilidad, ni de lo que eran los pactos mutuos en los contratos, o la noción de culpa por un hecho ilícito. Simplemente, si se le causaba algún daño a alguien, el

³² BORJA SORIANO, Manuel, *Teoría General de las Obligaciones*, Porrúa, México, 1995, pág. 456.

perjudicado se vengaba del responsable, su familia y tribu. Cuando el daño se causaba, la intención de la venganza era la de causar un daño mayor al responsable, en virtud de ello, se procedía en contra de la familia y la tribu. Entre más grande fuera el daño que se causa con la venganza, mejor se sentían los dañados en primera instancia.

El sentido de reparación del daño no existía como hoy se conoce, sino que se equiparaba la venganza con la reparación. Sin embargo, la venganza fue disminuyendo con el tiempo, y se impusieron ciertos límites, personalizándose la responsabilidad. Con esto surgen los primeros síntomas de justicia sobre la base equitativa de la reciprocidad, la cual vista desde la época actual no tiene nada de justa y equitativa, en virtud de la clara violación de derechos naturales del hombre.

A este primer síntoma se le llamó la *ley del talión*, de la cual derivan varias reglas de carácter general como la del Pentateuco que dice “al que haya golpeado de muerte a alguna persona, hágasele morir. Y quien haya golpeado de muerte a alguna bestia, que la pague, animal por animal. Y si alguno causare lesión corporal a su prójimo, hágasele cosa semejante a la que él ha hecho. Rotura por rotura, ojo por ojo, diente por diente; hágansele las mismas lesiones corporales que él ha hecho a otros”.³³

Otras reglas más concretas le siguieron a esta famosa regla tal es el caso del Código de Hammurabi, redactado en Babilonia veintitrés siglos antes de Jesucristo, en el cual se siguen reglas muy similares a la anterior Ley, pues la venganza sigue existiendo en forma personal. Así mismo en la Ley de Israel existía otra famosa regla que decía: “Darás vida por vida, ojo por ojo, diente por diente y golpe por golpe”.³⁴ A este tipo de reglas se les denominó como *Leyes del Tali6n*, ya que la noci6n general

³³ TRUJILLO DURÁN, Rafael, *Nociones de Responsabilidad Civil*, Temis, Bogotá, 1957, pág. 2.

³⁴ *Idem*.

de la misma es personalizar el daño en una base equitativa, de cosa por cosa, persona por persona.

El comercio comenzó a florecer entre las personas, por lo que estas se interesaron cada día más en él. Surgieron cambios en las reglas y normas de los pueblos, y se concibió la noción del "pago del daño" pero ya no en el sentido de la venganza, sino con el pago por medio de moneda o especie. Por lo que las personas se compensaban unas a otras determinando el valor de los daños causados.

En Roma, se lograron enormes avances al respecto, lo cual es de esperarse, pues los romanos tenían un amplio sentido del pragmatismo, y de la simplicidad, remediando sus problemas con gran eficiencia y sencillez. Es aquí cuando surgen las primeras nociones de lo que hoy se conoce como *responsabilidad*. Los romanos denominaron al daño causado de forma culposa en una cosa como *Damnum iniuria datum*.³⁵ Esta figura tiene su origen en la Lex Aquilia, con la cual se inicia un proceso de reglamentación uniforme de los casos de daño en las cosas. La práctica pretoria y la actividad jurisprudencial vendrán luego a curar y ampliar el deficiente régimen del *damnum* (daño) contemplado en dicha ley, ya que ésta adolece del error de juzgar casos concretos o especies de casos, y aunque quisieron extenderla a ciudadanos romanos, extranjeros y a esclavos liberados, no se llegó al principio general de que todo daño que cause un perjuicio debía ser reparado, porque la ley no admite sino soluciones para las especies que ella misma contempla. Sin embargo, no se puede negar que esta ley fue la base de la responsabilidad civil, ya que distingue entre los distintos tipos de culpa, lo cual es esencial dentro de la responsabilidad. Los dos tipos de culpa que distinguieron los romanos fueron la *culpa lata*, cuando se tiene la intención de causar el daño, y la *culpa levis*, que se dividía a la vez en *culpa levis in abstracto* y *culpa levis in concreto*. En la primera se

³⁵ IGLESIAS-REDONDO, Juan, *Derecho Romano*, Ariel, Madrid, 11ª edición, 1993, pág. 424.

incurre cuando alguien no ponía la suma diligencia y cuidado que se acostumbra en los negocios propios, y en la otra, quien comete omisiones e imprudencias que no ejecuta un buen padre de familia.

Para enfocarnos un poco más al tipo de responsabilidad que nos ocupa, es decir, la responsabilidad contractual, los autores del derecho francés resolvieron el problema de cuando el deudor ha contraído la obligación de prudencia y diligencia. Se necesitaba saber el grado de las mismas, por lo que se resolvió de la siguiente forma, según lo establece el maestro Borja Soriano : “Los autores del derecho francés crearon tres categorías de culpas correspondientes a tres categorías de contratos; en los contratos celebrados en interés únicamente del acreedor, tales como el depósito, no declaran al deudor responsable de la inejecución de su obligación sino en el caso en que esta inejecución se deba a una culpa grave, culpa lata, es decir, a una falta que consiste en no aportar al asunto de otro el cuidado que las personas menos cuidadosas y las más estúpidas no dejan de aportar a sus propios negocios. En los contratos celebrados en interés común del acreedor y del deudor, tales como la venta, la responsabilidad del deudor es más grande: responde de toda inejecución debida a una falta ligera, *culpa levis*, la cual corresponde al cuidado ordinario que las personas prudentes aportan a sus negocios; también se distinguía de esta *culpa levis in abstracto* la *culpa levis in concreto*, consiste en el hecho por el deudor de no aportar a la ejecución del contrato la diligencia que empleaba en sus propios negocios. En fin, en los contratos celebrados únicamente en interés del deudor (comodato, etc.) éste está obligado a la más grande vigilancia, debe reparar el perjuicio que resulta de toda inejecución debida a una falta muy ligera, *culpa levissima*, la cual consiste en no aportar el cuidado que las personas más atentas aportan a sus negocios”.³⁶

³⁶ BORJA SORIANO, Manuel, *op.cit.*, pág. 456.

I.4.c. Clases de responsabilidad.

Ahora que conocemos la evolución de la teoría de la responsabilidad, es conveniente conocer los tipos o clases de responsabilidades, cómo funcionan y cuáles son sus elementos, por lo que analizaremos cuales son las fuentes de las obligaciones en general, en el Derecho mexicano actual.

El Código Civil Federal³⁷ dentro de su libro cuarto, primera parte, título primero enumera las fuentes de la obligación. Nos referimos al Código Civil Federal y no al del Estado de Jalisco, en virtud de que la materia aérea es del orden federal según lo establecen las leyes aplicables, mismas que se analizarán en el siguiente capítulo. Las fuentes enumeradas por dicho ordenamiento, son:

1) El convenio y el contrato, definidos en dicho cuerpo normativo como, el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones. Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos. Esta primer fuente se regula en los artículos 1792 al 1859 del Código Civil Federal.

2) La declaración unilateral de la voluntad es la segunda fuente contemplada en nuestro Derecho. La declaración es fuente especial de las obligaciones, porque sólo nacerá una obligación de la misma en los casos que la ley lo admita. Estos casos son la oferta al público, la estipulación a favor de terceros y la obligación de documentos civiles a la orden o al portador, los cuales se consignan en los artículos 1860 al 1881.

3) El enriquecimiento ilegítimo es otra fuente de obligación que de conformidad con lo establecido en el artículo 1882 del Código Civil Federal, y que a

³⁷ Conocido anteriormente como Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y Para toda la República en Materia Federal.

la letra dice "El que sin causa se enriquece en detrimento de otro, está obligado a indemnizarlo de su empobrecimiento en la medida que él se ha enriquecido". La anterior noción nos aporta cuatro elementos, que necesariamente deben aparecer en el acto que se considere como enriquecimiento ilegítimo. Estos elementos son:

- a) El enriquecimiento de una persona.
- b) El empobrecimiento de otra.
- c) El detrimento que se causa con el acto.
- d) La ausencia de causa, es decir, que no exista un acto jurídico posterior que lo justifique.

Cuando estos cuatro elementos se reúnen, se da nacimiento a una obligación y en consecuencia a un derecho, que es el de reclamar la indemnización correspondiente al daño causado. Esta figura se encuentra regulada en los artículos 1882 al 1895 del cuerpo legal antes invocado.

4) La gestión de negocios es considerada también como una fuente de las obligaciones, ya que en virtud de ella una persona sin la autorización o el consentimiento de otra, realiza un acto, ya sea jurídico o material, con el fin de evitarle a esta última persona un daño o proporcionarle algún lucro en sus cosas. De la forma en que actúe el gestor, de la intención que tenga, del interés que proporcione en el acto que realice y en la medida que cause un daño, será de lo que tendrá que responder. La gestión de negocios se regula en los artículos 1896 al 1909 del Código Civil Federal.

5) De los actos ilícitos nace una obligación, consistente en la reparación del daño que se cause, la restitución y la indemnización de los perjuicios causados. El Código Civil Federal en su artículo 1910, establece: "El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia

inexcusable de la víctima". Como podemos observar, los actos ilícitos son también una fuente de las obligaciones, en los cuales se genera una responsabilidad civil, pues se dan los elementos de la misma. Estos se encuentran normados en los artículos 1910 al 1934 del ordenamiento citado y serán de gran utilidad, en especial el artículo 1915, para reclamar los daños causados a personas durante la prestación del servicio aéreo.

6) El riesgo profesional es la última fuente de las obligaciones que contempla nuestro derecho, y consiste en la obligación que nace para el patrón de indemnizar al trabajador que se accidente o se enferme por motivo del trabajo que desempeña, siempre que el accidente no se haya producido por voluntad del trabajador, ya que dejaría de ser accidente al perder ese factor sorpresa que lo caracteriza. Se encuentra regulado en los artículos 1935 al 1937 del Código Civil Federal.

De estas causas generadoras de obligaciones se deduce siempre, por acción u omisión, una responsabilidad.

Ninguna actividad del hombre escapa a la posibilidad de incurrir en responsabilidad civil, cuando obra dentro de la esfera de las mencionadas fuentes de las obligaciones. La responsabilidad civil se presenta en los seis ordenes de fuentes o causas de las obligaciones que el Código Civil establece, porque en todas las relaciones del hombre con el derecho y con otros hombres, por el simple hecho de que el ser humano es imperfecto, origina que éste pueda llegar a cometer algún acto que cause daño a otro, en sus bienes, derechos o en su persona, y que por lo tanto sea sujeto a una indemnización. Es aquí donde resalta la importancia y complejidad de la responsabilidad, y sin duda dentro del derecho aéreo cualquiera de estas causas puede originarse, en virtud de la naturaleza misma de las actividades que se realizan dentro del ámbito de la aviación. Dichas actividades podríamos dividir las en dos, las operativas, es decir, aquellas relacionadas directamente con la operación y funcionamiento del medio de transporte, y en

segundo término, las contractuales, es decir, aquellas por las que se regulan “voluntariamente” las relaciones entre el usuario y el transportista, el transportista y el aeropuerto, y el transportista con las autoridades correspondientes. Como puede observarse, la actividad aérea no escapa del “brazo” de la responsabilidad.

Una vez establecidas las fuentes de las obligaciones, es conveniente señalar las clases de responsabilidad que existen, y cuál o cuáles de ellas pudieran presentarse dentro de la actividad aérea, por lo que en términos genéricos son:

1.- Responsabilidad civil, propiamente dicha o de derecho privado, que abarca todo lo relacionado con el derecho civil, mercantil, y con las fuentes de las obligaciones, antes mencionadas, en especial sobre los convenios y contratos. La característica principal de la *responsabilidad contractual*, que es como la llamaremos, radica en el incumplimiento de lo pactado o acordado entre las partes dentro de un contrato o convenio.

2.- Responsabilidad civil de origen penal, que contiene lo relativo a delitos, donde la conducta de un sujeto sin consentimiento del afectado causa un daño a este último. Asimismo se puede catalogar dentro de este tipo de responsabilidad, a la nacida por el uso de mecanismos, que por su propia naturaleza debe tenerse un especial cuidado en su manejo y operación, a lo que comúnmente se le conoce como la *responsabilidad civil objetiva*, la cual analizaremos posteriormente en forma sumaria, ya que no es objeto primordial de nuestro estudio.

3.- Responsabilidad civil de carácter administrativo, en lo referente a los actos y contratos de la administración pública en general.

Dentro de todas estas clases, es posible encontrar al derecho aéreo, ya que la actividad aérea no escapa a los delitos que puedan cometerse en ella o por medio de ella, como los secuestros de aeronaves, terrorismo a bordo de las mismas,

transporte de mercancías prohibidas o ilegales, por mencionar algunos casos. Asimismo, la administración pública con frecuencia puede celebrar contratos administrativos que tengan relación con la aviación, y por supuesto, siempre existirán relaciones comerciales que den nacimiento a obligaciones contractuales.

I.5. Comentarios Finales.

Una vez estudiados los conceptos y nociones del derecho aéreo, pudimos adentrarnos en su estructura existencial, al conocer sus fuentes y los hechos históricos que dieron origen a la actividad que éste regula. También pudo observarse la gran diversidad de documentos, organizaciones e intentos que han existido y existen, por mantener unida y uniforme la regulación del derecho aéreo en el ámbito internacional.

Por otra parte, analizamos las cuestiones básicas de una de las instituciones del derecho civil que tiene una relación considerable con el derecho aéreo, que es la responsabilidad civil.

Con lo anterior, nos fue posible crear una idea general y suficiente, que nos permita iniciar el estudio del marco jurídico relativo a tales conceptos.

CAPÍTULO II

II. MARCO JURÍDICO DE LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO AÉREO

II.1. Introducción.

En los últimos años México ha sido uno de los países que más se ha abierto al libre comercio y a la globalización económica. Se han implementado medidas importantes de cambio estructural con el objetivo de aumentar la competitividad de la economía mexicana en los mercados libres. Estas medidas han sido apoyadas por una ambiciosa política de negociaciones comerciales internacionales que han dado como resultado la celebración de tratados y acuerdos con las naciones más importantes del mundo, lográndose sentar las bases para desarrollar la economía mexicana dentro del comercio mundial.

Toda nación que pretenda abrirse al mundo y que desee ser parte del proceso globalizador que impera en la actualidad, deberá tener un sistema jurídico confiable, tanto para las personas nacionales como para los extranjeros, además de ser conveniente que sea congruente con las normas y procesos internacionales que se encuentren en vigor.

En México contamos con un marco jurídico nacional en materia de derecho aéreo, reformado, y que pertenece al orden federal. Por otro lado, existe todo un sistema normativo internacional, consistente en tratados, convenciones y acuerdos de carácter multilateral y bilateral que constituyen la principal fuente de derecho en la materia aérea, los cuales a la luz de la Constitución Mexicana se equiparan a la ley federal cuando son firmados por el Ejecutivo Federal de nuestro país y estos son ratificados por el Senado de la República.

II.2. Marco nacional.

II.2.a. Antecedentes.

El marco legal mexicano en materia de Derecho Aéreo se modificó hace algunos años, cuando fue publicada en el *Diario Oficial de la Federación* (DOF) del 12 de mayo de 1995 la Ley de Aviación Civil. Asimismo, el Reglamento de dicha ley se publicó en el DOF el 7 de diciembre de 1998.

Los ordenamientos reguladores de la actividad aérea que fueron derogados y abrogados por la Ley de Aviación Civil, son los siguientes:

- a) Ley de Vías Generales de Comunicación: fue la ley base del derecho aéreo mexicano, al considerarse a la actividad aérea como una vía o forma de comunicación. Actualmente, al observarse el gran crecimiento y complejidad de esta actividad, el Ejecutivo Federal propuso un proyecto de ley más especializado.

Las disposiciones derogadas por la Ley de Aviación Civil son: los artículos 1 fracción VIII, 9 fracciones II y VI, 306 al 326; 329 al 370; 371, fracción I, incisos a) y d), fracciones II y III y el penúltimo y último párrafo; 372 y 373; 542; 546; 555 al 558; 562 al 564, y 568 al 570 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Sin embargo, es necesario señalar, que ésta ley se contempla como supletoria por la nueva Ley de Aviación Civil según se establece en el artículo 4 de dicha Ley.

- b) Las demás disposiciones que se opongan a la Ley de Aviación Civil.

Por su parte, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil estableció en sus artículos transitorios que: "Conforme se expidan las normas oficiales mexicanas, reglas de tránsito aéreo y demás disposiciones administrativas a que se refiere este Reglamento quedarán abrogados los siguientes ordenamientos publicados en el DOF":³⁸

- a) El Reglamento del artículo 320 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicado el 1 de septiembre de 1941.
- b) El Reglamento para la expedición de prioridades en los transportes aéreos, publicado el 22 de junio de 1943.
- c) El Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles, publicado el 22 de noviembre de 1950.
- d) El Reglamento de búsqueda y salvamento e investigación de accidentes aéreos, publicado el 28 de noviembre de 1950.
- e) El Reglamento de Talleres Aeronáuticos, publicado el 20 de abril de 1988.
- f) El Reglamento de Tránsito Aéreo, el 30 de julio de 1975 y todos sus apéndices.
- g) El Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, publicado el 1 de febrero de 1988 y todos sus apéndices.
- h) El Reglamento de las Escuelas Técnicas de Aeronáutica, publicado el 11 de octubre de 1951.

³⁸ Artículo 2 transitorio del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

- i) El Reglamento del Servicio Meteorológico Aeronáutico, publicado el 1 de diciembre de 1950.

- j) El Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radioayudas para la Navegación Aérea, publicado el 25 de noviembre de 1950.

Después de señalar cuales ordenamientos se encuentran vigentes y cuales no, podemos afirmar que en la actualidad el marco jurídico del derecho aéreo mexicano en la figura de *responsabilidad*, está compuesto por:

- a) La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- b) La Ley de Aviación Civil.
- c) Reglamento de la Ley de Aviación Civil.
- d) La Ley de Vías Generales de Comunicación, en forma supletoria.
- e) La Ley Federal del Procedimiento Administrativo, en forma supletoria.
- f) Códigos de Comercio, Civil Federal; y Federal de Procedimientos Civiles, aplicados en forma supletoria.
- g) La Ley Sobre la Celebración de los Tratados.
- h) Los Tratados ratificados por el Senado de la República.
- i) La Jurisprudencia.

Los anteriores ordenamientos conforman el sistema jurídico que regula en el ámbito nacional la actividad aérea. Consideramos prudente analizar más a fondo la Ley de Aviación Civil en conjunto con su reglamento, al ser la principal norma especializada en la materia que nos ocupa, sin dejar de lado la escasa jurisprudencia que existe en la materia.

II.2.b. Ley de Aviación Civil.

El Ejecutivo Federal al exponer los motivos de la iniciativa de la presente Ley,³⁹ en uso de las facultades que le otorga la fracción I del artículo 71 de la Constitución señala una serie de razones justificativas y objetivos de la Ley, en los que destacan las siguientes:⁴⁰

- a) Actualización del marco jurídico, acorde con las nuevas circunstancias económicas y políticas que vive nuestro país.
- b) Promoción del desarrollo de sistemas de transporte aéreo, en condiciones de seguridad y permanencia.
- c) Consolidación de la regulación del uso y aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, bajo condiciones de competencia equitativa y de protección al ambiente.

Asimismo, en dicha exposición se abordan puntos importantes para el tema que nos ocupa al señalar aspectos de los que trata la Ley como lo son los relativos a:

- a) Que las disposiciones del Código Civil Federal serán aplicables.
- b) Reconocer los tres tipos de contrato de transporte aéreo que internacionalmente han sido recogidos en las convenciones y tratados (personas, mercancías, correo).
- c) Dar especial énfasis a los aspectos vinculados con la seguridad de los pasajeros y sus bienes.

En el análisis de la presente Ley y su reglamento abordaremos una serie de elementos que se desprenden del texto de la misma y que consideramos como los

³⁹ Ley de Aviación Civil a la cual nos referiremos en adelante como la Ley.

⁴⁰ Exposición de motivos de la Ley de Aviación Civil, publicada en el DOF el 12 de mayo de 1995.

de mayor importancia y utilidad para una comprensión más adecuada de nuestro estudio, siendo dichos elementos los que se comentan a continuación:

1.- De conformidad al artículo 1 de la Ley de Aviación Civil, ésta es de orden público, tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado.

De lo anterior podemos inferir que la Ley de Aviación Civil es aplicable a todo lo relativo con el uso del espacio aéreo mexicano, en lo relativo a la prestación y desarrollo del transporte aéreo.

Para el transporte aéreo internacional, la relación contractual entre el transportista y el pasajero se regirá o sujetará a lo dispuesto por los tratados y en la Ley de Aviación Civil.⁴¹

2.- La Ley establece tres tipos de contratos de transporte aéreo: el primero de ellos es el de pasajeros, seguido del de carga y correo.

Para determinar correctamente la aplicabilidad de la Ley es necesario definir lo que es un contrato de transporte, que en nuestro caso será el de pasajeros por ser la clase de contrato que nos interesa analizar.

El artículo 49 de la Ley define al contrato de transporte de pasajeros como “el acuerdo entre un concesionario⁴² o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio”. Dicho contrato deberá constar por escrito en un billete

⁴¹ Artículo 51 de la Ley de Aviación Civil.

⁴² En virtud de que en México se considera al espacio aéreo como una vía general de comunicación, sujeto su uso a una concesión, al transportista se le llamará concesionario o permisionario.

de pasaje o boleto. Por su parte el reglamento confirma la obligación que tiene el concesionario de celebrar un contrato de transporte para prestar el servicio, el cual se identificará en el billete de pasaje o boleto correspondiente.

El artículo 37 del reglamento de la Ley establece los requisitos mínimos que debe contener el contrato:

- a) La tarifa aplicada en la ruta.
- b) Las condiciones del servicio.
- c) Las responsabilidades del concesionario o permisionario.
- d) Los derechos del pasajero o usuario del servicio.

3.- Los derechos del pasajero son un elemento de suma importancia en la relación contractual entre el concesionario y el usuario. El artículo 38 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil los señala, entre los que destacan los siguientes:

- a) A ser transportado en el vuelo consignado en el boleto, conforme a las condiciones de servicio derivadas de la tarifa aplicada.
- b) A llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano, que cumpla con las condiciones para ser transportado.
- c) A que le sea expedido un talón de equipaje (contraseña) por cada pieza, maleta o bulto de equipaje que se entregue para su transporte. El talón debe constar de dos partes, una para el pasajero y otra que se adhiere al equipaje.
- d) A transportar como mínimo, sin cargo alguno, 25 kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para 20 pasajeros o más, y 15 kilogramos cuando sea para una menor capacidad.
- e) A ser transportado por cuenta del concesionario hasta el lugar de destino, por los medios de transporte más rápidos disponibles en el lugar cuando la

aeronave, por caso fortuito o fuerza mayor, tenga que aterrizar en un lugar no incluido en el itinerario, sin llegar hasta el lugar de destino. En este caso, el concesionario no tiene obligación de hacer reembolso del precio del boleto.

Existe un caso especial al que hace referencia el artículo 52 de la Ley de Aviación Civil, cuando señala que en el evento de que se expidan boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave o se cancele el vuelo por causas imputables al concesionario o permisionario, que traen como consecuencia la denegación del embarque. El concesionario, a elección del pasajero, deberá:

- a) Reintegrarle el precio de boleto o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje. Además, el concesionario cubrirá una indemnización que no será inferior al veinticinco por ciento del precio del boleto o de la parte no realizada.
- b) Ofrecerle transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle como mínimo y sin cargo, los servicios de comunicación telefónica o cable gráfica al punto de destino, alimentos de conformidad con el tiempo de espera, alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando se requiera pernocta, y en este último caso, transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto.
- c) Transportarle en la fecha posterior que convenga al mismo pasajero hacia el destino respecto del cual se denegó el embarque, debiendo también cubrir una indemnización similar a la señalada en el punto a) anterior.

Es obligación del concesionario informar a sus pasajeros de todos estos derechos, en caso de que se presente el supuesto planteado. Además, dichas opciones deben proporcionarse inmediatamente al pasajero, y para los casos en que aplique indemnización el pasajero manifestará si la desea en dinero o en especie.

Sin embargo, cuando el transporte sea realizado en forma gratuita, con tarifas reducidas que no estén disponibles al público, los pasajeros bajo esa tesitura no gozarán de los derechos especiales señalados anteriormente.

Por último, el artículo 54 de la Ley establece que en vuelos de conexión, el concesionario será responsable, en su caso, de los daños causados a pasajeros y equipo facturado en tránsito o por retraso en el servicio de transporte aéreo, si la conexión forma parte del contrato celebrado entre el concesionario y el pasajero. Con lo anterior se abre la posibilidad de reclamar los daños por el retraso en la prestación del servicio, pero limitada a los vuelos en conexión.

4.- En toda prestación de los servicios de transporte aéreo es obligatorio adoptar medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, con el fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros.

Bajo este concepto, es menester analizar la responsabilidad por daños, que establece la Ley.

El artículo 61 de la Ley establece que los concesionarios de los servicios de transporte aéreo nacional serán responsables por los daños causados a los pasajeros, a la carga y al equipaje en el transporte. Cabe hacer mención que el presente artículo solamente se refiere a transporte aéreo nacional, por lo que se confirma la regla establecida en el artículo 51 respecto de la aplicación de los tratados cuando se trata de transporte internacional.

Por otra parte es necesario definir en qué momento se encuentra el pasajero y su equipaje, dentro del transporte. El mismo artículo 61 nos proporciona la solución al señalar que desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave hasta que desciende de la misma, se encuentra bajo dicho supuesto.

Respecto del equipaje facturado, éste se encuentra en transporte desde el momento que se expide y entrega el talón hasta la entrega del equipaje en el punto de destino.

La Ley establece en el artículo 62 que para los daños a pasajeros, el derecho a percibir indemnizaciones se sujetará a lo dispuesto por el artículo 1915 del Código Civil Federal,⁴³ salvo a lo referente al monto que será triple de lo previsto en dicho artículo, y la prelación del pago se sujetará al lo señalado por el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

Por lo que respecta a la destrucción o avería del equipaje, la Ley establece una indemnización de 40 salarios mínimos vigentes en el Distrito Federal para el equipaje de mano y 75 salarios mínimos para el facturado.

El artículo 66 de la Ley establece que las reclamaciones para el caso de pérdida o avería en el equipaje facturado deben de presentarse por escrito⁴⁴ ante el concesionario dentro de los quince días siguientes contados a partir de la fecha de entrega o de la fecha en que debió hacerse la misma. La falta de reclamación oportuna impedirá el ejercicio de las acciones correspondientes. Las acciones para exigir el pago de la indemnización por daño al equipaje facturado prescriben en 90 días y para los daños a personas en el plazo de un año, a partir de la fecha de los hechos que les dieron nacimiento.

5.- La responsabilidad aérea contiene algunas modalidades, como la que intenta establecer la Ley cuando señala en el artículo 64 una responsabilidad ilimitada al concesionario, cuando se compruebe que los daños se causaron por

⁴³ Asimismo el artículo 68 confirma la aplicabilidad del Código Civil Federal en el caso de daños sufridos por los pasajeros y su equipaje.

⁴⁴ El artículo 72 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, establece que las reclamaciones se presentarán por escrito ante el concesionario.

dolo o mala fe del propio concesionario o de sus dependientes o empleados, o cuando no se expida el billete de pasaje, el talón de equipaje según corresponda.

Por el contrario, el artículo 67 de la Ley, establece las excepciones o los supuestos en los cuales el concesionario estará exento de la responsabilidad por daños causados. Tales excepciones o supuestos son los siguientes:

- a) Respecto de los pasajeros, cuando el daño se cause por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

- b) Respecto del equipaje facturado, por vicios propios de los bienes o productos; cuando sufra deterioro o daño por su propia naturaleza, siempre que se haya cumplido en el tiempo de entrega establecido; por falsas declaraciones o instrucciones del embarcador, del destinatario de los bienes.

6.- La Ley establece un capítulo especial dedicado a los seguros aéreos, los cuales representan un avance parcial en el pago de las indemnizaciones procedentes, ya que estos aligeran la carga económica a los concesionarios.

Todo concesionario tiene la obligación de contratar y mantener vigente un seguro que cubra las responsabilidades por los daños a pasajeros, carga, equipaje facturado o a terceros en la operación de las aeronaves. Dichos seguros deberán estar acordes con los tratados internacionales vigentes de los que México forme parte, que es muy razonable, en virtud de la naturaleza internacional del transporte aéreo.

El artículo 65 del Reglamento establece la obligación al concesionario de informar a los pasajeros del alcance de la cobertura de los seguros contratados y el

derecho que tiene para exigir, en su caso, el pago de las indemnizaciones que correspondan.

La cobertura mínima que el seguro aéreo debe cubrir es la siguiente, de conformidad con el artículo 68 del ordenamiento reglamentario antes citado:

- a) Muerte.
- b) Gastos funerarios.
- c) Atención médica a lesionados.
- d) Incapacidad temporal, permanente parcial y permanente total.
- e) Pérdida o avería del equipaje de mano.
- f) Pérdida o avería del equipaje facturado.

El monto de la indemnización correspondiente será equivalente al establecido y señalado por los artículos 61 al 63 de la Ley, mismos que fueron estudiados en párrafos anteriores, así como la reclamación correspondiente.

Finalmente, como podemos observar la Ley cubre una gran parte de aspectos relacionados con la responsabilidad civil, y se apoya en otros cuerpos normativos como el Código Civil Federal y la Ley Federal del Trabajo lo que hace que el pasajero tenga que recurrir constantemente a ellos. Con lo anterior se obliga al usuario a recurrir a la instancia judicial en caso de sufrir algún daño o de suponer que sus derechos contractuales y legales han sido violados.

II.2.c. Conclusiones

No obstante que la Ley de Aviación Civil contempla diversos derechos para los pasajeros, en la práctica es común observar que cuando un pasajero se encuentra en una de las situaciones mencionadas en el punto 3 del subtítulo II.2.b., es decir, que se le ha denegado el embarque y tiene que escoger en qué forma le

harán efectivos sus derechos, el pasajero no conoce sus derechos o estos no le son informados por el concesionario o por la autoridad. En dicho caso, lo que usualmente sucedería es que el propio concesionario le sugeriría al pasajero sobre qué opción tomar, sugerencia que no siempre es la más favorable para el usuario, quitándole en consecuencia la opción de ejercer el derecho que según él le sea más favorable a sus intereses.

Asimismo, la Ley de Aviación Civil intenta tomar el concepto de daños causados por el retraso en el servicio por causas imputables al concesionario, sin embargo se limita a mencionarlo en un solo artículo y no establece un mecanismo completo para su regulación. Creemos que es un concepto de suma importancia, ya que en la mayoría de los casos el pago del daño que se le causa al pasajero se encuentra relacionado con daños físicos, materiales o con el cumplimiento de los derechos mínimos que tiene el pasajero, pero rara vez se tratan los casos del daño que se genera por el retraso de una aeronave, siempre que dicho retraso sea por causas imputables al concesionario, es decir, que el concesionario podría tener un cierto control sobre ellas y no hizo nada para evitarlas. Como un ejemplo del daño que podría causársele al pasajero al no llevarlo en el tiempo convenido al punto de destino que se tenía contratado, podría ser el daño o perjuicio que causaría la variación en los planes del pasajero. En la actualidad, todas aquellas molestias, daños y perjuicios que se le causan a los pasajeros por el retraso en el cumplimiento de las obligaciones contractuales, son usualmente absorbidos por el propio pasajero, ya que de lo contrario tendría que iniciar una acción judicial o administrativa en contra de la compañía, y siendo prácticos, le tomaría demasiado tiempo, y posiblemente le alteraría más sus planes.

Sería conveniente que la Ley regulara de forma más clara el concepto de daños al pasajero por retraso de las aeronaves, lo cual sucede con bastante frecuencia, dejando la incógnita de si en verdad la ley se creó por las razones señaladas en su exposición de motivos o simplemente para cumplir con algunas

reglas internacionales y así poder continuar penetrando en la economía global, sin afectar realmente a las principales aerolíneas del país. De lo anterior surge la conveniencia de poner en una balanza los intereses individuales de las empresas de aviación con los intereses del público en general que utiliza los servicios ofrecidos por éstas. Creemos que en primer lugar, la empresa se debe al cliente, y si el cliente se mantiene satisfecho, causará que los servicios ofrecidos sean utilizados con mayor frecuencia, trayendo un beneficio a largo plazo para las empresas prestadoras del servicio, a cambio de una reestructuración de sus operaciones y una renovación de sus aeronaves, que si bien les costará una inversión considerable, los frutos que se deriven serán mayores, además de que podrán estar mejor preparadas nuestra aerolíneas para enfrentar los retos que se están presentando como resultado del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

La Ley de Aviación Civil debe de contener reglas de orden preventivo, que se anticipen al pago de la indemnización por los daños comprobados que sufran los pasajeros, como producto de la negligencia de las compañías y en especial del retraso en la prestación del servicio contratado.

II.3. Marco internacional.

II.3.a. Fundamentación.

Con el fin de unificar las reglas o normas que regulan las distintas relaciones, instituciones y consecuencias jurídicas internacionales que se suscitan día a día en el mundo de la aviación, los países más desarrollados y las compañías de aviación se han dado a la tarea, desde el comienzo de esta actividad, de crear una serie de documentos normativos, organizaciones privadas y reglas internacionales establecidas en tratados y convenios multilaterales.

Como se observó en el Capítulo anterior, el desarrollo del derecho aéreo existe desde principios del siglo XX, y a lo largo del mismo se constituyeron diversas convenciones multilaterales y tratados bilaterales, que se consideran fuente principal del derecho aéreo. Los tratados y convenciones internacionales encuentran su regulación en nuestro país en los siguientes cuerpos normativos:

- a) La Constitución, en sus artículos 76 fracción I, 89 fracción X y 133, en donde se establecen facultades para el Senado de la República para analizar la política exterior y aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión, facultades del Presidente para dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales, así como el rango jerárquico de estos frente a las leyes nacionales.
- b) La Ley para la Celebración de Tratados, donde se establece una reglamentación a la Constitución sobre el tema.
- c) La Ley Orgánica de la Administración Pública, en su artículo 28 fracción I concede a la Secretaría de Relaciones Exteriores la Facultad de intervenir en la celebración de tratados, acuerdos y convenciones que sirvan para conducir la política exterior del país.
- d) El Reglamento Interior de la Secretaría de Relaciones Exteriores, en su artículo 9 fracciones V, VII, IX y X, otorga atribuciones a esta Secretaría para participar en la elaboración de proyectos de tratados internacionales, llevar los registros de los tratados que se celebren, tramitar la entrada en vigor de estos y vigilar la ejecución de los tratados bilaterales.

De lo anterior podemos concluir que al Presidente de la República le corresponde celebrar los tratados con el apoyo de la Secretaría de Relaciones

Exteriores, y a la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión le compete otorgarles su aprobación.

Para entender la importancia que tienen los tratados internacionales en nuestro país es necesario conocer su jerarquía en el orden interno.

El artículo 133 de la Constitución señala: “ Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o Leyes de los Estados”.

De la transcripción anterior podemos inferir que la Constitución es jerárquicamente superior a cualquier ordenamiento legal, entre ellos los tratados internacionales, toda vez que estos deberán de estar de acuerdo con ella, sin embargo, existe duda sobre la igualdad jerárquica con las leyes federales y por último es evidente que los tratados internacionales son superiores a las leyes locales de cada entidad federativa.

El maestro Contreras Vaca llega a una conclusión a la que nos apegamos, cuando dice:

“Podemos señalar que una vez publicado un tratado internacional en el Diario Oficial de la Federación surte plenos efectos en el orden interno y cuando ha sido depositado el instrumento de ratificación ante la comunidad de los Estados miembros obliga al país en el orden internacional, debiendo aplicarse:

a) Siempre que no vaya en contra de principios constitucionales o leyes reglamentarias de la Constitución, en este caso no se aplicará el acuerdo en el orden interno y se podrá demandar su nulidad internacionalmente conforme a lo dispuesto por el artículo 46 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados;

b) Preferentemente a las leyes federales, las cuales dejarán de aplicarse sólo para aquellas situaciones vinculadas con los Estados parte del acuerdo internacional (a menos que las disposiciones del tratado se incorporen a la legislación federal), y

c) En sustitución de las disposiciones contenidas en las constituciones o leyes locales; las cuales igualmente se dejarán de aplicar sólo para aquellas situaciones relacionadas con algún Estado parte del acuerdo internacional y no en todos los casos, a menos que las disposiciones del tratado se incorporen a la legislación local⁴⁵.

En el presente capítulo estudiaremos lo relativo a la principal convención multilateral y el sistema que la compone.

Los dos documentos que son el soporte de la actual legislación aérea internacional, son, la Convención de Chicago sobre Aviación Civil de 1944 y la Convención de Varsovia de 1929, para la unificación de ciertas reglas relacionadas con el transporte aéreo, siendo ambas convenciones multilaterales.

II.3.b. Sistema Varsovia.

En el caso que nos ocupa, que es, el de la Responsabilidad Contractual Aérea respecto de los pasajeros y sus bienes, el documento que nos será de mayor

⁴⁵ CONTRERAS VACA, Francisco José, *Derecho Internacional Privado*, Oxford University Press, México, 1998, pág. 46.

utilidad es la Convención de Varsovia de 1929⁴⁶ y el marco normativo que se genera a su alrededor, constituido por diversos protocolos y adiciones a la misma, creando así lo que se conoce como el “Sistema Varsovia”.

Fue en la Convención de Varsovia, donde se establecieron y elaboraron los primeros conceptos relacionados con el principio de la responsabilidad por daños causados a pasajeros, maletas o equipaje y bienes en el transporte aéreo, así como el daño causado por el retraso del mismo. Las reglas de la Convención de Varsovia se aplican alrededor del mundo y han demostrado su utilidad dentro del medio. Con ella, los pasajeros saben que en cualquier tiempo y lugar que vuelen, existe un cierto grado de uniformidad en las reglas o normas que regulan la responsabilidad del transportista, mientras éste, al conocer de lo extenso de su responsabilidad, tiene la posibilidad de contratar o realizar acuerdos que lo aseguren de las posibles pérdidas.

Conforme el tiempo fue pasando, la aviación fue creciendo en gran escala, situación que fue generando problemáticas distintas que obligaron a que la Convención de Varsovia tuviera que ser reformada y se hicieran adiciones para mantenerla actualizada en la medida de lo posible, ya que generalmente los problemas se generan con mayor rapidez que las soluciones.

Las reformas y/o adiciones a la Convención son las siguientes:

1.- El Protocolo de La Haya de 1955,⁴⁷ fue adicionado a la Convención de Varsovia con el propósito de adaptarla a las demandas del transporte moderno. El

⁴⁶ Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo Internacional, firmada en Varsovia, Polonia, el 2 de octubre de 1929, a la cual nos referiremos de aquí en adelante como Convención de Varsovia.

⁴⁷ Protocolo para Reformar la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo Internacional, firmado en la ciudad de La Haya, el 28 de septiembre de 1955.

Protocolo de La Haya entró en vigor el 1 de agosto de 1963, noventa y ocho días después de la ratificación de 30 países.

2.- La Convención de Guadalajara de 1961⁴⁸, fue tomada como una convención suplementaria, en razón de que abordaba un tema muy novedoso para la época, llamado *Chartering*⁴⁹. Esta Convención entró en vigor desde el 1 de mayo de 1964.

3.- El Protocolo de Guatemala de 1971⁵⁰, el cual no ha entrado en vigor por no existir cuando menos 30 ratificaciones de los países signantes.

4.- Otros cuatro Protocolos, fueron concluidos en Montreal en septiembre de 1975,⁵¹ mismos que tampoco han entrado aún en vigor.

5.- Por último, existe el Acuerdo de Montreal de 1966,⁵² que es de carácter privado, entre los miembros de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y a Dirección de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos de América y el llamado "Acuerdo de Malta", celebrado entre una serie de transportistas europeos privados.

La Convención de Varsovia y los Protocolos y Acuerdos anteriores, son la estructura del llamado "Sistema Varsovia", que consideramos como el principal

⁴⁸ Convención Suplementaria a la Convención de Varsovia, para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo Internacional realizado por una persona distinta al transportista especializado, firmada el 18 de septiembre de 1961 en la ciudad de Guadalajara, México.

⁴⁹ *Chartering*: Es el contrato por el cual una persona, usa y goce temporalmente, de la totalidad o parte de la aeronave de otra, ya sea para transportar bienes o pasajeros a uno más lugares.

⁵⁰ Protocolo para Reformar la Convención de Varsovia, firmado el 8 de marzo de 1971 en la Ciudad de Guatemala, Guatemala.

⁵¹ Protocolos Adicionales No. 1,2,3 y 4, para Reformar la Convención de Varsovia, firmados en la Ciudad de Montreal, Canadá, el día 28 de septiembre de 1975, a los cuales nos referiremos de aquí en adelante como Protocolos de Montreal o Protocolo de Montreal 1,2,3 o 4.

⁵² Acuerdo Relacionado con la Limitación de la Responsabilidad en la Convención de Varsovia y el Protocolo de la Haya, firmado en Montreal, Canadá, el 4 de mayo de 1966, al cual nos referiremos de aquí en adelante como el Acuerdo de Montreal.

marco normativo internacional en lo relativo a la Responsabilidad en el Derecho Aéreo respecto al contrato de transporte de pasajeros.

II.3.c. Convención de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo Internacional.

En el análisis de la presente Convención abordaremos una serie de elementos que se desprenden de su texto y que consideramos como los de mayor utilidad para los propósitos del estudio que nos concierne, como son los siguientes:

1.- La Aplicabilidad de la Convención, mencionada al principio del texto del artículo 1, cuando establece que la Convención aplicará a todos los transportistas internacionales de personas, equipaje, y carga cuando exista una contraprestación a cambio del servicio.

Sin embargo, el transporte aéreo gratuito también es aplicable a la Convención, pero sólo en el caso de que se lleve a cabo por una compañía aérea.

La razón de por qué se incluye el transporte gratuito por parte de las compañías aéreas, es que estas últimas frecuentemente otorgan boletos gratuitos a las personas, con el fin de obtener algo a cambio, por ejemplo cuando hay una propaganda o promoción.

Retomando el primer concepto que se desprende del artículo citado, nos tenemos que preguntar, qué se entiende exactamente por el término *transporte internacional*. La respuesta la provee el mismo artículo al definirlo de la siguiente forma: "cualquier transportación, en la cual las partes acuerden que el punto de salida y el punto de llegada o destino, ocurra o no una interrupción en ese lapso, se encuentren situados en los territorios de dos partes contratantes de la Convención, o en el de una sola parte contratante si existe un acuerdo previo sobre una parada o

alto en el territorio de un tercer Estado, incluso cuando éste último no es una parte contratante”.⁵³

El carácter internacional del contrato es determinado por la intención de las partes, según se expresa en el contrato. Existen tres excepciones a la aplicabilidad de la convención:

- a) La Convención no aplica al transporte internacional aéreo realizado en rutas experimentales que tengan el propósito de establecer dicha ruta como una de carácter regular;⁵⁴ por ejemplo, si una línea aérea planea volar por encima del Polo Norte.
- b) La Convención tampoco aplica al transporte realizado en circunstancias extraordinarias que estén fuera del parámetro normal de cualquier otra empresa de transporte aéreo (art. 34); por ejemplo, cuando un accidente ocurre en una aeronave que transporta un nuevo motor a un barco pesquero que ha tenido problemas con el suyo.⁵⁵
- c) Por último, la Convención no aplica al transporte desarrollado bajo los términos de cualquier Convención Internacional Postal o de Correos.⁵⁶

Ahora bien, es necesario preguntarnos a qué tipo o clase de aeronaves es aplicable la Convención. La Convención en sí misma no tiene la respuesta, por lo que es necesario remitirnos a la definición general que analizamos al principio de este estudio y que tiene sus orígenes en la Convención de París, en donde se define a la aeronave como “cualquier aparato que pueda sostenerse en la atmósfera

⁵³ Artículo 1 de la Convención de Varsovia.

⁵⁴ Artículo 34 de la Convención de Varsovia.

⁵⁵ Existe un antecedente al respecto en la resolución del caso *Valdenburg vs. French Sardine Company and Souby*, Corte Superior de California, 29 de octubre de 1953. DIEDERICKS-VERSCHOOR, Isabella Henrietta Philepina, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law International, La Haya, 1997, pág. 61.

⁵⁶ Artículo 2 de la Convención de Varsovia.

gracias a la reacción con el aire”. La respuesta a la pregunta anterior sería esa, la Convención de Varsovia es aplicable a las aeronaves definidas bajo ese concepto, que no se encuentren en las excepciones antes mencionadas.

Nuestro tema se centra en el transporte aéreo de pasajeros, por lo que es conveniente definir este último concepto en la siguiente forma y acorde a los lineamientos de la Convención de Varsovia. Pasajero es “aquella persona que es transportada por una aeronave en virtud de la obligación nacida de un contrato de transporte”.

2.- Para transportar pasajeros, el transportista aéreo tiene la obligación de expedir un “boleto” al pasajero con los siguientes elementos⁵⁷:

- a) Lugar y fecha de expedición.
- b) Punto de salida y destino
- c) Puntos de escala o parada, en caso de que existieran.
- d) Nombre y dirección del transportista.
- e) La notificación o aviso que el transportista está sujeto a las reglas o mandamientos de la Convención de Varsovia.

Cuando el boleto no es expedido o cuando se pierde o contiene una redacción incomprensible, la regla que establece la convención es que el contrato se mantiene vigente y que las reglas de la Convención de Varsovia siguen siendo aplicables al caso.

Por otra parte, las consecuencias para un transportista aéreo que acepta a un pasajero al que no expidió un boleto, darán por resultado el que el primero no pueda invocar la exclusión de responsabilidad o la limitación a la responsabilidad, que se

⁵⁷ Artículo 3 de la Convención de Varsovia.

contiene en la Convención, por lo que el transportista será totalmente responsable de los posibles daños que causados al pasajero.

3.- Otro punto de interés es el relativo al equipaje del pasajero, que es definido por el artículo 1 de las "Condiciones Generales de Transporte" expedidas por la IATA como "los artículos, efectos y otros bienes personales del pasajero que son necesarios para su uso, comodidad o conveniencia en su viaje, incluyéndose el equipaje de mano y el registrado".⁵⁸

El artículo 4 de la Convención de Varsovia señala que el equipaje deberá de ser revisado, pesado y registrado haciéndose referencia al boleto del pasajero, entregándose una contraseña al pasajero. Asimismo el pasajero tiene la opción de declarar el contenido y valor del equipaje. En caso de ausencia, irregularidad o pérdida de la contraseña, el contrato de transporte se mantiene válido y vigente, así como las reglas de la Convención. Como consecuencia de lo anterior, el transportista estará sujeto a una responsabilidad ilimitada, al aceptar un equipaje en situación irregular.

El Protocolo de La Haya redujo el número de requisitos para actualizar la Convención a las prácticas cotidianas, por lo que la contraseña, generalmente se adhiere o incorpora en el boleto.

4.- Es necesario examinar la parte principal de la Convención de Varsovia relativa a la forma en que el transportista aéreo es responsable y cuáles elementos de la responsabilidad se describen en ella.

⁵⁸ DIEDERICKS-VERSCHOOR Isabella Henrietta Philepina, *op.cit.*, pág. 65.

Dentro del Capítulo III de la Convención se establecen y describen las situaciones en las que es responsable el transportista, mismas que se analizan a continuación:

Los artículos 17 y 18 de la Convención establece que el transportista aéreo es responsable por el daño causado en caso de muerte o lesiones corporales sufridas por el pasajero, así como por la destrucción, pérdida o daño que se le cause al equipaje registrado, si el siniestro ocurrió durante la transportación aérea.

Una cuestión por demás interesante es la que se desprende del artículo 19, el cual establece que el transportista es responsable del daño ocasionado por el retardo en la transportación aérea de pasajeros, equipaje y carga.

Sin embargo, es necesario enfatizar que las reglas de la Convención de Varsovia son aplicables exclusivamente en la atmósfera de la transportación, excluyéndose a los demás factores externos que puedan afectar el retraso, como podría ser el aeropuerto y sus controladores de vuelo, que en este caso la legislación aplicable sería la nacional.

El Contrato de transporte pone al transportista bajo la obligación de transportar al pasajero, equipaje o carga sin demora alguna, por lo que el transportista se encuentra sujeto a cumplir con una transportación en un periodo de tiempo razonable. La base legal de esta obligación se encuentra en un principio de culpa, estableciéndose la carga de la prueba al transportista y no al pasajero. Sin embargo, no todo es tan sencillo para el pasajero, pues tendrá que dar a cambio de ello la pérdida o renuncia al beneficio de la responsabilidad ilimitada del transportista.

El artículo 19 de la Convención contiene algunas lagunas legales, ya que nos proporciona un concepto indeterminado como lo es “tiempo razonable”, sin que se especifiquen los factores que lo constituyen, y que serían la causa de la demora.

La forma en que consideramos que se podrían suplir dichas deficiencias, consistiría en señalar en el boleto de avión la descripción de los factores que pueden causar una demora y por los que es o no responsable el transportista. Este concepto va ligado estrechamente a otro concepto indeterminado que se establece en el artículo 20 y que estudiaremos en párrafos posteriores.

Algunas de las causas de demora en el transporte, pueden ser una falla en la reservación, o una reservación de dos personas en un mismo lugar, suspensión del vuelo, información incorrecta al pasajero sobre la hora de salida, falla al conectarse el avión con el túnel de salida o desembarque del aeropuerto, falta de espacios o lugares en la aeronave, entre otros; estos son ejemplos que nos ayudan a entender mejor las razones que causan el retraso o demora de un vuelo. En los casos que ocurren debido a la voluntad del transportista, ya sea por actos negativos o positivos, la responsabilidad será mayor para éste debiendo indemnizar a los afectados.

A las anteriores causas de responsabilidad establecidas por los artículos 17, 18, 19 y demás que estén previstas por la Convención de Varsovia, existe una excepción a la responsabilidad del transportista, la cual se señala en el artículo 20, cuando establece que “el transportista no es responsable por el daño ocasionado, si prueba que sus agentes, empleados o colaboradores hicieron o tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño, o que fue imposible para ellos tomar dichas medidas”.

Dentro del contexto, nos encontramos de nueva cuenta con un concepto jurídico indeterminado como lo son “las medidas necesarias”, mismas que solamente

pueden ser interpretadas o determinadas por el Juez. Un ejemplo de esto nos lo otorga el caso *Rugani vs. KLM*,⁵⁹ cuando unos abrigos fueron robados del almacén de la línea aérea protegido por un guardia desarmado. La Corte de la Ciudad de Nueva York declaró que dicha medida no era necesaria, en virtud de que el guardia era incapaz de proteger los bienes almacenados al no tener un medio de defensa adecuado en caso de robo armado.

Otra excepción la establece el artículo 21, al señalar que cuando existe negligencia por parte de la persona que sufrió el daño, la Corte competente que juzgue el caso deberá tomar dicho elemento para exonerar de la responsabilidad al transportista. Un ejemplo sería en caso de que un pasajero sufriera un daño por no haberse colocado el cinturón de seguridad.

5.- Además de las causas de responsabilidad ilimitada del transportista señaladas anteriormente se pueden añadir las siguientes:

- a) Cuando el daño se causa por una conducta negligente o culpable del transportista, a sabiendas de que el daño podría ser causado. Esta conducta puede ser de sus agentes, empleados o colaboradores, según lo establece el artículo 25.
- b) Cuando no exista boleto, contraseña de equipaje o estén redactados en forma incomprensible o sin cumplir con los requisitos del artículo 4.

En todos los demás casos el transportista será responsable de acuerdo con los límites establecidos en el artículo 22 de la Convención de Varsovia.

⁵⁹ DIEDERICKS-VERSCHOOR Isabella Henrietta Philepina, *op.cit.*, pág. 69. *Rugani vs. KLM Royal Dutch Airlines*, Corte de la Ciudad, Condado de Nueva York, 20 de Enero de 1954; [1954] USA vR 74; *Avi.*, Vol.4, p. 17,257; IATA ACLR, No. 25,

Dicho artículo establece sumas o cantidades máximas de dinero que serán tomadas por el afectado como indemnización por el daño causado. Estas cantidades de dinero se establecieron en moneda francesa (francos) y posteriormente fueron actualizadas las cantidades por el Protocolo de Montreal No.2.

La suma máxima que hay que pagar como indemnización a un pasajero es de 250 mil francos y para el equipaje registrado es de 250 francos, según lo establece la Convención de Varsovia.

6.- Hay que establecer el tiempo en que el transportista es responsable. De conformidad con lo establecido por el artículo 17 de la Convención de Varsovia, nos señala algunas circunstancias de responsabilidad, que se analizaron en líneas anteriores, y nos otorga una idea del periodo de tiempo en que es sujeto de responsabilidad el transportista, cuando dice: "Si el accidente que causó el daño tuvo lugar a bordo de la aeronave o en el curso de las operaciones de embarque y/o desembarque". Sin embargo, la Convención no establece claramente el tiempo, pero la generalidad de los autores acepta que el transportista es responsable o que su responsabilidad comienza cuando el pasajero se pone a disposición o en manos del empleado o agente del transportista y acaba cuando el pasajero sale del avión y entra al túnel de salida del aeropuerto de destino.

Un ejemplo que nos puede servir para comprender mejor lo anterior, sería el siguiente: una persona que se encuentra en la sala de espera de un aeropuerto y se resbala porque había una bebida en el suelo, que fue derramada por otro pasajero, la caída no puede ser imputada al transportista, aun si el pasajero lastimado se encontraba en la sala por órdenes de la línea aérea, ya que la sala de espera es un lugar público y no está sujeto al control y administración del transportista.

7.- La Convención establece en su artículo 29 que la acción que se entable para reclamar la indemnización por daños debe interponerse dentro de los dos años

siguientes a la llegada al puerto de destino o a la fecha en que presuntamente debería haber llegado la aeronave o a la fecha en que la transportación debió parar.

La Convención en el artículo 24, excluye la determinación de quien es la persona legitimada para entablar la acción civil, y lo deja al arbitrio de las leyes y cortes nacionales competentes, ya que no se especifica qué personas tienen la legitimación para reclamar. En México, para determinar lo anterior, nos basaríamos en el contrato de transporte y en las reglas procesales que establece el Código Federal de Procedimientos Civiles, y en la Ley de Aviación Civil.

8.- Como último elemento principal de la Convención de Varsovia, tenemos lo relativo a la jurisdicción en caso de controversia. El artículo 28 menciona o sugiere cuatro jurisdicciones a las que deben de sujetarse las partes:

- a) A la jurisdicción de los tribunales del lugar en que el transportista tenga su residencia ordinaria.
- b) A la jurisdicción de los tribunales del lugar donde el transportista tenga su principal establecimiento de negocios.
- c) A la jurisdicción de los tribunales del lugar donde el transportista mantenga un establecimiento en donde el contrato fue creado.
- d) A la jurisdicción de los tribunales del lugar que era el punto de destino en el contrato.

Los anteriores elementos analizados constituyen a nuestro juicio el cuerpo principal de la Convención de Varsovia de 1929, debiendo recordar que todo lo establecido por ella será aplicable exclusivamente a las compañías aéreas residentes en países que formen parte de ella.

II.3.d. Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles (ASCAC).⁶⁰

Otra norma que podría considerarse como parte del marco jurídico internacional del derecho aéreo es el Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles, al cual se encuentran sujetos los estados miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

El ASCAC se firmó el 12 de abril de 1979 en la ciudad de Ginebra, Suiza, como producto de las negociaciones comerciales multilaterales que se habían venido sosteniendo a partir de la Ronda de Tokio, celebrada en septiembre de 1973.

Como principales objetivos del ASCAC se encuentran los siguientes:

1.- Alcanzar el máximo de libertad en el comercio mundial de aeronaves civiles.

2.- Fomentar el constante desarrollo tecnológico de la industria aeronáutica a escala mundial.

3.- Desarrollar la actividad aeronáutica sobre bases competitivas en el plano comercial, reconociendo que las relaciones entre el Estado y la industria difieren mucho entre los países signatarios.

Si bien estos acuerdos vinculan solamente a los países miembros de la OMC, es importante mantenerlo en mente, ya que México y los principales países desarrollados del mundo son miembros de dicha organización, y por lo tanto pueden considerar las reglas que se establecen en los acuerdos plurilaterales,⁶¹ en la creación de sus normas y procedimientos internos.

⁶⁰ Acuerdo extraído de la página de Internet, http://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s

⁶¹ Los Acuerdos plurilaterales son de adhesión voluntaria. México no es parte del ASCAC.

II.3.e. Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

Si bien la intención de este capítulo es analizar las principales normas internacionales que regulan la actividad aérea, es conveniente referirnos al TLCAN, ya que es un instrumento que contiene obligaciones y derechos de suma importancia comercial para nuestro país, pues los Estados Unidos de América es el principal destino de las exportaciones mexicanas, además de ser el país con el que se tiene una mayor interrelación social, política y económica.

El capítulo XI del TLCAN hace referencia a la inversión mutua entre los países contratantes. Sin embargo, se establecen algunas reservas en lo que respecta al servicio de transporte aéreo. Estas restricciones y a la vez regulaciones con respecto a dicho servicio se encuentran en la reserva 55 de México en el Anexo I [I-M-55].

Dicha reserva se establece para el trato de nación más favorecida y para altos ejecutivos y consejos de administración, contenidos en los artículos 1102 y 1107 del TLCAN, respectivamente. Asimismo, señala como descripción lo siguiente:

“Los inversionistas de otra Parte o sus inversiones sólo podrán adquirir, directa o indirectamente, hasta un 25 por ciento de acciones con derecho a voto de una empresa establecida o por establecerse en el territorio de México que preste servicios aéreos comerciales en aeronaves con matrícula mexicana. El presidente y por lo menos dos terceras partes del consejo de administración y dos terceras partes de los puestos de alta dirección de tales empresas deben ser nacionales mexicanos.

Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas en las que el 75 por ciento de acciones con derecho a voto, sean propiedad o estén controladas por nacionales mexicanos y en las que, el Presidente y al menos dos terceras partes de

los puestos de alta dirección sean nacionales mexicanos, podrán registrar una aeronave en México.

Sólo las aeronaves con matrícula mexicana podrán prestar los siguientes servicios de transporte aéreo comercial:

- a) "Servicios domésticos" (servicios aéreos entre puntos, o desde o hacia el mismo punto, en el territorio de México, o entre un punto en el territorio de México y un punto no situado en el territorio de otro país).
- b) "Servicios regulares internacionales" (servicios aéreos regulares entre un punto en el territorio de México y un punto en el territorio de otro país) cuando estos servicios están reservados a transportistas mexicanos bajo acuerdos bilaterales existentes o futuros, y
- c) "Servicios no regulares internacionales" (servicios aéreos no regulares entre un punto en el territorio de México y un punto en el territorio de otro país) cuando estos servicios están reservados a transportistas mexicanos bajo acuerdos bilaterales existentes o futuros".⁶²

Bajo la anterior postura, observamos que la inversión extranjera proveniente de los Estados Unidos y de Canadá tienen la oportunidad de ingresar al mercado mexicano y prestar sus servicios entre dos puntos nacionales, es decir, tienen el derecho de realizar viajes domésticos.

Sin embargo, nos preguntamos si en verdad nuestra legislación, nuestras autoridades y nuestra sociedad se encuentra lista para enfrentarse a una cultura, como la de dichos países, basada en el bienestar económico como principal necesidad del hombre, en donde las personas y los empresarios mantienen sus

⁶² En el anexo I del TLCAN se define la palabra "descripción" como la parte del anexo en donde se establecen los compromisos de liberalización, cuando éstos se hayan tomado, a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, y los Aspectos disconformes restantes de las medidas vigentes sobre los que la reserva es tomada.

mentes ocupadas pensando en las necesidades del mercado y la forma de deshacerse de sus competidores.

Estamos convencidos de que en México no habrá excepción a dicha cultura, ya que las compañías transfronterizas no cambiarán su agresiva forma de invadir los mercados, sino que por el contrario utilizarán la debilidad de las compañías mexicanas para ganar el mercado nacional, ofreciendo mejores precios y servicios complementarios, como podría ser la atención a los pasajeros en casos de accidentes, daños o molestias, además de ofrecer compensaciones más altas que las que otorgan los concesionarios mexicanos.

Un buen ejemplo lo brinda el análisis, que se hace adelante, de los derechos que otorga a los pasajeros el contrato de transporte aéreo de una aerolínea estadounidense.

II.3.e.1 Contratos de transporte.

Para darle continuidad al punto anterior analizaremos algunos aspectos relacionados con los derechos del pasajero, en especial aquellos que tiene cuando se le deniega el embarque. Dicho análisis se realizará comparando algunas reglas de aplicación a un contrato de transporte doméstico de origen extranjero (*Delta Airlines*)⁶³ con las de una compañía nacional (*Mexicana de Aviación*)⁶⁴.

<i>DELTA AIRLINES</i>	<i>MEXICANA DE AVIACIÓN</i>
La regla 245 del contrato de transporte de <i>Delta Airlines</i> , establece que cuando no sea posible prestar el	Un Aviso que se encuentra dentro de las Reglas Anexas, establece que cuando no sea posible prestar el servicio

⁶³ Reglas de aplicación denominadas "*Delta Domestic General Rules Tariff*", extraídas de la página de internet, http://www.delta.com/legal_notices

⁶⁴ La sociedad Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., nos proporcionó un anexo que se adjunta al boleto o billete de transporte, en el cual se establecen algunas reglas y avisos. (En lo sucesivo Reglas Anexas).

<p>servicio de transporte contratado, debido a sobreventa de boletos, el transportista deberá hacer lo siguiente:</p> <p>1.- Buscar voluntarios que deseen ceder su lugar a otras personas, a cambio de una transportación posterior y de una compensación en dinero o en boletos.</p> <p>2.- Si no existen suficientes voluntarios se tratará de acomodar al mayor número de pasajeros posible dentro de la aeronave, para evitar el incumplimiento del servicio.</p> <p>3.- A los pasajeros que se les denegó el embarque, se les transportará antes de 4 horas y en cualquier clase disponible.</p> <p>4.- En caso de que se requiera pernoctar, se le proporcionará un cuarto de hotel. En caso de no existir hoteles o no haber cuartos disponibles se le compensará con un vale por la cantidad de dinero que costaría esa noche de hotel.</p> <p>5.- A los pasajeros que se les denegó el embarque, se les compensará por los daños líquidos, con una indemnización del 200% del valor de los boletos sin utilizar. Sin embargo, si el</p>	<p>de transporte contratado, debido a la sobreventa de boletos, el transportista deberá hacer lo siguiente:</p> <p>1.- Buscar voluntarios que deseen ceder su lugar a otras personas, a cambio de un pago compensatorio a elección de la línea aérea.</p> <p>2.- Si no hubiere suficientes voluntarios, la línea aérea negará acomodo a otros pasajeros de acuerdo con sus propias prioridades para el abordaje.</p> <p>3.- A los pasajeros que se les denegó el abordaje, tendrán derecho a un pago compensatorio.</p> <p>4.- En virtud de que las reglas analizadas no contemplan situaciones similares a las reglas en comparación, nos tendríamos que referir a lo señalado en el punto II.2.b, cuando se habla del artículo 52 de la Ley de Aviación Civil.</p>
---	--

transportista consigue prestar el servicio durante las siguientes 4 horas a la denegación del embarque, la compensación será por un 50%.	
--	--

6.- Asimismo, se le ofrecerán comidas y llamadas telefónicas gratuitas, dependiendo del tiempo que tarde en prestar el servicio el transportista.	
---	--

Como podemos observar, la empresa nacional intenta seguir los pasos de la extranjera, pero se limita al no establecer mayores detalles, por lo que nos tendríamos que referir a la Ley de Aviación Civil para conocer nuestros derechos mínimos como pasajeros en estos casos o, en su defecto, el pasajero tendría que recurrir al mostrador de la aerolínea y debatir con el encargado del mismo sobre sus opciones, tomando seguramente las que le indiquen al no estar dispuesto a perder más su tiempo y dinero. Si el pasajero hubiese conocido de antemano sus derechos, posiblemente tomaría en cuenta dicha circunstancia para decidir con que empresa contratar.

II.4. Comentarios Finales.

El marco normativo de la actividad aérea es sumamente especializado, y la práctica del derecho aéreo es poco común en México, ya que no existe una gran variedad de prestadores del servicio de transporte aéreo, como sucede en algunos otros países como Estados Unidos. Ambas regulaciones, la mexicana y la internacional, cuidan en extremo la responsabilidad por daños causados al pasajero y a su equipaje, como producto de un accidente, sin embargo, creemos que todo ello involucra una responsabilidad contractual, ya que el prestador del servicio debe

garantizar que el transporte sea seguro, confiable y que se cumplan cuando menos las condiciones y términos pactados en el contrato de transporte.

Es conveniente reflexionar sobre los beneficios a los que tiene derecho el pasajero, tanto a nivel nacional como internacional, tomando en cuenta lo señalado en el punto II.3.e.1, ya que si bien es cierto que la Ley de Aviación Civil y las reglas de las compañías mexicanas establecen derechos similares a los que se establecen en las reglas para el contrato extranjero, podemos observar que éste último presenta una serie de regulaciones mucho más específicas respecto a la forma de resolver los problemas relacionados con la sobreventa de boletos, además de establecer compensaciones más altas que las que señala la propia Ley de Aviación Civil, mismas que concuerdan con las regulaciones estadounidenses.

Las medidas adoptadas por la compañía *Delta Airlines*, obedece a una cultura preventiva, en la que se prefiere anticiparse a las reclamaciones judiciales, otorgando beneficios voluntarios y compensaciones razonables, en un sistema jurídico, como lo es el estadounidense, en el que las demandas por daños son “el pan de todos los días”.

Reiteramos nuestra preocupación respecto a la lentitud burocrática para crear un sistema de leyes, autoridades, y usuarios que puedan aprovechar las ventajas del TLCAN y no sucumbir ante los retos y problemas que el mismo trae consigo. Si bien no es muy grande el porcentaje permitido de inversión extranjera en las empresas de transporte aéreo, éste a nuestro juicio es suficiente para cambiar las condiciones del mercado actual.

Nuestra legislación debe actualizarse, cuando menos a la altura de las legislaciones canadiense y estadounidense, además de tomar en cuenta los acuerdos plurilaterales acordados en el marco de la Organización Mundial del Comercio, pero sobre todo, nuestras autoridades y los actuales prestadores de

servicio aéreo regular comercial, deben ofrecer mejores soluciones a las necesidades del mercado nacional, y por qué no, ofrecer soluciones anticipadas a la reclamación del daño que un contratiempo o problema pudo causar al pasajero.

CAPÍTULO III

III. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y OBJETIVA.

III.1. Responsabilidad contractual.

Dentro de nuestro estudio nos inclinaremos al análisis de la responsabilidad contractual, en virtud de que el servicio de transporte de pasajeros se regula a través de un contrato celebrado entre el prestador del servicio y el usuario del mismo. La responsabilidad contractual necesita para su nacimiento de tres elementos o condiciones: la primera de ellas, es la existencia de un contrato válido entre la víctima y el autor del daño, la segunda es que exista un incumplimiento de una de las partes que cause un daño o perjuicio a la otra, y por último que sea imputable a la parte autora del daño o perjuicio.

En nuestro caso nos enfocaremos exclusivamente a la responsabilidad que nace por parte del prestador del servicio aéreo, por lo que será considerado como el deudor, y el usuario del servicio como el acreedor.

Conviene conocer un poco más a fondo los elementos constitutivos de la responsabilidad contractual mencionados anteriormente, con el objeto de tener una noción más clara de ellos, y así comprender mejor sus efectos dentro de los marcos legales del derecho aéreo.

En consecuencia, señalamos las siguientes nociones:

1.- La existencia de un contrato válido, esto es, que se hubiese celebrado un contrato de transporte aéreo entre la compañía de aviación y aquella persona usuaria del servicio, en para la transportación de personas o mercancías. Para que un contrato exista se requiere del consentimiento liso y llano de las partes, y que

exista un objeto que pueda ser materia del contrato, según lo dispuesto por el artículo 1794 del Código Civil Federal.

Según el artículo 1795 del mismo Código, para la validez de un contrato se requiere que las partes no sean incapaces, que no existan vicios del consentimiento, que el objeto sea lícito y que el consentimiento se haya manifestado en la forma que la ley establece.

2.- El segundo elemento y quizá uno de los más interesantes es el del daño o perjuicio causado en virtud del incumplimiento del contrato. El Código Civil Federal en su artículo 2108 al definir al daño: "Se entiende por daño la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la falta de cumplimiento de una obligación"

Por otra parte, distintos autores citados por el Ex-Conjuez de la Corte Suprema de Justicia de Colombia, Rafael Durán Trujillo, señalan lo que a la letra se dice: "Hans A. Fisher, profesor de la Universidad de Jena, define el daño así: llámase daño todo detrimento o lesión que una persona experimenta en el alma, cuerpo o bienes, quienquiera que sea su causante y cualquiera que sea la causa, aunque se lo infiera el propio lesionado o acontezca sin intervención alguna del hombre".

"Alessandri y Somarriva dicen: Daño es todo detrimento, molestia o dolor que por causa de otro sufre un individuo en sus bienes o persona, sea éste físico, moral, intelectual o afectivo. Para que exista daño no es necesario que se lesione un derecho; basta que se prive a la víctima de una ventaja o beneficio lícito".⁶⁵

El perjuicio, por su parte, es definido en el artículo 2109 del Código Civil Federal como sigue: "Se reputa perjuicio la privación de cualquiera ganancia lícita que debiera haberse obtenido con el cumplimiento de la obligación".

⁶⁵ TRUJILLO DURÁN, Rafael , *op.cit.*, pág. 77.

Ahora bien, para que exista un daño y un perjuicio, es necesario que exista una relación de causalidad. Esta relación se explica por la existencia de un daño directo e inmediato, consecuencia del incumplimiento, no debiendo distinguirse aquí si ha habido o no dolo. Lo anterior es una regla tradicional, que data de Pothier, quien proponía el siguiente ejemplo: "un comerciante vende un animal enfermo, que contagia su enfermedad a todos los demás del comprador, por lo que éste se ve en imposibilidad de cultivar sus tierras, con lo cual no obtiene de ellas ningún rendimiento, lo que acarrea que sus acreedores le embarguen sus bienes, etc. El vendedor tendrá que indemnizarle de la pérdida de los animales contagiados, pero no por las consecuencias resultantes de la falta de cultivo de las tierras".⁶⁶

El Código Civil en su artículo 2110 va de acuerdo con la regla de Pothier cuando establece que "los daños y perjuicios deben ser consecuencia inmediata y directa de la falta de cumplimiento de la obligación, ya sea que se hayan causado o que necesariamente deban causarse".

Cuando hay incumplimiento de una obligación, que en nuestro caso es de una obligación nacida de un contrato, no sólo se produce un daño y un perjuicio patrimonial, sino que también se causa un daño extra patrimonial o moral. Si existe una lesión sobre bienes de naturaleza extra patrimonial o inmaterial, al daño causado se le llama moral, es decir, cuando los derechos de la personalidad son conculcados, estamos ante un agravio moral. Cuando el campo de protección del derecho cubre los bienes que no pueden ser valuados en dinero, como el honor, sentimientos, afectos, creencias, etc., al daño causado se denomina moral.⁶⁷

Los artículos 1916 y 1916 bis del Código Civil regulan el daño moral, y lo definen como: "la afectación que una persona sufre en sus sentimientos, afectos, creencias, decoro, honor, reputación, vida privada, configuración y aspectos físicos,

⁶⁶ GAUDEMET, Eugene, *Teoría General de las Obligaciones*, Porrúa, México, 1984, pág. 411.

⁶⁷ OCHOA OLVERA, Salvador, *La demanda por daño moral*, Monte Alto, México, 1993, pág. 7.

o bien en la consideración que de sí misma tienen los demás". Es posible obtener una sentencia condenatoria en un juicio cuando se prueba que una persona es civilmente responsable de haber cometido un hecho ilícito o por haber incumplido una obligación contractual que causa agravio de naturaleza extra-patrimonial; la reparación ordenada es a título de satisfacción por el dolor moral, sin que esto implique que lo atenúe o desaparezca. Esto es, que la suma de dinero entregada para resarcir el daño no se traduce en que perfecta o aproximadamente se valúe el bien lesionado, sino que dicho dinero se entrega por equivalente del dolor moral sufrido.

3.- El tercer elemento de la responsabilidad se encuentra en la imputabilidad al deudor. Para determinar en qué casos es responsable el deudor, nos apoyaremos en lo señalado por el autor Eugene Gaudemet, quien distingue cuatro categorías.

En las tres primeras, el deudor es responsable; en la última no lo es, salvo que se esté en mora. El incumplimiento puede resultar de dolo, culpa, de hecho activo y, por fin, de caso fortuito o fuerza mayor.⁶⁸

Algunos aspectos importantes dentro de cada una de las categorías, son:

- a) En el dolo, el deudor siempre es responsable sin que tenga que distinguirse la gravedad del dolo, en virtud de que el que actúa con dolo siempre lo hará con la intención de causar un daño.
- b) En caso de culpa, no siempre resulta responsable el deudor, ya que existen culpas tan leves que casi todo ser humano las comete a diario, por lo que resultaría injusto condenar a alguien por ella.

⁶⁸ GAUDEMET, Eugene, *op.cit.*, pág. 405.

Ahora bien, para establecer la culpa es necesario que el Juez acuda a las circunstancias del contrato y las personas. El que no ejecuta la obligación nacida del contrato, no se conduce como debería hacerlo, comete una falta. Así, pues, la sola inejecución proveniente del hecho del deudor constituye una falta. El acreedor no tiene sino que probar la existencia de la obligación y su inejecución; enseguida, al deudor corresponde establecer una causa extraña liberatoria, si la hay.

- c) El deudor no sólo es responsable en los dos casos mencionados anteriormente, sino que también lo será por su hecho activo, esto es, cuando por ese hecho se hace imposible el cumplimiento de la obligación. El deudor no puede liberarse de la obligación por su propio hecho, aunque en ello no haya culpa.
- d) En los supuestos de incumplimiento o caso fortuito o fuerza mayor, el deudor queda liberado de su obligación, ya que factores externos, ajenos a la relación e impredecibles son la causa del incumplimiento.

En toda responsabilidad siempre habrá una indemnización correspondiente, esto es, la devolución de la cosa o el pago del precio, más el pago de los daños y perjuicios causados. La indemnización forzosamente tiene que ser exigida por la persona que resultó dañada, ya que este derecho no es transmisible a terceros.

Existen dos tipos de indemnizaciones, la compensatoria y la moratoria. La primera de ellas es más bien de clase doctrinal, y es la que se debe al acreedor en razón de la inejecución de su obligación; bajo su forma ordinaria no es sino la evaluación en dinero del interés que el acreedor tenía en que la obligación fuere ejecutada, la compensación, por consiguiente, del perjuicio que la inejecución le causa; en lugar de una ejecución en naturaleza, que no es posible, el acreedor obtiene una ejecución en dinero equivalente.

La indemnización moratoria por su parte, se presenta cuando el deudor ejecuta la obligación, pero fuera del tiempo convenido. En virtud de la demora, el deudor pagará el interés que el acreedor tenía en que la obligación fuese ejecutada o cumplida en el tiempo en que debía serlo.

III. 2. Responsabilidad objetiva.

Si bien no es la clase de responsabilidad primordial de nuestra investigación, se analizará en virtud de que ésta afecta directamente a la materia aérea por la naturaleza propia de la actividad aérea. Los aviones o aeronaves constituyen una invención más de la humanidad que para su simple uso es necesario tomar medidas de seguridad mayores que en otras actividades, en virtud de la peligrosidad implícita al aparato y a su operación.

La responsabilidad civil objetiva surgió a fines del siglo XIX por autores como Saleilles y Josserand ante los problemas prácticos que provocó el maquinismo. Se le ha denominado *responsabilidad objetiva* por riesgo creado, ya que todo aquel que haga uso de un aparato peligroso que aumente los riesgos de provocar daños a los demás, debe responder de la reparación de los que se produzcan con dicho objeto por su solo aprovechamiento, aunque no incurra en culpa o falta de conducta y aunque no viole ninguna disposición normativa.⁶⁹

Esta clase de responsabilidad fue acogida por el Código Civil de 1928⁷⁰ en el artículo 1913 que a la letra dice "Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del

⁶⁹ BEJARANO SÁNCHEZ, Manuel, *Obligaciones Civiles*, Harla, México, 1984, pág. 243.

⁷⁰ *Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal*.

daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima”.

El precepto mencionado hace una alusión clara a las actividades peligrosas a las que se está expuesto en la vida moderna, sin embargo, si esas actividades se realizan observando las reglas de precaución exigidas por las normas objetivas de diligencia, sin incurrir en comportamientos delictivos, el riesgo potencial en el desarrollo de esas actividades se considera un riesgo permitido.⁷¹ Cuando las normas penales se infringen, entonces el riesgo se convierte en prohibido, y el responsable de la no observancia de las normas de precaución responde por imprudencia, de los resultados dañosos producidos, lo que a su vez le acarrea una sanción penal.

Uno de los elementos que nos sirven para distinguir a esta responsabilidad de las demás, lo encontramos en el tratamiento que se le da a la carga de la prueba. En la responsabilidad objetiva el tercero perjudicado no debe probar que la conducta es o no culpable, sino simplemente que aquella conducta (acción u omisión) se ha producido y ha provocado un daño. El causante del daño, para eludir su responsabilidad debe probar que actuó de manera correcta, diligente y prudente, además probar que obró en el ejercicio de sus actos lícitos con toda la prudencia y diligencia precisa para evitarlos, y que, por tanto, no puede atribuírsele la consecuencia dañosa derivada de la misma, ya que por culpa o negligencia de la víctima se produjo el daño.

⁷¹ PERÁN ORTEGA, Juan, *La Responsabilidad Civil y su Seguro*, Tecnos, Barcelona , 1998, pág 78.

III.3. Clasificación del tipo de responsabilidad civil que opera en el Derecho Aéreo Mexicano.

Una vez analizados el marco jurídico del derecho aéreo, y teniendo una noción más clara de la responsabilidad, conviene analizar el tipo o la clase de responsabilidad que encuadra y concurre dentro de la actividad aérea. Para lograr lo anterior recurriremos a los conceptos e ideas señaladas durante el presente estudio para relacionarlos con la jurisprudencia y tesis originada por las Cortes Federales de nuestro país.

En primer término, tenemos que dentro del transporte aéreo de pasajeros se celebra un contrato de transporte que se formaliza en un boleto o billete de pasaje, en el que se pactan elementos de validez y otras cláusulas no negociables, al tratarse de un contrato por adhesión. Por ello, podemos afirmar que dentro del transporte aéreo de pasajeros existe una responsabilidad contractual por la relación que existe entre el transportista y el usuario, misma que consta en el contrato de transporte o "boleto".

Como se comentó en capítulos anteriores, las principales obligaciones que han de establecerse dentro del contrato son las siguientes, dependiendo, de si el transporte es nacional o internacional:

Nivel nacional (Ley de Aviación Civil):

- a) La tarifa aplicada en la ruta.
- b) Las condiciones del servicio.
- c) Las responsabilidades del concesionario o permisionario.
- d) Los derechos del pasajero o usuario del servicio.

Nivel internacional (Convención de Varsovia):

- a) Lugar y fecha de expedición.
- b) Punto de salida y destino
- c) Puntos de escala o parada, en caso de que existieran.
- d) Nombre y dirección del transportista.
- e) La notificación o aviso que el transportista está sujeto a las reglas o mandamientos de la Convención de Varsovia.

Dentro del ámbito nacional, los requisitos internacionales son utilizados comúnmente en la práctica, ya que complementan de manera lógica y congruente los elementos característicos que exige la Ley de Aviación Civil.

Por otra parte, en todo transporte aéreo participan aparatos y mecanismos que por su simple uso representan una peligrosidad, por lo que deben ser operados exclusivamente por expertos. De lo anterior resulta aplicable la teoría de los riesgos de la cual hablamos en el punto referente a la responsabilidad objetiva. Nos encontramos en una situación en la que tanto la responsabilidad contractual como objetiva concurren en el marco del derecho aéreo y en especial del transporte de pasajeros llevado a cabo por medio de una aeronave.

La Tercera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) sigue el criterio siguiente, de conformidad con la tesis publicada:

3 Sala
Séptima Época
Volumen 71
Pág. 37.

RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y CONTRACTUAL EN EL TRANSPORTE AÉREO.

La responsabilidad civil por riesgo creado u objetiva a que se refiere el Art. 1913 del Código Civil Federal, es diferente a la responsabilidad por daños a los pasajeros prevista en la Ley de

Vías Generales de Comunicación (Capítulo XIII, Sección Primera, Libro Cuarto), para las empresas de transporte aéreo, concesionarias o permisionarias de un servicio público pues mientras en la objetiva lo único que importa es que el daño se haya causado por el empleo de un mecanismo peligroso por sí mismo, o por la velocidad que desarrolle por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzca o por otras causas análogas, sin importar que el daño se haya causado lícita o ilícitamente, en la otra se requiere siempre de la existencia de un contrato de transporte celebrado entre la empresa transportadora y el viajero que resulta dañado, que es la relación jurídica que viene a determinar el momento en que surge la responsabilidad del transportador (artículo 342 de la Ley) y los límites hasta los que se puede ampliar esa responsabilidad por voluntad de las partes (artículo 356 segundo párrafo de la misma ley); en tales condiciones, como ambas responsabilidades son distintas, en un momento dado puede existir una de ellas o las dos, como se sostiene en la tesis jurisprudencial "RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y CONTRACTUAL CONCURRENTES. TRANSPORTES", que bajo el número 320, aparece en la página 977 de la cuarta parte del Apéndice al Semanario Judicial de la Federación de 1965, pues mientras en la objetiva resultan intrascendentes las circunstancias que pudieron dar origen al daño, en la otra (que es contractual) se requiere como condición que en alguna forma se haya dejado cumplir el contrato de transporte. Es cierto que la tesis jurisprudencial antes aludida se integró con ejecutorias pronunciadas en asuntos relativos a la responsabilidad objetiva de empresas de transporte terrestre en autobuses, pero esa circunstancia no determina su inaplicabilidad para asuntos relacionados con la responsabilidad objetiva de empresas de transporte aéreo, pues si bien es cierto que esas empresas tienen en las disposiciones del Capítulo XIII, Sección Primera, del Libro Cuarto, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, una reglamentación especial para la responsabilidad por daños a los pasajeros, tal reglamentación, que contempla una situación derivada de contrato, no tiene por qué hacerse extensiva a la extracontractual objetiva o por riesgo creado, que nace por el solo hecho del empleo del mecanismo peligroso, sin ninguna vinculación con la existencia o inexistencia de un contrato que pueda haberse celebrado entre porteador y viajero; por eso es que en la tesis en cuestión se distingue entre la responsabilidad derivada del uso de instrumento peligroso y la del simple incumplimiento del contrato.

Amparo directo 4894/73.- Aeronaves de México, S. A.-25 de noviembre de 1974.-5 votos.-
Ponente: Rafael Rojina Villegas.

Si bien la disposición aludida dentro de la anterior tesis se encuentra derogada por la actual Ley de Aviación Civil, la naturaleza del asunto es la misma, que es la de responsabilidad por daños, por lo que resulta aplicable la anterior tesis al caso que nos ocupa.

En dicha tesis se establece que ambas responsabilidades, contractual y objetiva, pueden concurrir en el transporte aéreo de pasajeros, en virtud de existir una relación contractual y una responsabilidad extracontractual por el uso y explotación de la aeronave.

Es conveniente analizar lo que dice la Tesis de Jurisprudencia, que a letra dice:

Sexta Época

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Apéndice de 1995

Tomo: Tomo IV, Parte SCJN

Tesis: 354

Página: 238

RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y CONTRACTUAL CONCURRENTES TRANSPORTES.

La responsabilidad extracontractual, por el uso de instrumentos peligrosos, es independiente de que haya o no contrato. Una empresa de transportes es responsable del daño que cause con los vehículos con que presta el servicio, tanto respecto de los pasajeros como de los simples transeúntes. Sería contrario a la equidad que dicha responsabilidad estuviera sujeta a normas distintas, sólo por el hecho de que en un caso haya contrato y en otro no. En la responsabilidad contractual se atiende a la culpa y al incumplimiento del contrato por parte del porteador, mientras que en la responsabilidad objetiva, basta el uso de instrumentos peligrosos para que deba repararse el daño causado y el obligado sólo puede librarse del pago de la

indemnización, si demuestra que el daño se produjo por negligencia inexcusable de la víctima. Hay casos en que concurren los dos tipos de responsabilidades, la derivada del simple incumplimiento del contrato y la proveniente del uso de instrumentos peligrosos; entonces pueden ejercitarse a la vez dos acciones. Pero si se demanda a una empresa de transporte por el daño causado a uno de sus pasajeros en un accidente, no puede considerarse que existan dos acciones y que puede el interesado optar entre cualquiera de ellas, puesto que la base de la obligación del porteador no es el contrato, sino la ley, y por eso sólo existe la acción extracontractual.

Sexta Época:

Amparo directo 1443/61. Autobuses de Occidente, S. A. de C. V. 10 de mayo de 1962. Cinco votos.

Amparo directo 1445/61. Autobuses de Occidente, S. A. de C. V. 10 de mayo de 1962. Cinco votos.

Amparo directo 1447/61. Autobuses de Occidente, S. A. de C. V. 10 de mayo de 1962. Cinco votos.

Amparo directo 1449/61. Autobuses de Occidente, S. A. de C. V. 10 de mayo de 1962. Cinco votos.

Amparo directo 1451/61. Autobuses de Occidente, S. A. de C. V. 10 de mayo de 1962. Cinco votos.

La Ley de Aviación Civil en su articulado se refiere a la responsabilidad objetiva extracontractual que tiene el transportista para con el pasajero en caso de que se le cause un daño, por un accidente que se genere dentro del periodo de transporte (al ingresar a la aeronave hasta salir de la puerta de la misma). En estos casos se atenderá a lo establecido por la propia Ley aérea, el Código Civil Federal y la Ley Federal del Trabajo para establecer el monto de las indemnizaciones.

III. 4. Comentarios finales:

De los anteriores conceptos analizados se desprende que cuando un pasajero resulta dañado en su persona, sin importar si existe un contrato de transporte o si existe un incumplimiento a éste, el transportista será responsable objetivamente para con el pasajero, debiendo demostrar que el daño fue causado por culpa inexcusable de la persona afectada, esto en virtud de que la responsabilidad del transportista emana de la propia Ley y no del contrato de transporte. Sin embargo, podrían existir casos en los que se presente una responsabilidad contractual, pero el concepto de la reclamación sería distinto al de la responsabilidad objetiva, tal y como lo veremos en el siguiente capítulo, donde se señalan algunos casos de accidentes aéreos, con la finalidad de comparar las distintas formas en que se resolvieron situaciones similares.

CAPÍTULO IV

IV. CASOS NACIONALES E INTERNACIONALES DE RESPONSABILIDAD AÉREA.

Desde los comienzos de la aviación hasta hoy, los accidentes aéreos no son ajenos a la sociedad y suceden en todas partes del mundo; suelen ser aparatosos, por lo que reciben gran cobertura por parte de los medios de comunicación.

En el presente capítulo comentaremos un par de casos bastantes sonados tanto en el ámbito nacional como en el internacional, con la finalidad de darnos una idea de cómo suelen resolverse las controversias en México y en algunos países desarrollados.

IV.1. Caso nacional.

Es común escuchar de accidentes aéreos, sin embargo, en nuestro país no es tan frecuente el número de accidentes de aerolíneas comerciales que llaman la atención de los medios de comunicación (prensa, radio y televisión). En 1999 sucedió un accidente que acaparó la atención de la sociedad mexicana, al derrumbarse una aeronave propiedad de una compañía de origen nacional mientras prestaba el servicio de transporte de pasajeros. Nos referimos al caso del vuelo 725 de la compañía Transportes Aéreos Ejecutivos, S.A., mejor conocida como *TAESA*.

En el presente estudio, analizaremos el caso conforme a los hechos sucedidos, las cuestiones legales que nos interesan, y comentaremos algunas cuestiones que resultan de interés para nuestro estudio.

IV.1.a. Los hechos.

La siguiente narración de hechos es parte de la noticia publicada por un diario de la ciudad de Guadalajara:¹²

La muerte de 18 personas fue el resultado de un accidente aéreo ocurrido a las 19:00 horas cerca del centro turístico denominado La Tzaráracua, ocho kilómetros al sur del aeropuerto local "Ignacio López Rayón". El avión DC-9-31, matrícula XA-TKN, propiedad de la empresa TAESA, perdió altura y se desplomó en picada sobre una huerta de aguacate. Entre los fallecidos se encuentran 13 pasajeros y cinco tripulantes de la aeronave que tenía el plan de vuelo 725 y que cubría la ruta Tijuana-Guadalajara-Uruapan-México.

El avión de TAESA, con capacidad de 170 plazas, había llegado al aeropuerto de esta ciudad procedente de Tijuana, cuya mayoría de los pasajeros descendió aquí. Al filo de las 18:55 horas continuó su ruta hacia el Distrito Federal, sin embargo, cinco minutos después, cuando se encontraba cobrando altura, de pronto empezó a descender y cayó sobre la superficie de la huerta de aguacate "Jaramillo", haciéndose pedazos.

En una atropellada conferencia de prensa realizada en las instalaciones de TAESA, ubicadas en la zona de hangares del aeropuerto capitalino, el coordinador de asesores informó que la empresa otorgará 300 mil pesos a cada deudo, en caso de confirmarse el deceso.

En denuncia realizada en junio de este año, los ex empleados revelaron que hasta ese mes, en más de cinco ocasiones, vuelos con destino a Acapulco habían presentado fallas en sus sistemas de aterrizaje e incluso hasta en el motor, lo que ha provocado acciones de emergencia para evitar una tragedia.

También se ha mencionado que en dicha aerolínea se superan los promedios recomendables de horas de vuelo de sus tripulaciones, lo que sin duda es un gran riesgo para sus pasajeros.

Los sobrecargos en litigio con la empresa dijeron que al no contar con el dinero suficiente para dar un mejor servicio al pasajero, se le ha ordenado a la tripulación lavar los vasos de pasajeros para reutilizarlos. Asimismo, la empresa se niega a conformar tripulaciones completas en viajes de más de ocho horas, lo cual es otra falta de seguridad para los pasajeros, porque apenas van dos o tres sobrecargos para atender a más de 100 personas.

Por su parte, la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores presentó en agosto pasado un documento en el que denunciaba que el 30% de la flota aérea de México tiene más de 20 años de uso, mencionando entre las líneas con mayor rezago tecnológico a Aerocalifornia, Aviaca y TAESA.

Después de las sospechas que existían sobre los bajos niveles de mantenimiento que tenían las aeronaves de la aerolínea en cuestión, la Secretaría de Transportes decidió suspender las operaciones de TAESA. En una nota de fecha 24 de noviembre de 1999 del periódico *El Informador* se narra dicha suspensión:

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) decidió suspender temporalmente las operaciones de las aeronaves de la empresa TAESA, y anunció la posibilidad de quitarle la concesión. Así lo afirmó ayer el subsecretario de Transportes, Aarón Dychter, en conferencia de prensa.

Agregó que luego de encontrar anomalías e incidentes a partir del 9 de noviembre, cuando se estrelló el avión del vuelo 725 en Uruapan, Michoacán, la SCT decidió verificar las políticas, procesos, procedimientos y sistemas de la empresa en materia de operación, mantenimiento, capacitación y administración. Esta medida, añadió, pretende garantizar la seguridad en el transporte aéreo, por lo que se realizará un intenso programa de verificación de los 27 aviones propiedad de TAESA.

⁷² *El Informador*, 10 de noviembre de 1999. Extraída de la página de Internet: <http://www.informador.com.mx>

Se pretende que su operación sea en condiciones de seguridad, como indican los manuales en la materia. Acompañado del director general de Aeronáutica Civil, Juan Antonio Bargés Mestre, señaló que estas acciones se fundamentan en lo previsto por las leyes de Vías Generales de Comunicación y la de Aviación Civil, así como en atención a lo dispuesto en el anexo VI de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), referente a la prevención de accidentes, el cual recomienda inspecciones especiales cuando se detecten aumento de incidentes y luego de un accidente aeronáutico.

Explicó que éste es un procedimiento administrativo que obliga a todas las aeronaves que opera esa empresa a permanecer en tierra para proceder a la inspección de todos sus componentes. El subsecretario informó que, mientras perdure la suspensión de operaciones de TAESA, el flujo de pasajeros de esta empresa será atendido por las otras aerolíneas nacionales, que han manifestado su disposición para facilitar el transporte. Dijo que esta decisión es independiente de los resultados que se obtengan de la investigación que se realiza sobre el accidente del 9 de noviembre.

Dychter dijo que la DGAC realiza inspecciones periódicas de todos los aviones que vuelan el espacio aéreo mexicano. Esta verificación se hace de manera aleatoria, dijo, por lo cual los resultados de la inspección intensiva que ahora se hizo sobre los aviones de TAESA demostraron que pese a los reportes de varias fallas, estas seguían siendo recurrentes en algunos de sus aparatos.

En los mostradores de TAESA, a partir de este miércoles, los usuarios o quienes han adelantado el pago de boletos, serán informados acerca de la fórmula para intercambiarlos por los de otras aerolíneas o para el reembolso.

Una vez narrados los hechos del caso que en estudio, es necesario realizar un análisis de las cuestiones legales que nos interesan del mismo, en nuestra investigación.

IV.1.b. Cuestión legal.

Las preguntas que podemos formularnos son variadas, sin embargo, nos centraremos en la relación que tiene el caso con la Ley de Aviación Civil en la parte relativa a la responsabilidad.

1.- La primera cuestión es determinar qué tipo de responsabilidad civil es la que se produce en el caso.

2.- En segundo término, tendremos que analizar si la cantidad de dinero otorgada a los familiares de las personas fallecidas en el accidente como indemnización es la que corresponde de conformidad con las leyes aplicables al caso.

IV.1.c. Comentarios.

Respecto a la primera cuestión, es necesario recordar que en el presente estudio hemos analizado principalmente dos clases de responsabilidad, la contractual y la objetiva.

Al tratarse de un accidente aéreo y tomando en consideración lo aquí señalado y lo establecido por la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, consideramos que existe una responsabilidad objetiva que nace del riesgo que se crea por el uso y la explotación de la aeronave, al ser ésta un aparato de naturaleza peligrosa, en virtud de que se requiere de un conocimiento especializado para su operación.

Sin embargo, la pregunta principal sería si existe una responsabilidad contractual, por no haberse cumplido el contrato de transporte en su totalidad. Nuestra opinión es que en estricto sentido, sí existe una responsabilidad de esa

naturaleza ya que las condiciones del contrato no se cumplieron. Para sustentar dicha afirmación, tomemos como ejemplo el siguiente supuesto:

En caso de que algún pasajero hubiese sobrevivido o los familiares que dependan económicamente de la víctima si ésta murió, podrían demandar a la compañía de aviación por los siguientes conceptos, entre otros:

- a) Por los daños y perjuicios que causó él incumplimiento del contrato al no llevarlo al punto de destino. Por ejemplo, si el pasajero no se presentaban a una determinada hora y día a firmar un contrato perdería una oportunidad de negocio que le generaría una cantidad cierta y determinada de dinero.
- b) Por los daños y perjuicios que el incumplimiento del contrato le hubiesen causado por no haber transportado el equipaje registrado del pasajero. Por ejemplo, que en el equipaje de ésta persona estuvieran documentos únicos e irremplazables que tuvieran un valor cierto y determinado, como podría ser una formula para producir un medicamento.

En estos casos se cumple con las condiciones que exige la Ley para demandar la responsabilidad contractual:

1.- Un contrato de transporte válido: el pasajero tenía celebrado con la compañía aérea un contrato de transporte, de lo contrario no hubiera podido subir a la aeronave.

2.- Incumplimiento del contrato: como mencionamos anteriormente, el objeto del contrato de transporte aéreo es el de llevar de un punto de salida a uno de destino a una persona en un tiempo determinado, a cambio de una contraprestación cierta y determinada. Al accidentarse el vuelo en el que viajaban estos pasajeros, el transportista no cumplió con el contrato ya que no los llevó al punto de destino

acordado. Ahora bien, suponiendo que existe el daño pecuniario al que nos referimos, estaríamos reuniendo el segundo requisito.

3.- Culpa por parte del transportista: al comprobarse que la empresa no tomó las medidas necesarias para cumplir con las condiciones del contrato y que el transportista fue negligente en la operación de su aeronave se le imputa directamente la culpa respecto al incumplimiento, ya que éste no fue provocado por causas que se encontraban fuera del control del transportista o por causas imputables al pasajero. Lo anterior se robustece al haber sido suspendida la operación de la compañía por las autoridades aeronáuticas, tal y como lo muestra las noticias mencionadas.

Además de los conceptos anteriores, el sobreviviente podría demandar un daño moral en caso de que tuviera lesiones físicas o mentales irreparables.

Por lo que respecta al incumplimiento del contrato, es necesario recordar que a los familiares de las víctimas se les pagó por concepto de indemnización, la cantidad de trescientos mil pesos.

La Ley de Aviación Civil en su artículo 62 dispone que las indemnizaciones por los daños causados a los pasajeros se sujetarán a lo dispuesto por el artículo 1915 del Código Civil Federal, salvo que el monto será del triple de lo previsto en dicho artículo.

En lo referente al equipaje de mano o facturado que hubiesen llevado consigo los pasajeros, se pagará una indemnización de cuarenta salarios mínimos por el primero y setenta y cinco por el segundo.

Ahora bien, el artículo 1915 del ordenamiento citado anteriormente nos señala que cuando el daño causado produzca la muerte de las personas se estará a lo

dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Este último cuerpo normativo establece en el artículo 500 que la indemnización corresponderá a:

- a) Dos meses de salario por concepto de gastos funerarios.
- b) El pago de la cantidad que fija el artículo 502.

El artículo 502 fija la cantidad de setecientos treinta días de salario.

Como no sabemos qué clase de personas viajaba dentro de la aeronave accidentada, y partiendo de la base de que cada uno de los familiares competentes para recibir la indemnización, debió percibir una cantidad distinta, en virtud de que las cantidades se fijan conforme al salario personal de la víctima, supondremos que todos ganaban seis salarios mínimos diarios,⁷³ es decir, \$180.00 diarios, cantidad que se supone podría estar ganando cualquiera de las víctimas si tomamos en cuenta el costo que tiene viajar o ser transportado por medio de una aeronave. Tenemos entonces que por el primer concepto que establece el artículo 500 de la Ley Federal del Trabajo se deben de pagar \$10, 800.00 triplicados, es decir, \$32,400.00. Por el segundo concepto se debió pagar la cantidad de \$131,400.00 que triplicados nos dan un total de \$ 394,200.00. Sumando ambas cantidades, la indemnización total por la muerte del pasajero debió ser por la cantidad de \$ 426,600.00. En lo relativo al equipaje, supongamos que cada pasajero llevaba consigo una maleta de mano y una facturada; esto nos arroja una indemnización de \$ 1,200 por la primera y \$2,250.00 por el facturado.

Resulta obvio que la cantidad entregada a los herederos de las víctimas fallecidas no corresponde a la cantidad señalada en la suposición llevada a cabo. No obstante que es una mera suposición, no es correcto ni conforme a derecho que

⁷³ El salario mínimo vigente en el D.F. el día 10 de noviembre de 1999 era de \$34.45 pesos diarios.

se pague una cantidad igual a todos los pasajeros, ya que cada uno de ellos tenía una situación económica diferente.

Una vez analizado el caso nacional, estudiaremos uno de carácter internacional, que aunque trata puntos distintos nos permitirá tener una visión comparativa de la forma en que se resuelven los problemas en México y otras partes del mundo.

IV.2. Caso internacional.

Nos referiremos a un caso que se ventiló en los Estados Unidos de América, en especial, en las Cortes del Distrito de Columbia y del Estado de Nueva York, así como la resolución final emitida por la Suprema Corte de dicha nación, la cual será el principal objeto de nuestro análisis.

IV.2.a. Los hechos.

El nombre del caso fue "*MARJORIE ZICHERMAN VS. KOREAN AIR LINES CO. LTD.*", el cual desarrollaremos a continuación.⁷⁴

El 1 de septiembre de 1983, el vuelo KE007 con ruta Anchorage, Alaska, a Seúl, Corea, de Aerolíneas Coreanas, invadió el espacio aéreo de la Unión Soviética y fue derribado encima del mar de Japón. Las 269 personas que viajaban a bordo murieron, incluyendo a Muriel Kole ciudadana americana.

Los demandantes Marjorie Zicherman y Muriel Mahalek, hermana y madre de Kole respectivamente, demandaron a la compañía Aerolíneas Coreanas Co., Ltd (KAL) en la Corte de Distrito para la parte sur del distrito de Nueva York en los

⁷⁴ La resolución dictada por la Suprema Corte de los Estados Unidos de América relativa al caso, fue extraída de la página de Internet: <http://www.supct.law.cornell.edu/supct>

Estados Unidos. La demanda contenía tres principales declaraciones legales, tituladas, "Convención de Varsovia", "Ley o acto para la muerte en mar abierto" y "Dolor y sufrimiento consciente".

En el presente caso se trató solamente la declaración relativa a la "Convención de Varsovia", la cual se desprende de la demanda inicial del actor en donde se reclama el pago de la indemnización por parte de KAL por concepto de, los daños pecuniarios, por la angustia mental sufrida, por la pérdida de la compañía o convivencia con el difunto y por el sufrimiento y dolor consciente del difunto.

El caso fue transferido a la Corte de Distrito del Estado de Columbia para consolidar los procedimientos en asuntos comunes de responsabilidad. La resolución de dicha Corte fue que la destrucción de la aeronave identificada como el vuelo "KE007" se debió a un incumplimiento de los deberes o mala conducta de la tripulación de la aeronave, por lo que procedía una indemnización de 75,000 dólares por los daños causados, conforme a los artículos 25 y 49 de dicha Convención. El jurado de la corte otorgó su fallo a favor y resolvió que KAL debía pagar 50 millones de dólares como indemnización por daños punitivos.

En la Corte de Apelaciones del Distrito de Columbia, ésta sostuvo la negligencia de la tripulación del vuelo pero revocó el fallo del jurado, argumentando que la Convención de Varsovia no permite la recuperación de los daños punitivos. El caso fue reenviado por el Panel Judicial en Litigación Multidistrital a la corte de origen (Nueva York) para el juicio relativo a los daños compensatorios.

En la corte para la parte sur del Distrito de Nueva York KAL argumentó que el "acto para la muerte en mar abierto" establecía la reclamación y la recuperación de los daños, pero no permitía la pérdida de la compañía o convivencia. La corte no aceptó los argumentos y sostuvo que los demandantes podían ser indemnizados por

la pérdida del amor, afección y compañía. El jurado determinó una indemnización por 70,000 dólares para Zicherman y 28,000 para Mahalek.

La corte de apelaciones de dicho distrito resolvió que la legislación marítima es aplicable al caso y que los daños causados por la pérdida de la compañía eran procedentes, en el caso de que el demandante dependiera del difunto al momento de la muerte de éste. Como Mahalek no comprobó dicha dependencia desechó su demanda. A Zicherman, le permitieron entrar al estudio del asunto para determinar si era o no dependiente de la difunta.

En la Suprema Corte de los Estados Unidos, los demandantes o peticionarios argumentaron que bajo la ley general marítima la dependencia no es un requisito para recuperar los daños causados por la pérdida de la compañía del difunto. Por su parte KAL en una petición cruzada, argumentó que la Convención de Varsovia habla en el artículo 17 sobre el término daño en el idioma original de la Convención, que es el francés, *dommage*,⁷⁵ y que éste no coincidía con el daño que los demandantes solicitaban fuera reparado.

IV.2.b. Cuestión legal.

La principal pregunta que se estudia en este caso es la relativa a establecer si la pérdida de la compañía o convivencia de un pariente puede ser indemnizable o recuperable por la Convención de Varsovia (artículo 17).

La segunda cuestión es establecer si el término francés *dommage* contiene el concepto “daño legalmente cognoscible” en el cual se incluye el daño físico y el moral.

⁷⁵ *Daño*, en español

IV.2.c. Resolución.

La Suprema Corte llega a las siguientes razones para dictar su resolución:

1.- En virtud de que la Convención de Varsovia no es clara respecto de las cuestiones legales, el daño compensatorio debe ser analizado supletoriamente por la ley doméstica de las naciones que intervienen en la controversia, esto bajo el esquema tradicional del derecho internacional privado denominado *conflicto de leyes*.

2.- Las partes están de acuerdo en que se aplique la legislación norteamericana, que en el caso concreto es el acto o Ley sobre Muerte en Mar Abierto (*Death on the High Seas Act*).

3.- Conforme a lo anterior, se concluye que los artículos 17 y 24 de la Convención de Varsovia permiten la indemnización compensatoria por los daños legalmente cognoscibles exclusivamente, con aplicación supletoria de la ley local. Como la ley doméstica para el caso concreto sólo permite la reparación por el daño pecuniario, los peticionarios no pueden reclamar el daño por la pérdida de la compañía o convivencia.

4.- Por último, no se considera necesario entrar al estudio del requisito de dependencia para el pago de daños por la pérdida de la convivencia con el difunto, por lo que la sentencia dictada por el Segundo Circuito en la que se le otorgaba la indemnización en estos términos a Zicherman se revoca, así como la parte de dicha sentencia relativa a la negativa de otorgar indemnización.

IV.2.d. Comentarios.

Como puede observarse, nos encontramos frente a un caso en el que interviene una diversidad de nacionalidades. Sin embargo, el número se reduce a dos, el del país de origen del demandante y el de la compañía aérea. El caso fue resuelto por las cortes de los Estados Unidos de América, como se puede apreciar, en donde la ley local representó un papel fundamental al resolver las cuestiones que la Convención de Varsovia no prevé, o las que deja para que se sean resueltas por la legislación nacional de cada país.

Consideramos que lo más importante del presente caso y lo que más nos sirve para nuestro estudio, es hacer la comparación de qué hubiese pasado si el demandante fuera de nacionalidad mexicana y el reclamo se promoviera en los Juzgados Federales del país. Quizá la pregunta más interesante sería, si nuestra Ley de Aviación Civil se encuentra creada con la suficiente técnica legislativa, así como las demás legislaciones aplicables, como para que nuestros jueces la interpreten en forma correcta y resuelvan las lagunas que los tratados pudiesen tener, aplicando en consecuencia un fallo justo y equitativo, o simplemente tendríamos que acudir a los tribunales competentes de la República de Corea.

CAPÍTULO V

V. REFLEXIONES RESPECTO AL SISTEMA JURÍDICO NACIONAL DEL DERECHO AÉREO

Históricamente México a sido un país de contrastes y cambios, que en ocasiones son de carácter radical y en otras son simplemente espejismos, que aparentan un movimiento de sustitución o mejoramiento de ciertas instituciones u organismos públicos que se desvanecen de la misma forma misteriosa en como aparecen.

V.1. Exposición de motivos de la Ley de Aviación Civil.

En los últimos años nuestro país ha sufrido una serie de cambios en sus políticas económicas, sociales y culturales que lo han llevado a optar por posturas distintas cada vez que se da el cambio de persona en el Ejecutivo Federal. El Derecho Aéreo no es la excepción, ya que se ha convertido en una actividad de suma importancia como medio de transporte y comunicación. En virtud de ello surge la necesidad de crear un nuevo marco regulatorio.

En la exposición de motivos de la Ley de Aviación Civil se establecen como principales razones para la creación de dicha Ley aspectos como los que a continuación se transcriben y comentan:

El actual ordenamiento jurídico que regula la operación de la aviación civil, data de 1940 y está comprendido dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Bajo este marco legal, el modelo de desarrollo del transporte aéreo que se aplicó hasta finales de los ochenta, resultó congruente con un esquema económico basado en la sobrerregulación y la protección a la industria nacional. De esta forma, se generó en el sector una actitud poco competitiva que, entre otros efectos, limitó las posibilidades de mejorar la calidad e incrementar la oferta del servicio hacia grupos más amplios de la población.

A partir de 1991, se estableció una política de desregulación que trajo como consecuencia un ambiente más competitivo al permitir la existencia de un mayor número de oferentes del servicio de transporte aéreo en todas sus modalidades, nuevas rutas aéreas y tarifas más accesibles para un grupo más numeroso de usuarios.

Derivado de lo anterior, la aviación civil en nuestro país enfrenta hoy importantes retos que, a fin de ser superados, requieren de una adecuación estructural y legal, para así alentar una participación más amplia y equitativa en beneficio del público usuario.

Parte de la problemática existente en el sector tiene su origen tanto en condiciones internacionales adversas, como en la falta de un adecuado marco regulatorio que otorgue certidumbre, orden y transparencia a todos los agentes participantes.

Para los próximos años, de conformidad con las estimaciones más recientes, el tráfico aéreo se desarrollará a un ritmo superior al del crecimiento del producto interno bruto, de tal manera que, para el año 2000, se espera un movimiento cercano a los 50 millones de pasajeros transportados. En este renglón, autoridades y trabajadores habrán de sumar esfuerzos para configurar una aviación que pueda movilizar el tráfico aéreo que demanda el proceso de desarrollo, con seguridad, calidad y eficiencia.

Asimismo, se establecen los principales aspectos que deberán incluirse en la Ley y los objetivos que la misma debe alcanzar para que pueda responder a los motivos antes señalados. Dentro de la exposición de motivos encontramos los aspectos siguientes, así como los que se señalaron en su momento dentro del capítulo II:

- 1.- Alcanzar condiciones más favorables de bienestar para la población y de competitividad para la economía.

2.- Atender a la necesidad de actualizar y proyectar la actividad aeronáutica, dentro de un marco que propicie la prestación de servicios en forma eficiente, competitiva y, sobre todo, segura.

3.- Dar en la Ley especial énfasis a los aspectos vinculados con la seguridad de los pasajeros y sus bienes, mediante la adopción de medidas que conduzcan a garantizar las máximas condiciones de seguridad en la operación de las aeronaves.

4.- Con el objeto de proteger los intereses del público usuario, la iniciativa propone que en las tarifas se describan clara y explícitamente las restricciones a que estén sujetas, y que permanezcan vigentes por el tiempo y en las condiciones ofrecidas, haciéndose del conocimiento del usuario al momento de la contratación del servicio.

5.- Obligar a los prestadores del servicio a responder a los pasajeros en caso de sobreventa de boletos o de cancelación imputable al concesionario o permisionario de que se trate, mediante una fórmula que permita al afectado elegir entre el reembolso del precio del boleto, o la ocupación en un transporte sustituto en el primer vuelo disponible, o bien la transportación en fecha posterior a un destino igual.

Bajo las anteriores consideraciones, podemos afirmar que existe un reconocimiento por parte de la autoridad que propone la iniciativa, de la urgencia de regular la materia aérea en una línea congruente con las normas internacionales, para poder encontrarse al nivel que la apertura comercial exige. También podemos observar la constante reiteración sobre la importancia de dar una amplitud al mercado, dotándolo de una mayor oferta en condiciones de competencia equitativa, en un marco de simplificación administrativa o desregulación que fomente un servicio a los usuarios con mejores y más amplias opciones de oferta con mayor seguridad y eficiencia en el servicio.

Sin embargo, lo anterior a simple vista o por la lectura de la exposición de motivos y de la propia Ley y su reglamento, nos parece algo fácil de comentar o prometer y en ocasiones idealista, ya que tenemos el antecedente de muchos otros casos, sobre los cambios radicales y misteriosos que se gestan en nuestro país, que aparentan un ideal promisorio y terminan desvaneciéndose con el tiempo, dejando las cosas igual o en condiciones inferiores a las que se encontraban. Quizá ese fantasma que persigue a los cuerpos normativos nacionales y los contagia de errores, de reglas realizadas bajo la presión del tiempo y de un "exceso de trabajo" en nuestras cámaras legislativas, desaparezca en el futuro. Asimismo, posiblemente sea más perjudicial para los ciudadanos mexicanos el que las leyes, bien hechas o no, no contemplen en ocasiones un órgano administrativo adecuado que ejecute las disposiciones contenidas en la Ley, o que en el caso de existir dicho órgano no cumpla adecuadamente con sus funciones y permita que las normas se conviertan en "letra muerta".

V.2. El Sistema.

En el capítulo IV se exponen y comentan casos reales del derecho aéreo en relación con el derecho civil, en especial con la responsabilidad. El caso que nos brinda mayor ayuda para lograr el objetivo del presente trabajo es, sin duda, el de orden nacional, es decir, el conocido "caso TAESA".

En el lamentable accidente sucedido dentro de la hoy en quiebra aerolínea TAESA, se presentaron diversos factores y surgiendo del mismo un gran número de preguntas, que nadie ha contestado y que probablemente nunca se contesten, como sucede a menudo en esta incomprensible Nación.

En primer término, tenemos que dentro de las razones que motivaron la creación de la nueva Ley de Aviación Civil estuvieron las de propiciar un ambiente y una operación de mayor seguridad, con un mejor servicio y una mayor variedad de

opciones para el usuario a ser transportado. Si bien es cierto que la Ley contempla estas razones y en especial la de seguridad, como lo es la obligación de contar con un certificado de aeronavegabilidad, verificaciones constantes a las aeronaves, capacitación de técnicos y mecánicos, contar con un seguro vigente, entre otros, que se mencionaron en el apartado relativo a la Ley. Cómo se explica que se den accidentes como el sucedido, en donde, desde tiempo atrás los empleados de la compañía y personas relacionadas emitían declaraciones en el sentido de que no se estaban cumpliendo con los estándares mínimos de seguridad y mantenimiento de las aeronaves propiedad de TAESA.

Nos tenemos que preguntar qué hacía la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección de Aeronáutica Civil durante ese tiempo en que no se cumplía con las verificaciones y revisiones, como es que cada año podían renovar los certificados de aeronavegabilidad, si para obtener estos es necesaria una exhaustiva revisión. Todo apunta y presupone que nos encontramos ante otro caso de corrupción e impunidad en la que la autoridad irresponsablemente dejó de lado su obligación, y la compañía en aras de obtener mayores ingresos, negligentemente deja de invertir en el mantenimiento completo de sus aparatos, poniendo en riesgo la vida de los pasajeros y de terceros ajenos.

Las anteriores argumentaciones no carecen de fundamento, como podría suponerse, ni son producto de un apasionamiento, sino que son una simple reflexión de lo que sucede en este país, en donde supuestamente tenemos una Ley y una autoridad que deben estar a la altura de las mejores del mundo, ya que la aviación comercial tiene una naturaleza meramente internacional en la que el flujo de personas transportadas es de distintas nacionalidades y donde las empresas extranjeras prestadoras del servicio operan cada día con mayor frecuencia en nuestro país.

Otra gran cuestión es aquella relativa al por que la autoridad tuvo que esperarse hasta que sucediera un accidente para entonces sí salir a relucir y a imponer todo el peso de la Ley sobre una compañía igualmente culpable a ella. Por qué esperar hasta que la presión ejercida por los medios de comunicación fuera insoportable, para determinar una medida que debió haberse dictado con mayor anticipación, como fue la suspensión de operaciones. Por qué no se escucharon e investigaron los reclamos, comentarios y demás información que circulaba en el medio y, nos atrevemos a afirmar, era del dominio público. Es lamentable que la experiencia brindada por la historia no sea aprendida y utilizada, que no se prevenga en la Ley y en los reglamentos una mejor forma de ejecutar las reglas contenidas en ellos, que se suponen que fueron expedidas para regular y normar una actividad específica, en este caso la aeronáutica.

Pero no sólo se trata de un accidente aéreo, sino de la forma en cómo se manejó, del trato que se le dio a los familiares de las víctimas, de las indemnizaciones que se pagaron, de la falta de interés por parte de la autoridad para informar a los afectados de los medios y derechos con que cuentan, no obstante que es una obligación propia del prestador del servicio, que en todo caso, la autoridad debería presionar para que lo hiciera. Sin embargo, ni una ni otra cosa se hizo, sino que se procedió de forma arbitraria, sin que hubiese un órgano especializado que apoye este tipo de conflictos, como la Dirección de Aeronáutica Civil y en su caso hasta la Procuraduría Federal del Consumidor, como lo veremos más adelante.

Lamentablemente, en nuestro país no se tiene una confianza en nuestros tribunales, ni existen las instituciones adecuadas para auxiliar en materias como la aérea. La responsabilidad que existe en este caso es enorme, es de índole objetiva y contractual, sin embargo, no se puede dejar de lado la responsabilidad de la autoridad, y la compañía aérea al otorgar indemnizaciones limitadas, cuando a todas luces nos encontramos ante un caso de responsabilidad ilimitada, en virtud de la negligencia del prestador del servicio, ya que a nuestro juicio, el simple hecho de

que la suspendan unas semanas después del accidente, que exista documentación que avale la falta de mantenimiento en las aeronaves, es razón suficiente para entablar una demanda por el pago de los daños y perjuicios causados, de conformidad con el Código Civil, en relación con las disposiciones de la Ley de Aviación, particularmente con sus artículos 62 al 64.

Ahora bien, comparemos el otro lado de la moneda. En el caso internacional que se comentó en el capítulo IV, la Suprema Corte de los Estados Unidos entra al estudio de una impugnación de una resolución emitida por un tribunal de apelaciones en el cual condenan a una compañía de aviación a pagar una indemnización por un supuesto daño moral que se le causó a los familiares de la víctima de nacionalidad estadounidense que murió en una avión coreano. Este reclamo por el pago de la indemnización va hasta el extremo de pedir una compensación por el daño que se causó por la pérdida de la convivencia con la persona fallecida, siendo objeto de disputa y controversia en más de dos tribunales (Nueva York y Columbia) y en la Suprema Corte de los Estados Unidos.

El caso en cuestión nos sirve como ejemplo para imaginarnos qué hubiera pasado si esa aeronave o pasajero fuera de nacionalidad mexicana. Los demandantes tendrían la facultad de demandar ante los tribunales nacionales. Nos preguntamos si nuestra legislación se encuentra lista para resolver controversias de ese orden, ya que en el caso en concreto se resolvió con base en una ley de carácter nacional, *Death on the High Seas Act*, y no sólo nuestra legislación, sino nuestros Jueces Federales, Magistrados e inclusive la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Creemos que la respuesta es obvia, y que lo más seguro que pase es que el afectado decida por reclamar en otro país o en algún otro tribunal que tenga competencia, en virtud del conflicto de leyes que se presenta por la diversidad de nacionalidades que concurren.

V.3. Las partes del contrato de transporte aéreo.

Dejando de lado un poco los accidentes aéreos, diremos que la Ley de Aviación Civil en su artículo 52 y el artículo 38 del Reglamento de la Ley establecen cuales son los derechos del pasajero y la obligación del prestador del servicio de informar a los usuarios respecto de los mismos, tal y como se vio en el capítulo IV. Estos son los mínimos derechos que tiene un pasajero en su relación contractual con el prestador del servicio de transporte aéreo, sin embargo, en ocasiones a nuestras autoridades y a los mismos concesionarios se les olvidan estas disposiciones contenidas en las normas aplicables.

Tal es el caso que se contempla cuando se le deniega el embarque al pasajero por causas imputables del concesionario, como, la venta en exceso de boletos para un mismo vuelo y la cancelación por fallas técnicas de la aeronave como principales causas. En estos casos se supone que el pasajero de conformidad con lo que establece el artículo 52 de la Ley, puede optar entre varias opciones:

- a) Reintegro del precio del boleto.
- b) Transporte sustituto en el primer vuelo disponible, proporcionarle comunicación telefónica gratuita, alimentos durante el tiempo de espera, alojamiento en el hotel del aeropuerto en caso de pernocta.
- c) Transportación en la fecha posterior que convenga al pasajero hacia el destino del cual se le denegó el embarque.

En caso de elegirse la primera y última opción el prestador del servicio deberá otorgarle una indemnización extra que no será inferior al 25 % del precio del boleto.

Los anteriores derechos están condicionados a viajar a título oneroso y no gratuito, a presentarse en el tiempo fijado para la documentación del embarque. Si bien es cierto que lo anterior se encuentra contemplado expresamente en la Ley,

nos encontramos nuevamente con el problema de que no existe de hecho, quien supervise y vigile que estos derechos se cumplan, generándose así un posible incumplimiento del contrato de transporte.

Por otra parte, el artículo 54 de la Ley señala que en los vuelos de conexión, el concesionario o permisionario será responsable, en su caso, de los daños causados a pasajeros y equipo facturado en tránsito o por el retraso en el servicio de transporte aéreo, si la conexión forma parte del contrato celebrado entre el concesionario y el pasajero. Sin embargo, ésta disposición muestra claramente una actitud proteccionista de las compañías de aviación, ya que no amplía el concepto al retraso en el servicio de transporte por otras causas imputables al concesionario, además de las señaladas. Nuevamente se deja a la voluntad del pasajero el reclamo de los daños por incumplimiento del contrato de transporte aéreo.

Alguien podrá argumentar que la Procuraduría Federal del Consumidor es el organismo ideal para resolver las controversias diarias entre el pasajero y el transportista, e inclusive podría señalar la Tesis de Jurisprudencia que a continuación se transcribe:

Octava Época
Volumen I
Página 793

LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN. ARTÍCULO 3, FRACCIONES VIII, XII Y XIII. ESAS DISPOSICIONES NO HACEN REFERENCIA EN ABSOLUTO A RELACIONES JURÍDICAS ENTRE LA PRESTADORA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE Y EL USUARIO, DE DONDE LA PROCURADURÍA FEDERAL DE PROTECCION AL CONSUMIDOR ES LA AUTORIDAD COMPETENTE PARA CONOCERLAS.

Si bien, el artículo 3, fracciones VIII, XII y XIII, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para la aprobación, revisión o modificación de las tarifas correspondientes, esas disposiciones no hacen referencia en

absoluto, a relaciones jurídicas entre la prestadora del servicio de transporte y el usuario. En efecto, establece el artículo de que se trata en lo conducente: "Art. 3. Las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedan sujetos exclusivamente a los poderes federales. El ejecutivo ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en los siguientes casos y sin perjuicio de lo que establece la Ley de Secretarías de Estado y Departamentos Autónomos, o de las facultades expresas que otros ordenamientos legales concedan a la de economía nacional: VIII. Aprobación, revisión o modificación de tarifas, circula res, horarios, tablas de distancia, clasificaciones y, en general, todos los documentos relacionados con la explotación; XII. Infracciones a esta ley o a sus reglamentos, y XIII. Toda cuestión de carácter administrativo relacionado con las vías generales de comunicación y medios de transporte...". Del precepto transcrito únicamente se observa que la dependencia indicada tiene, tanto facultades para intervenir en todo lo relativo a las tarifas del servicio público de transporte, como atribuciones sancionadoras, pero estas últimas no se encuentran orientadas a la protección directa de los usuarios o prestatarios de dicho servicio, frente a los prestadores del mismo, objetivo primordial de las disposiciones de la Ley Federal de Protección al Consumidor, ya que ésta es la que fundamentalmente contiene reglas encaminadas a equilibrar las relaciones entre los consumidores y los proveedores, dotando a aquellos de los instrumentos jurídicos necesarios para denunciar, ante un órgano perfectamente determinado, como lo es la Procuraduría Federal del Consumidor, las transgresiones a los preceptos que protegen su consumo: adquisiciones, bienes o utilización de servicios públicos o privados. Los artículos de la Ley de Vías Generales de Comunicación 3, 20, 29, 55, 57, 527, 528, 529, 530 y 557, en forma alguna otorgan, como lo pretende la quejosa, atribuciones expresas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para resolver las quejas de los usuarios del Servicio Público de Transporte Aéreo, puesto que primero, no existe norma que permita al usuario, ejercitar acción en contra de las empresas concesionarias del servicio, cuando estime que se han infringido en su perjuicio, las disposiciones reguladoras de ese servicio; y, segundo, tampoco existen preceptos que concedan facultades a la multicitada dependencia centralizada, para promover y proteger los derechos e intereses de los usuarios, desde un punto de vista jurisdiccional, puesto que no se advierte de los artículos indicados, la organización de una

jurisdicción administrativa especial para que se reciban, tramiten y resuelvan las quejas de los usuarios, ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. A falta de competencia específica de la citada Secretaría, para recibir, tramitar y resolver las quejas administrativas, presentada por los usuarios que estimen infringidos, en su perjuicio, los preceptos que protegen su prestación, debe entenderse que la Procuraduría Federal de Protección al Consumidor es el órgano competente de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 1, de la Ley Federal de Protección al Consumidor, pues de lo contrario se dejaría en estado de indefensión en la fase administrativa, privándoseles de esa instancia, a los usuarios del Servicio Público de Transporte Aéreo.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA

ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO

Amparo directo 1017/87.-Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V.-8 de septiembre de 1987.-Unanimidad de votos.-Ponente: Samuel Hernández Viazcán.-Secretario: Álvaro Tovilla León.

Sostiene la misma tesis:

Amparo directo 1477/87.-Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V.-7 de diciembre de 1987.-Unanimidad de votos.- Ponente: Genaro David Góngora Pimentel.- Secretaria: María Guadalupe Saucedo Zavala.

Tal y como se desprende de la tesis citada, la Procuraduría Federal del Consumidor⁷⁶ era la institución oficial encargada de regular las relaciones entre el prestador del servicio aéreo (proveedor) y el usuario (consumidor). En virtud de que la nueva Ley de Aviación Civil no contempla ningún otro organismo o institución que regule las relaciones contractuales entre el transportista y el usuario, la PROFECO vuelve a ser la autoridad opcional competente para conocer de las quejas y reclamaciones entre estos, antes de que el usuario acuda a las instancias judiciales.

⁷⁶ De aquí en adelante la llamaremos PROFECO.

Sin embargo creemos que su labor, por más noble que sea no resulta lo suficientemente efectiva y eficiente en la práctica. Supongamos que un pasajero se encuentra en un aeropuerto mexicano y éste considera que sus derechos han sido quebrantados o que la aerolínea se encuentra incumpliendo el contrato de transporte celebrado. Actualmente el pasajero tendría las siguientes opciones para tratar de aclarar o resolver la situación:

- a) Intentar negociar con los empleados de la aerolínea alguna solución al problema. Sin embargo, la mayoría del personal de la compañía que se encuentra en el aeropuerto no tiene las suficientes facultades de decisión para salirse de las políticas de la empresa, o simplemente cumplen ordenes.
- b) Buscar un módulo de la PROFECO para solicitar su intervención en la búsqueda de la solución al problema. Sin embargo, en caso de que llegare a encontrar dicho módulo, los servidores que lo atienden le solicitarán que llene una queja y que posteriormente se le dará trámite a la misma.
- c) Tratar de reunir pruebas (si se le ocurre al pasajero), para que en caso de que resulte dañado por el incumplimiento de la aerolínea, intentar demandar ante un Tribunal Federal de su localidad la indemnización correspondiente.

Consideramos que cualquier persona sensata preferiría que se le dieran soluciones inmediatas o cuando menos razonables, a los problemas contractuales que con la aerolínea se le pudiesen presentar durante un viaje, y no tener que recurrir a más problemas para tratar de solucionar los que ya se generaron. Nuestra visión es la de crear una cultura de la solución, de la prevención de conflictos, para que nuestro país compita con los mejores países del mundo, y con mayor razón por ser México supuestamente el ejemplo a seguir en Latinoamérica, como el país que abrió sus puertas al libre comercio y a la globalización económica.

Asimismo, al no tener más opciones el usuario, se deja claro que la responsabilidad contractual del prestador del servicio, se disminuye *de facto*, al existir un número enorme de trámites y operaciones administrativas para obtener una solución, o en su defecto, hay que esperar los tiempos “legales” que se tienen que cumplirse en los Tribunales para llegar a una sentencia en primera instancia, y que probablemente se irá a segunda instancia y tomará una eternidad el conseguir una compensación por un daño que pudo haber sido evitado o solucionado de otra forma, resultando al final que el usuario opte por aceptar lo que le ofrezcan, o renuncie a su derecho de reclamación, ya que prefiere no perder el tiempo en un “maratón burocrático”, y perder un poco de dinero y tristemente recordar que en México, usualmente así son las cosas. La pregunta que surge de lo anterior, es la referente a qué sucede cuando el usuario es un residente en el extranjero y utilizó un transporte nacional que lo levó a dos puntos nacionales, ya que si se tratara de una viaje internacional, al menos tendría la oportunidad de acudir a las instancias de su país y a citar la Convención de Varsovia y las Leyes aplicables en su jurisdicción.

Las anteriores reflexiones se ven fortalecidas por nuestra experiencia propia, al recopilar la información necesaria para la elaboración de la presente investigación. Es interesante observar cómo es más sencillo obtener información proveniente de gobiernos y empresas extranjeras, que del propio gobierno y entidades privadas mexicanas.

El boleto que se expide por la mayoría de las empresas nacionales, trae consigo adherido un anexo en el que se establecen ciertas reglas de aplicación expedidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como ciertos avisos y condiciones de la empresa con respecto al contrato de transporte. Sin embargo, en dicho anexo se hace referencia a las reglas de aplicación del transportista, es decir, a unas reglas diferentes o complementarias a las que se anexan, ya que se menciona que éstas se encuentran a la disposición del pasajero para su inspección, en las oficinas de la empresa. Lo curioso del asunto fue cuando acudimos a las

oficinas de las principales empresas (*Aeromexico y Mexicana de Aviación*) a solicitar las reglas de aplicación a su contrato de transporte (boleto), no sabían de lo que estábamos hablando, mencionándonos que sólo existían manuales internos de las compañías que eran de uso exclusivo de éstas, y que lo único que aplicaba al contrato era, además de sus condiciones, las reglas establecidas en el anexo adherido al boleto.

Surgen entonces algunas preguntas, como, por ejemplo, por qué señalar en los boletos disposiciones que no se encuentran al acceso del público, cuando deberían estarlo; qué sucede cuando realmente un pasajero tiene intención de revisar dichas reglas, en cuáles oficinas se encuentran dichas reglas. Nuestra lista de preguntas podría ser interminable, y difícilmente encontraremos respuesta a ella. Sin embargo, lo más preocupante de todo este asunto es preguntarnos si el hecho de que los pasajeros tuvieran a la mano, o se les entregaran las reglas que deben seguir para cumplir sus obligaciones contractuales, ayudaría a la disminución y a la prevención de futuros conflictos contractuales entre el transportista y el pasajero. Nosotros creemos que sí ayudaría, ya que al tener conocimiento de los derechos y obligaciones a los que hay que sujetarse, las personas y las compañías de aviación podrían prevenir los conflictos y brindar soluciones anticipadas.

PROPUESTA

I. Introducción.

Si bien existen en la actualidad organismos e instancias gubernamentales competentes para resolver los conflictos derivados del contrato de transporte aéreo, creemos que el pasajero no debe llegar hasta la instancia judicial o administrativa para hacer efectivos sus derechos contractuales, ya que eso implica un desgaste en la confianza depositada en las compañías de aviación y en las autoridades competentes.

Asimismo, hay que tener en cuenta que en la actualidad los Tribunales están sobrecargados de asuntos, los costos judiciales son altos, las relaciones comerciales se destruyen y las partes damnificadas rehusan solucionar sus problemas, trayendo como consecuencia que se sientan frustradas con sus abogados, gerentes, empleados y demás personal involucrado, en virtud de que todos buscan una mejor posición negociadora. Las partes afectadas por las controversias desean resolverlas rápida y justamente, y, a cambio, como lo hemos venido mencionando, reciben juicios demorados que no entienden o controlan. Consideramos que los procesos tradicionales ya no logran satisfacer las necesidades actuales. Es tiempo de proponer otras formas de resolver las disputas y evitar que estas vayan a juicio.

Con ello no queremos decir que nos olvidemos de las instancias judiciales, sino que tratemos que éstas solamente se encarguen de los asuntos que realmente requieran de un proceso formal, y aquellos problemas que se pueden solucionar con un poco de voluntad de ambas partes se resuelvan a través de una forma más rápida y eficaz.

II. Desarrollo.

Como ya se dijo, conviene comenzar a crear una cultura de prevención, para evitar que la resolución de controversias entre el usuario y el transportista sea por la vía judicial, sobre todo en aquellos problemas que pueden prevenirse informando al pasajero de las posibles soluciones a las circunstancias anormales que pueden crear futuras disputas, así como en casos de violación evidente a los derechos del pasajero consignados en el contrato de transporte y la Ley.

La mayoría de los conflictos suscitados en los aeropuertos entre el pasajero y la aerolínea son producto de la falta de información de los derechos y obligaciones que nacen del contrato de transporte y la falta de una autoridad que proporcione información oportuna, así como una asesoría eficaz en la materia. Un ejemplo de ello es lo que hemos venido señalando a lo largo de éste trabajo, sobre la dificultad que existe para consultar la información relacionada al tema, inclusive aquella que supuestamente todo pasajero debe saber, para estar al tanto de sus derechos y obligaciones.

La PROFECO es sin duda el organismo gubernamental encargado de promover y proteger los derechos del público interesado, procurando la equidad y seguridad jurídica de las relaciones entre proveedores y consumidores, en este caso de, transportistas y pasajeros.

Como primera propuesta, sugerimos instalar un módulo de la PROFECO en los principales aeropuertos del país y, gradualmente en el resto de la República. Dicho módulo se encontraría compuesto por personal dependiente de las delegaciones de PROFECO en el país, las cuales actualmente son muy pocas⁷⁷, por lo que convendría ampliarlas también.

⁷⁷ Guadalajara, Monterrey y El Distrito Federal, según información contenida en la página de internet <http://www.profeco.gob.mx>

Además de contar con la capacitación básica de los funcionarios de mesa de PROFECO, el personal deberá capacitarse y mantenerse actualizado en las siguientes ramas:

- a) Solución de conflictos a través de la mediación y arbitraje. Con la finalidad de crear y mantener la cultura de prevención, las personas que estarán a cargo de los módulos y en contacto con el público consumidor tienen que conocer la estos medios alternos de resolución de controversias.

Sin embargo, la mediación jugará un papel mayor, ya que a través de ésta se facilita el acuerdo entre las partes, sin necesidad de imponer una resolución a una de ellas, como sucedería en el arbitraje. Además al tener conocimiento de esta útil herramienta el funcionario buscará que las partes solucionen sus problemas en forma más ágil, sugiriendo opciones que beneficien a todas las partes.

- b) Aspectos principales del contrato de transporte de pasajeros, la Ley de Aviación Civil, su reglamento, la Convención de Varsovia de 1929. Los funcionarios de los módulos conocerán de las principales legislaciones nacionales e internacionales, para tener mejores fundamentos en la proposición de soluciones, al brindar información y asesoría al pasajero.

Asimismo, los módulos deberán contar con la suficiente información gráfica y escrita respecto a sus funciones, en idioma inglés, francés, alemán y japonés, cuando menos. Para los extranjeros éste servicio será un poco más restringido ya que sería demasiado complicado tener funcionarios que entendieran y hablaran las lenguas mencionados, sin embargo siempre habrá uno de ellos que hable el idioma inglés en forma entendible.

Las principales funciones del módulo serán las siguientes:

- a) Informar al consumidor (pasajero) respecto de sus derechos contractuales y de los procedimientos más comunes para solucionar sus problemas con las aerolíneas.
- b) Asesorarlo en la búsqueda de la mejor solución a su problema.
- c) Mediar entre la aerolínea y el pasajero en la búsqueda de una solución.
- d) Asesorar y dar entrada al trámite de reclamación ante la PROFECO que establece el Capítulo XIII de la Ley Federal de Protección al Consumidor.

La operación de las funciones del módulo será muy sencilla y simple comenzando de la siguiente forma:

1.- El módulo mostrará información general y gráficas que ilustren para qué sirve el servicio, quién lo ofrece, cuál es el costo y cómo se lleva a cabo.

2.- El pasajero supuestamente afectado (conviene que los funcionarios sean imparciales) solicitará un manual de soluciones a los problemas más comunes que se presentan en la relación contractual entre el pasajero y la aerolínea. Dicho manual se le proporcionará al pasajero gratuitamente, además de que en él se le informará de todos sus derechos y obligaciones como pasajero. El manual estará escrito en los idiomas que mencionamos en párrafos anteriores.

Este manual se proporciona con la finalidad de informar al pasajero correctamente, y centrarlo en la realidad de su posición, ya que muchas veces uno como pasajero cree que siempre tiene la razón y al saber cuál es la verdadera posición que guarda y las alternativas de solución que tiene, tendrá una apertura mayor para buscar una solución benéfica para él y para la compañía aérea.

3.- El siguiente paso será asesorar al pasajero respecto a la toma de soluciones en caso de que este último no entienda o comprenda el procedimiento que hay que seguir o la información contenida en el manual. Asimismo, en caso de que el pasajero presente un problema fuera de lo común, los funcionarios tratarán de asesorarlo e indicarle la mejor solución posible.

4.- Si el pasajero no es capaz o no puede resolver su problema de inmediato con las soluciones del manual o con la asesoría del funcionario, y el problema puede ser arreglado sin infringir la ley mediante la voluntad de las partes, el funcionario acompañará al pasajero al módulo de la aerolínea con la persona autorizada para ello y tratará de mediar entre el personal autorizado de la aerolínea y el pasajero. En caso de que no se llegue a una solución y que el pasajero sienta que sus derechos fueron violados (para esta etapa ya conoce sus derechos), el funcionario de la PROFECO le entregará una sencilla forma para entablar una reclamación, a la cual le podrá dar seguimiento en la delegación de PROFECO que le corresponda o se le hará saber del proceso por medio de correo electrónico a su elección. En el último caso, podría estudiarse que el proceso conciliatorio se lleve a través de una plática virtual o un "chat" como se le conoce en el medio electrónico. Sin embargo, dichos conceptos van más allá del objeto de nuestra investigación, por lo que no abundaremos en el tema.

Para implementar nuestra propuesta se requiere principalmente que se conjunten los siguientes elementos y procesos generales:

- a) Voluntad de las partes contratantes, que es fundamental que ambas partes encuentren en este sistema una solución a sus posibles conflictos y una forma de conocer y crear una cultura preventiva, así como de establecer un sistema de promoción para el uso constante de este servicio.

- b) Capacitación y disponibilidad de las autoridades competentes para iniciar y dar seguimiento al programa de información y asesoría propuesto. Asimismo, el brindar y mantener la capacitación constante del personal que atenderá al público es vital para que el servicio mantenga una utilidad en el tiempo.
- c) Para establecer los módulos de la PROFECO no es necesario llevar a cabo mayores trámites administrativos, ya que estos dependerán de las delegaciones, por lo que podrán considerarse como una extensión de las mismas, pero con facultades limitadas a la actividad aérea. El artículo 16 del Reglamento de la Procuraduría Federal del Consumidor concede atribuciones a los delegados de la PROFECO para que asesoren y orienten a los consumidores y a los proveedores en relación con sus derechos y obligaciones (manual de soluciones), reciban y atiendan las reclamaciones que presenten los consumidores en contra de los proveedores y sustanciar los procedimientos conciliatorios entre consumidores y proveedores (mediación). Dichas funciones podrán establecerse a través del Jefe especializado de Departamento de Servicios al Consumidor de la delegación correspondiente, el cual ejercerá a través de un equipo especializado las atribuciones que establece el artículo 16 mencionado, esto de conformidad con el artículo 17 del ordenamiento citado.
- d) La Ley Federal de Protección al Consumidor tendría que ser reformada para que se regularan las bases del procedimiento de reclamación a través de medios electrónicos.

Finalmente, convendría que la Ley Federal de Protección al Consumidor exigiera a las compañías de transporte aéreo, que proporcionen e informen a los futuros pasajeros, sobre las condiciones del contrato, así como sus reglas de aplicación, ya que si bien el Reglamento de la Ley de Aviación Civil en su artículo 38 establece la obligación al transportista de informarle al pasajero de sus derechos, cuando se le deniegue el embarque, dicha disposición resulta insuficiente a nuestro juicio, ya que

dichos derechos podrían ser conocidos con anterioridad por el usuario y podrían variar entre una compañía y otra, creando en consecuencia una competencia leal entre los oferentes del servicio, que beneficie al consumidor.

III. Ventajas y desventajas.

Las principales ventajas de nuestra propuesta para las partes del contrato de transporte aéreo de pasajeros son:

a) Para el pasajero:

- Adquisición de información útil que le dará un conocimiento útil para prevenir en futuros viajes algunos actos que no le permitan ejercer sus derechos adecuadamente.
- Otra alternativa a la solución de sus problemas, pero en forma práctica y rápida.
- Es una alternativa complementaria a otras, como lo es la presentación de reclamaciones ante PROFECO, y el ejercicio de las acciones judiciales.
- En futuros viajes y al tener mayor conocimiento en la materia, el pasajero buscará ser más firme y coherente en sus exigencias como usuario del servicio de transporte aéreo.
- Disminución en el número de controversias entre el pasajero y la aerolínea.
- Reducción de trabajo en las instancias comunes de resolución de controversias.
- Creación de una mayor competencia entre las compañías de transporte que repercuta en beneficios para el consumidor del servicio.

a) Para la aerolínea:

- Menor desgaste en su imagen, al mostrar voluntad para la solución de problemas.

- Incremento en el uso del transporte aéreo al percibirse por el consumidor que las aerolíneas no buscan perjudicar sus intereses, sino brindarle un servicio de calidad.
- Promover mayor lealtad hacia cada aerolínea en lo particular, ya que se publicará en los módulos qué aerolíneas cuentan con personal especializado para actuar en conjunto con la PROFECO en la solución de los problemas del pasajero.
- Disminución en el número de controversias entre el pasajero y la aerolínea.
- Reducción de trabajo en las instancias comunes de resolución de controversias y por tanto en los costos legales y administrativos de la empresa.

Las desventajas de implementar serían comunes para ambas partes:

- Falta de familiaridad con esta clase de programas, por lo que será necesario educar tanto a la autoridad, como a los contratantes respecto de su contenido y operación.
- Existe una desigualdad en el poder de negociación, puesto que generalmente la aerolínea es más fuerte que el pasajero, por lo que éste último podría requerir de la protección que le brindan los Tribunales o en su caso, la propia PROFECO. En virtud de ello, es que el sistema propuesto, se considera un método alternativo – complementario y no único.
- Se requiere de la cooperación de las partes y la confianza entre ellas y de ellas para con la autoridad. Si no existen tales elementos, el único recurso disponible es el litigio ante Tribunales y en consecuencia seguiremos dando continuidad a un círculo de justicia viciada.

Si bien existen algunas desventajas al sistema propuesto, creemos que son más las ventajas. Una frase dicha por Abraham Lincoln nos ayudará a reflexionar al respecto y a perder el escepticismo característico de los mexicanos, cuando dice: “desalentad el litigio. Inducid a vuestro prójimo toda vez que sea posible a componer

y transigir. Hacedle ver cómo el triunfador nominal es, a menudo, el verdadero perdedor, en honorarios, gastos y tiempo".⁷⁸

⁷⁸ *Manual para las habilidades para la mediación*, Pepperdine University, Malibu, 1995, pág. 7.

CONCLUSIONES

La actividad aeronáutica constituye una de formas de comunicación más importantes en el mundo, misma que se desarrolló en forma acelerada a través del tiempo, en virtud de su utilidad comercial, social y política, como podrían ser las transacciones internacionales, la necesidad de las personas de transportarse en forma más rápida y segura, así como la utilización de aeronaves como armamento en los conflictos armados que se presentan entre la humanidad.

Como toda actividad humana, la aérea tiene que estar regulada de alguna forma, por lo que con el nacimiento de ella se dio origen a un conjunto de normas y principios a los cuales se les denominó derecho aéreo.

Después de haber analizado distintos conceptos, llegamos a la conclusión de que el derecho aéreo es aquella rama del derecho de reciente creación, que contiene el conjunto o cuerpo de normas públicas y privadas que regulan el uso del espacio aéreo nacional e internacional, de los aparatos que se mueven dentro de él, y de los espacios terrestres utilizados para ello, en beneficio del público en general y las naciones del mundo.

El conjunto de normas a las que nos referimos tiene su origen en diversos cuerpos normativos, tanto nacionales como internacionales como, convenciones multilaterales, acuerdos bilaterales, leyes nacionales, contratos entre estados y entidades privadas y los principios generales del derecho. Históricamente, el derecho aéreo ha evolucionado junto con la actividad aérea, ya que al presentarse nuevas situaciones se generan nuevos retos jurídicos que afrontar.

Como se mencionó en el primer capítulo, la aviación tiene sus orígenes en tiempos anteriores a los que usualmente nos imaginamos, ya que desde el siglo XV, personas como Leonardo da Vinci desarrollaron una inquietud y proyectos

relacionados con la posibilidad de desplazarse en forma suspendida en el aire. Sus proyectos sirvieron como base para otras personas, que se apoyaron en sus hombros y otros en los de éstos y así sucesivamente, hasta que los hermanos Wright lograron que un aparato diseñado y fabricado por ellos lograra volar. A partir de dicho modelo comenzaron a construirse otros que funcionaban cada vez mejor, siendo inclusive utilizados en las guerras. De hecho las guerras contribuyeron en gran forma al desarrollo de la actividad aérea, pues en un afán de conseguir armamento más eficiente las naciones dedicaron grandes esfuerzos en perfeccionar y crear aeronaves con mayor desempeño, lo que llevó a que posteriormente fueran utilizadas en el mundo comercial como una herramienta más para agilizar y desarrollar la economía de las naciones.

Sin embargo, y como lo mencionamos anteriormente no podemos dejar de lado que todos los avances tecnológicos tuvieron que ser regulados de alguna forma por lo que nacieron diversos cuerpos normativos internacionales, dentro de los cuales destacan la Convención de París de 1919 en la que se define por primera vez el término *aeronave*, la Convención de Varsovia de 1929, el Convenio de Roma de 1933, la Convención de Chicago de 1944, que hasta la actualidad algunos de ellos tienen aplicación práctica en la resolución de conflictos aéreos internacionales.

Asimismo, diversas organizaciones surgieron por la necesidad de agruparse para proponer y analizar las cuestiones relacionadas con los elementos que intervienen en la actividad aérea. Dentro de las más destacadas tenemos a la Organización de Aviación Civil (OACI) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), las cuales en la actualidad juegan un papel fundamental en el desarrollo de la aviación comercial.

Como en todo acto humano, siempre existe una consecuencia. En nuestro estudio se analizaron cuestiones de responsabilidad, relacionadas con la actividad aérea. La forma de entender el concepto de *responsabilidad* ha evolucionado con el

tiempo. En las épocas primitivas la responsabilidad se entendía como una venganza en contra de quien causó el daño. La venganza se fue desarrollando lentamente, hasta que los romanos comenzaron a sustituir la venganza por una compensación, además de que se reguló de manera más formal. Posteriormente, y conforme las relaciones humanas se reglamentaban con mayor amplitud, diversos estudiosos del derecho, principalmente franceses, se dieron a la tarea de crear la forma para resolver los problemas que se suscitaban de las relaciones contractuales. Las teorías de dichos autores son la base de los conceptos y de las normas que actualmente regulan la responsabilidad derivada del actuar humano.

Ahora bien, actualmente existen varias clases de responsabilidad. La primera de ellas es la responsabilidad contractual, seguida de la penal y la objetiva. Algunos autores coinciden en que existe una responsabilidad administrativa cuando uno de los sujetos involucrados es la administración pública.

En la actividad aérea se pueden originar todas las responsabilidades mencionadas. Sin embargo, nos concentramos más en la contractual y en la objetiva, por ser más comunes.

Una vez que se tuvo una noción sobre lo que es el derecho aéreo y la responsabilidad, fue conveniente adentrarse un poco más en ellos, sobre todo en lo referente a su marco jurídico y a la aplicación de éste en la práctica.

De nuestro estudio podemos concluir que el marco jurídico de la responsabilidad civil en México debe de responder a las necesidades actuales de nuestra nación, las cuales se generan en un ámbito globalizado, por lo que también tanto las normas nacionales como internacionales tendrán que adecuarse a las diversas situaciones que se presentan dentro de la actividad aérea.

En México la principal norma en derecho aéreo es la Ley de Aviación Civil, que compila diversas disposiciones que se contemplaban en otras leyes y reglamentos abrogados y derogados casi en su totalidad. Asimismo, se publicó un reglamento a la Ley de Aviación Civil. Ambos ordenamientos vinieron a simplificar el marco jurídico mexicano del derecho aéreo, ya que antes de su creación existía un número importante de normas especializadas que cumplir. También se incluye a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el Código Civil Federal dentro del marco jurídico señalado.

En México existen reglas establecidas en los tratados internacionales que tienen la categoría de Ley Federal, en caso de ser ratificados por el Senado de la República. Dentro de dichas normas se encuentra el denominado "Sistema Varsovia", formado por la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo Internacional, firmada en Varsovia, Polonia, el 2 de octubre de 1929. Además de dicha convención, que es el instrumento principal del sistema, se encuentran los protocolos y acuerdos que suplen algunas lagunas de la Convención de Varsovia o que le fueron adicionados a la misma. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte y el Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles firmado por países miembros de la Organización Mundial del Comercio perfeccionan el marco legal analizado.

Al proponer un sistema alternativo de solución y disminución de conflictos relacionados principalmente con la responsabilidad contractual en el transporte de pasajeros. Se analizaron los elementos de la misma, tal como, la existencia de un contrato válido, un daño o perjuicio causado a una de las partes y, que el daño sea imputable a la parte deudora, es decir, a la causante. Debido a la peligrosidad implícita en la operación del medio de transporte, esto es, de la aeronave, y de la necesidad de tomar medidas de seguridad mayores que en otras actividades, se analizó brevemente la responsabilidad objetiva.

Lo más interesante, es que ambas responsabilidades pueden concurrir a causa de un mismo acto, abriendo una posibilidad mucho más amplia para el pasajero, de reclamar la indemnización relativa a los daños y perjuicios que se le hubieran causado. Sin embargo, hay formas de evitar un daño por motivo de incumplimiento de contrato y, acelerar el pago de éste, trayendo como consecuencia una agilización en la resolución de problemas y un fortalecimiento de las relaciones comerciales entre los sujetos involucrados.

En el capítulo IV se analizó un caso sucedido en México, en el cual una aeronave de la compañía TAESA se derrumbó mientras prestaba el servicio. De nuestra investigación se desprenden la posibilidad de demandar en forma concurrente las dos responsabilidades comentadas, ya que al presentarse un accidente se incumple con el contrato celebrado entre el usuario y el prestador del servicio, además de que se genera una responsabilidad objetiva por el uso de aparatos peligrosos por si mismos.

También se comentó el accidente suscitado en las costas del pacífico, en donde una aeronave de *Korean Airlines* fue derrumbada por un misil ruso al invadir su espacio aéreo. En éste caso nuestra intención fue la de dar a conocer parte de la resolución de la Corte Suprema de los Estados Unidos de América en la que se juzgan conceptos que serían muy difíciles de plantear y resolver en México.

Por otra parte, al reflexionar sobre algunas consideraciones señaladas, nos preguntamos si además de la creación de una nueva Ley de Aviación Civil que supuestamente cumple con las expectativas internacionales, pudiese crearse una cultura de la responsabilidad, mucho más amplia de la existente, en la que la autoridad se concentrara mejor en sus labores y evitara caer en la tentación de realizar actos parciales para algunas compañías o individuos.

Asimismo, se hicieron reflexiones sobre la actitud que toman las aerolíneas en la prestación de sus servicios, y la poca importancia que le dan al sentir y pensar de sus usuarios, quienes finalmente son a quienes se debe su éxito o fracaso.

De la misma manera, llegamos a la conclusión de que la información supuestamente pública para el pasajero, como lo son las reglas de aplicación al contrato de transporte, no lo es, ya que fue prácticamente imposible conseguirla o inspeccionarla, aun cuando existen disposiciones legales como el artículo 38 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, y disposiciones privadas establecidas en las condiciones anexas al contrato de transporte que otorgan el derecho al pasajero de revisar dicha información. Lamentablemente tal derecho se disminuye en la práctica, al ser sumamente complicado el poder consultar o inspeccionar la información que establece sus derechos y obligaciones como pasajero, por lo que se debe de obligar a los concesionarios a hacer públicas la totalidad de las condiciones y reglas en las que se establecen los derechos y obligaciones que regulan la relación contractual entre el pasajero y el transportista. Esta obligación podría establecerse en la Ley Federal de Protección al Consumidor y así aprovechar a los módulos y el personal de PROFECO que proponemos para que verifique que se cumpla con dicha publicidad, y en consecuencia se aumente la cultura preventiva.

Por otra parte creemos firmemente en la creación de una cultura que propicie la prevención de problemas contractuales entre los sujetos que forman parte del contrato de transporte aéreo. En especial pensamos que las relaciones contractuales pueden ser perfeccionadas con un sistema de información y ayuda que preste la autoridad de manera responsable y profesional. La autoridad idónea para apoyar nuestra propuesta es la PROFECO, encargada de brindar equidad en las relaciones entre consumidores y proveedores de bienes y servicios.

El sistema alternativo de información propuesto se instalará en donde se presentan comúnmente las circunstancias que generan confusiones y problemas

entre las partes contratantes del contrato de transporte aéreo, es decir, en los aeropuertos. Asimismo, y en virtud de la naturaleza especializada de la materia, los funcionarios de la PROFECO contarán con una preparación especial y dirigida a la solución de problemas a través de la información y de la propuesta de soluciones.

Al estar las personas mejor informadas de los derechos y obligaciones que tienen como pasajeros, y al propiciar las compañías de aviación mejores relaciones contractuales y económicas con sus clientes, la aviación avanzará de forma más rápida y segura y el país se verá beneficiado al contar con autoridades dispuestas a prestar un servicio de calidad.

Asimismo, no podemos olvidar que la entrada de inversión extranjera amparada bajo el TLCAN, tiene la posibilidad de participar en el mercado nacional de servicios de transporte aéreo, por lo que éstos tendrán que sujetarse a las regulaciones mexicanas, y en su caso por los tratados internacionales que México tenga celebrados con otros países. Además, conviene reiterar que los inversionistas extranjeros que busquen participar en aerolíneas mexicanas, lo harán con la intención de acaparar el mercado y eliminar a su competencia local mediante el ofrecimiento de mejores servicios, por lo que sería conveniente buscar que las empresas nacionales eleven su calidad en el servicio, así como su capacidad de respuesta a los problemas que se presenten durante la prestación del servicio. Esto se lograría mediante la reforma de la Ley de Aviación Civil, actualizándola, cuando menos, al nivel que ofrecen contractualmente las compañías aéreas de los países pertenecientes al TLCAN, sin dejar de lado las recomendaciones y acuerdos plurilaterales que se signen con los Estados miembros de la Organización Mundial del Comercio. Con lo anterior, la sociedad mexicana se beneficiaría al recibir mejores servicios y menos problemas derivados de los mismos.

La autoridad tiene que tomar una posición proactiva, y no esperarse a que los problemas surjan para resolverlos, sino que prevea que éstos pueden presentarse, y

por lo tanto tenga a la mano las soluciones necesarias para los mismos, buscando en todo momento tener un mejor desempeño práctico que le ayude a disminuir el exceso de regulaciones y tramites, así como a brindar propuestas sencillas y completas para hacer efectivas las leyes existentes en la materia.

En el supuesto de que el sistema que se propone funcione, y por medio de él se llegue a una solución, no sólo se logrará disminuir la responsabilidad del concesionario y de la autoridad, sino que la autoridad se evitará tener que conocer más a fondo del asunto y destinar recursos del erario público para su solución. Sin embargo, si nuestra propuesta en algún caso determinado no llegase a brindar una solución al pasajero, porque se violaron clara y expresamente sus derechos, la autoridad tendrá que actuar inmediatamente para resolver en forma coactiva el problema mediante un proceso sumarísimo que se lleve a cabo en el momento de la violación, sin que se afecten los derechos de la compañía de transporte.

Finalmente creemos que si las personas cuentan con información útil, los conflictos reducirán y la responsabilidad contractual de las partes y de la autoridad se verá disminuida *de facto* por un beneficio contractual real, y no por las supuestas ventajas que se obtienen por la vía tradicional, es decir, siguiendo un maratón burocrático. Cicerón comentó alguna vez que “el espíritu litigioso suele encontrarse más a menudo con la ignorancia que con el conocimiento del derecho”⁷⁹.

⁷⁹ *Manual para las habilidades para la mediación*, Pepperdine University, Malibu, 1995, pág. 2.

REFERENCIAS

- ÁLVAREZ, José Luis, *Derecho Espacial*, UNAM, México 1997.
- BEJARANO SÁNCHEZ, Manuel, *Obligaciones Civiles*, Harla, México, 1984.
- BORJA SORIANO, Manuel, *Teoría General de las Obligaciones*, Porrúa, México, 1995.
- CONTRERAS VACA Francisco José, *Derecho Internacional Privado*, Oxford University Press, México, 1998.
- DIEDERICKS-VERSCHOOR Isabella Henrietta Philepina, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law International, La Haya, 1997.
- Enciclopedia Salvat, Salvat, Madrid, 1971, Tomo 1.
- ENRÍQUEZ DE DIOS, Juan José, *Transporte Internacional de Mercancías*, Esic, Madrid, 1994.
- EYZAGUIRRE ECHEVERRÍA, Rafael, *Contrato de Transporte y Nociones de Derecho Marítimo y Aéreo*, Colecciones manuales jurídicos, Santiago de Chile, 1980.
- GAUDEMET, Eugene, *Teoría General de las Obligaciones*, Editorial Porrúa, México, 1984.
- IGLESIAS-REDONDO, Juan, *Derecho Romano*, Ariel, Madrid, 11ª edición, 1993.
- *Las Grandes Batallas del Siglo XX*, Editorial Uteha, Barcelona, 1982, tomo 8.
- *Manual para las habilidades para la mediación*, Pepperdine University, Malibu, 1995.
- MERCADAL, Barthélémy, *Droit des Transports Terrestres et Aériens*, Dalloz, París, 1996.
- MOTO SALAZAR, Efraín, *Elementos de Derecho*, 37ª edición, México, Porrúa, 37º edición, 1991.
- OCHOA OLVERA, Salvador, *La Demanda por Daño Moral*, Monte Alto, México, 1993.
- ORTIZ ALFH, Loretta, *Derecho Internacional Público*, Harla, México, 1993.

- PERÁN ORTEGA, Juan, *La Responsabilidad Civil y su Seguro*, Tecnos, Barcelona, 1998.
- PIRENNE, Jacques, *Historia Universal*, Cumbre, México, 1976, Tomo II.
- *Private Pilot Manual*, Jeppesen Inc., Montreal, 1998.
- SORENSE, Max, *Manual de Derecho Internacional Público*, Fondo de Cultura Económica, México, 1994.
- TRUJILLO DURÁN, Rafael, *Nociones de Responsabilidad Civil*, Temis, Bogotá, 1957.
- VILLORO TORANZO, Miguel, *Introducción al Estudio del Derecho*, Porrúa, México, 11ª edición, 1994.
- Acuerdo Sobre el Comercio de Aeronaves Civiles, [http://: www.wto.org](http://www.wto.org)
- *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, McGraw Hill, México, 1999.
- *Código Civil Federal*, Temis, México, 2000.
- *Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo Internacional*, firmada en Varsovia, Polonia, el 2 de octubre de 1929.
- "Delta Domestic General Rules Tariff", [http://: www.delta.com/legalnotices](http://www.delta.com/legalnotices)
- *Ley de Aviación Civil*, Diario Oficial de la Federación, México, 12 de mayo de 1995.
- *Ley Federal del Trabajo*, Temis, México, 1998.
- *Ley Federal de Protección al Consumidor*, Porrúa, México, 1998.
- *Reglamento de la Ley de Aviación Civil*, Diario Oficial de la Federación, México, 7 de diciembre de 1998.
- *Reglamento de la Procuraduría Federal del Consumidor*, [http://: www.se.gob.mx](http://www.se.gob.mx)
- *Reglas de Aplicación expedidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes*, [http: www.sct.gob.mx](http://www.sct.gob.mx)
- *Tratado de Libre Comercio de América del Norte*, SECOFI, México, 1994.

