

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO



EL CONTRATO DE FLETAMENTO EN LA AERONAUTICA CIVIL INTERNACIONAL



FACULTAD DE DERECHO
COORDINACION DE EXAMENES
PROFESIONALES

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
LUZ MARIA ISLAS COLIN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E

	Pág.
CAPITULO I. NATURALEZA JURIDICA DE LOS CONTRATOS.....	1
I. En el Derecho Mexicano. El contrato como acto jurídico y como norma jurídica.....	1
II. Elementos del Contrato. Consentimiento, objeto y forma.....	4
III. Presupuestos del Contrato. Capacidad, ausencia de vicios en el consentimiento.....	10
IV. Clasificación de los contratos.....	16
 CAPITULO II. EL CONTRATO MERCANTIL.....	 18
V. El acto de comercio, artículo 75 del Código de Comercio.....	18
VI. Los contratos mercantiles. Disposiciones Generales.....	22
VII. El contrato de Transporte terrestre..	22
 CAPITULO III. EL DERECHO AEREO.....	 25
VIII. Fuentes del Derecho Aéreo.....	25
IX. Naturaleza de la Soberanía del Estado en su espacio aéreo.....	31
X. Clasificación de las aeronaves.....	33
XI. Jurisdicción sobre las aeronaves.....	36
XII. Nacionalidad, Matrículas y Marcas....	40
XIII. Los Aeródromos y Aeropuestos.....	44
XIV. Las cinco libertades del aire.....	45

	Pág.
CAPITULO IV. LOS CONTRATOS DE UTILIZACION DE LAS AERONAVES.....	51
XV. Formas de utilización de los contratos de las aeronaves.....	51
XVI. Los contratos de transporte aéreo...	57
A. Concepto y características.....	57
B. Transporte de personas.....	62
C. Transporte de las cosas.....	67
D. Responsabilidad del porteador...	77
E. Charter aéreo, presente, futuro y problemática de estos vuelos....	81
 CAPITULO V. LEGISLACION APLICABLE EN MATERIA DE AVIACION.....	 114
XVII. Legislación Mexicana aplicable....	114
A) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	114
B) Ley de Vías Generales de Comunicación.....	115
C) Código de Comercio.....	120
D) Código Civil.....	121
E) Ley Federal de Protección al Consumidor.....	122
F) Ley Federal de Turismo de 1961	122
G) Reglamento de las Agencias de Viaje.....	122
XVIII. Legislación Internacional aplicable.....	123
A) Convenio de París de 1919....	123
B) Convenio de Chicago de 1944..	123
C) Convenio de Varsovia de 1929.	128
D) Acuerdo de Montreal de 1966..	131
E) Protocolo de Guatemala de 1971.....	134
F) Convenio de Guadalajara de 1961.....	135
G) Convención de Roma de 1933...	136
H) Protocolo de Bruselas de 1938	136

CAPITULO VI. LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES AEREOS...	138
XIX. La Organización de Aviación Civil Internacional OACI.....	138
XX. La Asociación Internacional de Tráfico Aéreo.....	149

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCION

La demanda de servicios de transporte aéreo internacional de bajo costo para los viajes personales se ha desarrollado a lo largo de los años mediante los denominados explotadores no regulares o de fletamento a tarifas más bajas que las que podían proporcionar económicamente los transportistas aéreos regulares. El Transporte no regular surgió primeramente como una importante categoría del transporte aéreo en Europa, antes de extenderse a la América del Norte y a otras regiones, y ha sido fundamental para el desarrollo del turismo masivo internacional y otro tipo de viajes, que han adquirido considerable importancia económica y social para un gran número de naciones desarrolladas y en vías de desarrollo. Aunque las líneas aéreas regulares han participado también tradicionalmente en operaciones de fletamento, ya sea directamente o por medio de filiales de fletamento, la presión real sobre los gobiernos para introducir nuevos tipos de fletamento aéreos y adoptar reglamentos más tolerantes ha venido de los explotadores no regulares, de varios sectores de la industria turística y de viajes y, en ciertos casos, del público viajero.

A lo largo del presente trabajo se pretende mencionar en que forma se encuentra jurídicamente el contrato de fletamento en la aeronáutica civil internacional.

Por lo que, el presente trabajo se ha dividido en seis capítulos que concretamente versan sobre los siguientes:

En el primer capítulo se hace un breve esbozo de lo que es en si un contrato, cuáles son sus elementos, para llegar así a la clasificación de los mismos.

A través del segundo capítulo, especificamos un poco más al contrato enfocándolo en el aspecto mercantil, que es un contrato mercantil y así hasta llegar finalmente al contrato de transporte terrestre como diferenciación de lo que se trata en concreto por el transporte aéreo.

Dentro del tercer capítulo, entramos ya de lleno al derecho aéreo, cuáles fueron sus fuentes, etcétera, haciendo también mención de todo aquello que se refiera o que tenga que ver con un contrato de fletamento como puede ser, la aeronave, tipos de aeronaves, aeropuertos, etcétera para así encontrar y entender lo que se denomina en el léxico aéreo como libertades del aire.

Por lo que se refiere al cuarto capítulo, se encuentra establecido de forma más precisa los contratos de utilización de las aeronaves, dentro de los cuales llegamos al fondo del presente trabajo, ya que se menciona las características fundamentales del contrato de fletamento y se hace saber las diversas acepciones que se tienen con respecto al contrato de transporte que es muy común para quienes no tienen mucho que ver con la aviación, las posibles confusiones entre los mismos, así mismo analizamos las posibles responsabilidades en cada caso, ya sea del contrato de fletamento o bien del contrato de transporte, finalmente analizamos la problemática que presentan los contratos de fletamento o dicho de otra forma el charter aéreo.

En el capítulo quinto, se consideran las legislaciones nacionales que tienen ingerencia con el contrato de fletamento analizando primeramente la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en donde encontramos el fundamento le-

gal de la Ley de Vías Generales de Comunicación que es en la que principalmente nos apoyamos para saber la regulación estrictamente jurídica de esta figura objeto del presente trabajo, así mismo se analizan otras disposiciones legales que a nuestro parecer resulta importantes para el buen funcionamiento del contrato de fletamento.

Dentro del mismo capítulo señalamos, reglamentación internacional que es aplicable o bien, disposiciones relativas a la regulación internacional del contrato de fletamento como por ejemplo el Convenio de Varsovia, el acuerdo de Montreal, el Protocolo de Guatemala, etcétera, para finalizar con el protocolo de Bruselas.

Finalmente llegamos al capítulo sexto, en donde se comenta brevemente por no ser el objeto de este trabajo ahondar en los siguientes organismos, La Organización de Aviación Civil Internacional y la Asociación Internacional de Tráfico Aéreo cuál es su funcionamiento, estructura y la ingerencia que tiene con el presente tema.

CAPITULO I

NATURALEZA JURIDICA DE LOS CONTRATOS

I. En el Derecho Mexicano. El contrato como acto jurídico y como norma jurídica.

Es necesario establecer la distinción entre convenio y contrato que existe en el Derecho Positivo Mexicano, siendo el primero el género y el segundo la especie, sin dejar de hacer notar que ambos son especies de actos jurídicos, así pues el contrato se define como un acuerdo de voluntades para crear o transmitir derechos y obligaciones; y el convenio viene a ser un acuerdo de voluntades para crear, transmitir, modificar o extinguir obligaciones y derechos reales o personales.

Dentro de las dos definiciones anteriores podemos notar que una de ellas, el convenio tiene dos funciones: una que es la de crear o transmitir obligaciones o derechos y que vendría a ser una función positiva, y la que llamaríamos negativa, siguiendo el criterio del maestro Rafael Rojina Villegas, vendría a ser la de modificar o extinguir esos derechos y obligaciones.

El contrato definido en un sentido estricto es aquel acuerdo de voluntades para crear o transmitir derechos y obligaciones y el convenio en sentido estricto es aquel acuerdo de

voluntades que modifican o extinguen esos derechos y obligaciones. Ahora bien, el convenio lato sensu comprende ambas funciones, la positiva que es la de crear o transmitir derechos y obligaciones y la negativa que es la de modificar o extinguir esos derechos y obligaciones.

El artículo 1792 del Código Civil vigente para el Distrito Federal nos dice: "Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones."

Y el Artículo 1793 del mismo Código dice: "Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos".

La distinción entre contrato y convención y convención y acuerdo de voluntades ofrece sobre todo un interés terminológico.

Dentro de las definiciones de convenio y contrato se supone la del acto jurídico. Se considera al contrato como un acto jurídico plurilateral, que tiene por objeto crear o transmitir derechos y obligaciones, reales o personales. Es un acto jurídico plurilateral, porque en todo contrato hay una manifestación de voluntades que se llama jurídicamente "consentimiento", es decir, un concurso o un acuerdo de dos o más voluntades.

El contrato como acto jurídico, tiene dos elementos esenciales que son la manifestación de voluntad, que en el contrato, consiste única y exclusivamente en crear o transmitir derechos y obligaciones.

Es de suponerse el tercer elemento, o sea, que la norma jurídica ampara la manifestación de voluntad y reconoce los efectos deseados por los contratantes.

Al mismo tiempo, en strictu sensu, el convenio es un acto jurídico plurilateral que tiene por objeto modificar o extinguir obligaciones y derechos.

El contrato como acto jurídico

Comenzaremos por definir qué es un acto jurídico; "es el acontecimiento del hombre en el cual interviene su voluntad en forma directa y que por la motivación que hace de un supuesto jurídico, produce consecuencias de derecho. En consecuencia el contrato como acto jurídico es el acuerdo de voluntades conforme a lo dispuesto por un supuesto para producir las consecuencias de derecho consistentes en crear o transmitir derechos y obligaciones de contenido patrimonial.

Hemos establecido en términos generales al contrato como un acto jurídico pero cabe hacer notar de que además es una norma jurídica individualizada debiendo tenerla presente

para poder entender el funcionamiento y utilidad de la figura.

El contrato como norma jurídica.

Para estudiar al contrato no debe olvidarse dos conceptos; uno de ellos el acto jurídico como acuerdo de voluntades que es el proceso creador del contrato y otro de ellos, es el resultado de ese proceso, por lo que no debe confundirse el acto productor del contrato, con el contrato mismo.

Lo que resulte del acto jurídico contractual podría considerarse como una norma de la que también resulta derechos y obligaciones para las partes que en él intervienen.

Cuando estudiamos al contrato como acto jurídico, estudiamos también sus elementos, presupuestos y clasificación de los mismos; y cuando estudiamos al contrato como norma jurídica debemos estudiar sus ámbitos de validez material, temporal y personal y los problemas entre contratos relacionados con estos ámbitos.

II. Elementos del Contrato. Consentimiento, Objeto y Forma

Existe en la doctrina una gran anarquía para determinar las partes que integran un contrato; pero la mayoría de los tratadistas mexicanos siguen el criterio del Código Civil clasificando a los elementos del contrato en esenciales y de

validez, y así tenemos que los elementos esenciales son el con
sentimiento y el objeto; y los de validez son la capacidad, la
ausencia de vicios en el consentimiento, la licitud en el obje-
to, motivo o fin y la forma.

Aunado nuestro pensamiento al del Maestro Miguel Angel
Zamora y Valencia, no seguiremos el criterio anterior, ya que
"no debe confundirse los ámbitos o campos de la formación y los
de los efectos del contrato. Algunos requisitos serán indis-
pensables para que el contrato exista y a éstos debe llamarse
precisamente elementos, y otros serán necesarios para que pro-
duzca efectos normales". (1)

Por lo anterior deben distinguirse las partes que sean
realmente indispensables para que exista un contrato y aquellas
que deben existir previas a la formación del contrato; unas se
referirán a la estructura del contrato y otras a las consecuen-
cias del contrato.

Son elementos del contrato el consentimiento, el obje-
to y la forma.

Por consentimiento entendemos que "es el acuerdo de

(1) "Contratos Mercantiles, "Zamora y Valencia Miguel Angel,
p. 91.

dos o más voluntades en los términos de una norma para la producción de las consecuencias previstas en la misma". (2) Estas voluntades no deben ser mantenidas in mente retenta (en el fuero interno de cada uno) ya que no podrían conocerse sino que deberían ser expresadas y exteriorizadas. Una voluntad ofrece transmitir o adquirir un derecho, modificar una situación jurídica preexistente o extinguirla y a ésta voluntad se le llamará oferta; por otro lado tenemos una voluntad receptista de ésta que asiente con ella y se le llamará aceptante; dichas voluntades deberán ser coincidentes, simultáneas y recíprocas, porque es en éste momento cuando se da el consentimiento.

La Real Academia Española define al consentimiento como "la unión o conjunción acorde de voluntades de los sujetos contratantes, en los términos de la norma; para crear o transmitir derechos y obligaciones".

En otras palabras el primer elemento de existencia es el consentimiento, el cual ha de entenderse para este estudio en dos sentidos: como voluntad del deudor para obligarse y como concurso o acuerdo de voluntades.

El consentimiento en su primera acepción, o sea como voluntad del deudor para obligarse, a cuyo elemento llama el Código Civil francés art. 1108. "El consentimiento de la parte que se obliga" exige que en el deudor haya:

(2) Zamora y Valencia Miguel Angel, Op. cit., p. 22

a) Una voluntad real

b) Que la voluntad sea seria y precisa, ya que una promesa por simple juego o de broma, o en un consentimiento simultado, o cuando vagamente se dice por ejemplo que se vende algo a menos del costo, no constituye la voluntad de obligarse.

c) Que dicha voluntad se exteriorice, sea en forma, expresa o tácita.

d) Que esa voluntad tenga un determinado contenido, lo que dió origen a dos doctrinas: La francesa que atiende preferentemente a la voluntad interna, aunque exige la exteriorización de ésta, ya que "de internis neque Ecclesia"; y la alemana, que atiende fundamentalmente a la voluntad declarada. Nuestro derecho corresponde al parecer en este punto al sistema de la voluntad interna, tanto por la importancia que concede a los vicios del consentimiento (art. 1812 a 1823) como para su preferente indagación de la intención de los contratantes, para interpretar un contrato (art. 1851 y 1857 in fine). Sin embargo, puede afirmarse que nuestro derecho más bien corresponde al sistema de la voluntad interna declarada, ya que la escueta voluntad interna que no se exterioriza carece de relevancia jurídica al igual de lo que ocurre con los "Reservas Mentales" en que existe una voluntad oculta que es contraria a lo que se declara. Sólo en el Derecho canónico, artículo 1806, párrafo 2, del "Codex juris canonici" se reconoce eficacia a la reserva mental para invalidar el matrimonio.

El consentimiento en su segunda acepción, esto es, como acuerdo de voluntades, no existe cuando no hay coincidencia en las dos voluntades, lo que ocurre principalmente en los casos del llamado error obstáculo, que corresponde al "error in corpore" o error sobre el objeto cosa del contrato y al "error in negotio" o error sobre la clase de contrato que se celebra. Así pues, no toda deficiencia en el consentimiento hace inexistente el contrato; pues hay vicios del mismo que afectan sólo la validez de un contrato existente, según acontece con el error-nulidad o error-vicio y con el error indiferente.

Para llegar al concenso de voluntades, ordinariamente hay negociaciones o tratos previos entre las partes, que discuten las cláusulas y los elementos del contrato hasta ponerse de acuerdo.

Otro elemento del contrato es el Objeto, pero remontándonos a lo que es el objeto del derecho en general, diremos que es la conducta manifestada por una prestación o una abstención; dicho de otra forma, un hacer algo o un no hacer algo, pero siempre y cuando este "hacer algo" sea posible y lícito proyectado así a un hecho o una cosa, consecuentemente con lo anterior podemos ya decir que el objeto del contrato se divide en dos: objeto directo e indirecto; siendo el primero de los nombrados la condición que puede expresarse como una prestación o abstención; y el segundo vendría ha ser "la cosa", "el

hecho" o la abstención contenidas en sí mismas en el dar, hacer y no hacer.

Algunos autores y específicamente en nuestra legislación se apunta que el objeto del contrato, directo e indirecto es la transmisión y creación de derechos y obligaciones; pero no hay que olvidar que la creación y transmisión de derechos y obligaciones deben ser consideradas como consecuencias o resultados del propio contrato como acto jurídico, ya que tales resultados son precisamente la razón de ser de los contratos; lo que hace que las personas se vinculen jurídicamente. "si en un supuesto contrato, no existiera conducta humana a regular, no podría hablarse jurídicamente del contrato".

Como último elemento de existencia del contrato tenemos a la forma definida como la manera de exteriorizar el consentimiento en un contrato comprendido en la misma, todos los signos sensibles que las partes convienen o la ley establece para ser posible esa exteriorización.

Consideramos que es sumamente necesario emplear alguna forma de proyectar o exteriorizar la voluntad y el consentimiento y si esta exteriorización es la forma, ésta será un elemento de existencia del contrato.

En nuestra legislación existen tres aspectos diferentes en relación a la satisfacción del elemento forma:

a) En algunos contratos se exige una forma específica de exteriorizar el consentimiento para que así llegue a producir determinados efectos los cuales no se producirán si no se da tal forma: así tenemos el caso de la prenda, si en la forma del contrato no consta la certeza de la fecha no se generará el derecho real por que no sustirá efecto contra terceros (art. 2860).

b) En otros casos nuestra legislación exige una forma específica de exteriorización del consentimiento que busca una mayor seguridad y prueba de las operaciones, pero en caso de no darse esa forma específica de todos modos se producen los efectos previstos.

III. Presupuestos del contrato. Capacidad, ausencia de vicios en el consentimiento

El artículo 1795 del Código Civil vigente para el Distrito Federal enuncia en forma negativa, los elementos de validez del contrato. Así que para que el contrato sea válido es necesario, que las partes sean capaces, que exista ausencia de vicios en el consentimiento, que su objeto o motivo o fin sea lícito y que el consentimiento se haya manifestado en la forma que la ley establece.

Los elementos consentimiento, objeto y forma fueron analizados anteriormente, ahora toca analizar los dos restantes.

Ausencia de vicios en el consentimiento

El consentimiento de las partes debe estar constituido por la voluntad precisa y libre de los contratantes; por ello el Código Civil dispone ciertos mecanismos que tienden a proteger el consentimiento.

Es importante señalar que el problema de los vicios del consentimiento concierne exclusivamente a la formación del contrato.

Este requisito es de corte individualista; el individualismo contiene como reglas obligatorias, aquellas relativas a la protección abstracta de la libertad e igualdad. Estas leyes obligatorias aseguran la libre expresión de las voluntades individuales. Por ello en la actualidad se han establecido mecanismos que tienden a proteger el consentimiento de una forma mas eficaz.

Por otra parte cabe destacar que los mecanismos de protección que se conocen como vicios del consentimiento estan limitativamente enunciados en la ley, ya que es evidente que paralelamente a la necesidad de proteger el consentimiento esta la de vigilar por la seguridad del comercio jurídico y el equilibrio de los intereses de los sujetos de derecho.

Los vicios del consentimiento son: Error, dolo y la

violencia, la Lesión participa también en alguna manera de esta naturaleza.

El Error.- Este consiste en creer verdadero lo que es falso, o falso lo que es verdadero; es una creencia no conforme con la verdad.

El maestro Borja Soriano, distingue entre error de derecho y de hecho. El primero es la falsa comprensión de las consecuencias jurídicas de la obligación. Dentro de este mismo error se explica también el principio de ignorancia de la ley, que prácticamente todas las legislaciones las rechazan: nadie puede so pretexto de desconocer la ley, impedir la aplicación de una norma en concreto.

En la literatura jurídica contemporánea el error de derecho ya no figura como una categoría especial del error. Más interesante resulta decir que el error de derecho concierne a la representación errónea del objeto y que ello conduce a un error de hecho, como puede ser el de substancia, lo que es de tomarse en consideración.

El Error de hecho se divide en: error obstáculo, error nulidad y error indiferente.

El primero versa sobre la naturaleza o identidad del objeto del contrato e impide la formación del consentimiento.

El segundo versa sobre la substancia del objeto del contrato o sobre la persona. Originalmente la substancia se ha identificado con la materia misma de la cosa. Posteriormente se le identificó con las cualidades substanciales de la cosa, es decir aquellas cualidades que han determinado a las partes a concluir el contrato. El error en la substancia es el error determinante, es la falsa representación en las cualidades de la cosa la que en forma determinante ha motivado a las partes a concluir el contrato, sin embargo el error podía poner en entredicho a la seguridad del contrato, sobre todo cuando el consentimiento de una de las partes pudo haber sido determinado por una consideración personal que la otra parte ignoraba.

El error en la persona es de considerarse exclusivamente en los contratos intuitu personae. El consentimiento puede bien referirse a la identidad física de una persona, o bien a las cualidades personales o conocimientos especiales de la persona. En atención a ello se explica el error en la persona: las cualidades substanciales de una persona determinaron a la parte a celebrar el contrato. El artículo 1813 del Código Civil en este caso sería perfectamente aplicable. Finalmente, el error indiferente puede tener diferentes apreciaciones. Así el error de cálculo no anula el contrato, sino solo da lugar a una rectificación (artículo 1814 del Código Civil).

El dolo. - El maestro Gutiérrez y González explica el dolo en función del error y con mucha razón, así lo consideramos.

La noción del dolo no es una noción independiente sino que se explica en función de la de error. El dolo se entiende como la sugestión o artificio que se emplea para inducir a error o mantener en él a alguno de los contratantes. (artículo 1815 del Código Civil).

De la siguiente manera precisamos los elementos del dolo: la realización material de sugestiones artificiosas, con la intención de provocar el error o mantenerlo en el mismo, practicados por una de las partes o por un tercero sabiéndolo aquella (artículo 1816 del Código Civil), y que hayan sido determinantes para la conclusión del contrato.

La violencia.- Aquí más que otra cosa es el caso de hablar de intimidación, que es una amenaza que incide sobre la voluntad de una de las partes, sin eliminarla (coactas voluntas, tamen voluntas). Es necesaria la presencia de una intimidación de un mal considerable y presente (no ilusoria ni ridícula), intencional e ilegítima que provenga, ya sea de una de las partes, o de un tercero (artículo 1818). De ahí que el simple temor reverencial (artículo 1820), o la amenaza de agotar los recursos legales no sean considerados como violencia.

La lesión.- La naturaleza de la lesión ha sido muy controvertida. En la literatura jurídica se observan dos corrientes sumamente identificables.

La primera sostiene una concepción subjetiva, consis-

tente en considerar a la lesión como un vicio de consentimiento. En términos de esta postura, el desequilibrio entre las prestaciones del contrato hace presumir un vicio del consentimiento, y se ajusta al dogma de la autonomía de la voluntad, que considera al consentimiento como elemento primario del contrato.

La segunda postura es la que se conoce como objetiva. Esta postura elimina toda referencia al consentimiento; se limita a destacar el desequilibrio, es decir, la ausencia del equilibrio entre las prestaciones. La equivalencia de las prestaciones es una condición de validez de las prestaciones. El código civil en su artículo 17 establece una solución de compromiso. Por una parte como vicio del consentimiento, presupone la suma ignorancia o notoria inexperiencia, etcétera, y por la otra como vicio objetivo admite la desproporción interna de las prestaciones en el contrato, es decir que presupone un perjuicio económico.

La lesión únicamente puede hacerse valer en los contratos bilaterales, ya que supone una comparación entre las prestaciones de las partes, y que sea además onerosa y conmutativa. (el alea excluye la lesión). La lesión debe ser apreciada en el momento de la celebración del contrato ya que es entonces cuando debe ser determinada la desigualdad entre las prestaciones y en consecuencia el perjuicio económico.

IV. Clasificación de los contratos

Las variedades de los contratos los describe el Código Civil destacándolos por parejas.

Atendiendo al objeto de los contratos la clasificación es como sigue: Contratos unilaterales y bilaterales; el primero (artículo 1835) crea obligaciones exclusivamente respecto de una de las partes, ejemplo; la donación (artículo 2332 del Código Civil). El contrato bilateral por el contrario crea obligaciones recíprocas para las partes; cada parte es a la vez acreedora y deudora de la otra. Lo que caracteriza al contrato bilateral o sinalagmático es la correlación, la interdependencia de las prestaciones.

Con base en lo anterior se ha intentado introducir la noción de contrato sinalagmático imperfecto, es decir, aquel que nace unilateral y por circunstancias particulares se convierte en bilateral. Se ha desechado esta noción, ya que la creación de obligaciones que podrían determinar al contrato unilateral como bilateral, provienen de un hecho exterior y posterior a la celebración del contrato. En esa forma se yuxtaponen a la relación jurídica original. No hay pues, correlación entre las prestaciones y por lo tanto no es sinalagmática. Una diferenciación práctica de esta distinción se encuentra en materia de incumplimiento (artículo 1949 del Código Civil) y de riesgos.

Atendiendo al objeto de los contratos tenemos que se clasifican de la siguiente manera:

Es oneroso (artículo 1837) el contrato en el que las partes estipulan provechos y gravámenes recíprocos, y gratuito, aquel en que el provecho es solamente de una de las partes (artículo 1837) el prototipo del contrato oneroso es la compra-venta, el del gratuito es la donación.

Dentro de los contratos onerosos se distinguen: el contrato conmutativo y el aleatorio. Es conmutativo el contrato cuando las prestaciones que se deben las partes son ciertas desde que se celebra el contrato, de tal suerte que se puede apreciar inmediatamente el beneficio o la pérdida (artículo 1838). Es aleatorio cuando la prestación de una de las partes, ya sea en su existencia o en su extensión, dependa de una de las partes, ya sea en su existencia o en su extensión, dependa de un alea, es decir, de un hecho incierto; es imposible al momento de la celebración del contrato evaluar esta prestación.

CAPITULO II

EL COANTRATO MERCANTIL

V. El acto de comercio, artículo 75 del Código de Comercio

El derecho mercantil es un derecho especial o singular, a semejanza del civil, regula relaciones privadas, aunque no todas, por eso es necesario, como en toda norma, fijar con precisión la clase de relaciones a que se aplican, ya que se definiría mal si se dijera que solamente se aplica a relaciones comerciales.

Nuestro Código de Comercio comienza en su artículo 1° diciendo que sus disposiciones: "son aplicables sólo a los actos de comercio" pero posteriormente (y por eso se dice que no solamente es aplicable a relaciones comerciales) en su artículo 3° se contradice, iniciando una serie de preceptos sobre el comerciante y sus obligaciones con lo que es notorio que no solo se aplica "sólo a actos de comercio".

Lo cierto es que, conforme a la interpretación que comunmente se ha dado del concepto de comerciante individual, que se anota en el artículo 3° tiene como fundamento el acto de comercio.

Por lo que para saber lo que es un acto de comercio,

creemos necesario planear una clasificación de los actos y así llegar a nuestro objetivo.

Primeramente, encontramos aquellos actos esencialmente civiles, o sea, aquellos que nunca y por ninguna circunstancia son regidos por el derecho mercantil.

También sabemos de la existencia de actos absolutamente mercantiles, o sea, aquellos que necesariamente están regidos por el derecho mercantil.

Por otra parte existen actos que no son esencialmente civiles ni mercantiles, sino que revisten uno u otro carácter, según las circunstancias en que se realicen, de lo cual dependerá la aplicación del derecho ya sea mercantil o civil; y si resultase que la aplicación fuese mercantil tendremos otro tipo de acto de comercio, que no es aquel que primeramente se anotó, sino que vendría a ser lo que el maestro Mantilla Molina denomina como "actos de mercantilidad condicionada".

Este tipo de actos, como el maestro Mantilla Molina dice, se pueden subdividir en 2 grupos que a saber son: actos principales de comercio y actos accesorios o conexos.

Con todo lo anteriormente mencionado podemos darnos cuenta que la clasificación de los actos de comercio es susceptible de seguirse subdividiendo, tal es el caso que encontra-

mos otra clasificación del multicitado acto de comercio y que es como sigue:

Existen actos como lo mencionamos al principio de este capítulo como absolutamente mercantiles y en un segundo plano encontramos aquellos que como insisto, ya se anotaron son los de mercantilidad condicionada, pero no acaba aquí la clasificación, vimos al igual que los anteriores los actos principales de comercio y los actos conexos ó accesorios, entendiendo por último que los principales pueden aún subdividirse 1) atendiendo al sujeto que los realiza; 2) atendiendo al fin o motivo y 3) atendiendo al objeto.

Pues bien; una vez hecha la clasificación anterior pasamos a analizar cada uno de estos actos:

Actos absolutamente mercantiles. Estos siempre serán comerciales y como ejemplo podemos citar al Reporto la apertura de crédito, la cuenta corriente, el fideicomiso, el contrato de seguro, etc., pero nuestro afán no es estudiar ninguno de estos ejemplos sino saber si en materia aérea el contrato de fletamento objeto de este trabajo encuadra en alguno de los diversos actos de comercio y precisamente anotamos que a nuestro pensar, si es aceptable en la clasificación en comento.

Actos de mercantilidad condicionada: ya se dijo que pueden ser principales y accesorios y dentro de estos están los

que son atendiendo a su motivo o fin; y aquí entrarían aquellas adquisiciones con el propósito de lucrar con la enajenación o alquiler de la cosa adquirida (fracciones I y II del artículo 75 del Código de Comercio); operaciones bancarias (artículo 75 fracc. XIV) etc.

Actos mercantiles por su objeto. Al igual que el maestro Mantilla Molina consideramos que pueden incluirse: Las compras y ventas de porciones, acciones y obligaciones de las sociedades mercantiles (frac. III art. 75 Código de Comercio). Los contratos relativos a los buques (art. 75 fracc. XV) etc.

Es en este acto en el que podríamos encuadrar a nuestro contrato de fletamiento, ya que el antecedente primordial en este contrato viene a ser el contrato de fletamento por agua (en buque).

Ahora bien; los actos conexos: éstos actos serán conexos o accesorios siempre que así lo, sea el negocio con el cual están en relación.

Finalmente y con todo lo que ya se mencionó podemos citar una definición de acto de comercio según Rodríguez y Rodríguez, quien inspirado en Heck, Mossa y Wieland dice: "que son aquellos realizados en masa por empresas"; a lo que el maestro Mantilla Molina objeta: 1) que el término empresa es vago y hay diversidad de pareceres para entenderlo 2) que

tampoco es preciso y no tiene significación jurídica el concepto "actos en masa". 3) que hay actos que no son realizados por empresas y cuya comercialidad no es dudosa.

Con esto queda claro que no es posible dar una definición dentro de la ciencia jurídica de acto de comercio en una forma al menos unitaria.

VI. Los contratos mercantiles. Disposiciones generales

Dentro de los contratos mercantiles, encontramos aquellos llamados Convencionales o no Reales como los llama el maestro Barrera Graf, así mismo se incluyen principalmente en estos, a la agencia y a la comisión, a los contratos de seguro, de transporte y de hospedaje.

Cierto es que no mencionamos los contratos mercantiles como la compra-venta o bien las traslativos de dominio como el depósito irregular, reporto o fideicomiso ya que no es nuestro objeto ahondar en ese tema, no así con los contratos mercantiles convencionales ya que de alguna manera el contrato de transporte tiene cierta ingerencia con nuestro objeto de estudio.

VII. El contrato de transporte terrestre

De este contrato puede darse un concepto unitario, que es el que nos ofrece el art.2646 del C. Civil "el contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmedia-

ta dirección o la de sus dependientes...a personas, animales, mercaderías o cualquiera otros, objetos..."

Bien, la Regulación del contrato de transporte es muy compleja, por los ordenamientos legales que le son aplicables y por la variedad de sus manifestaciones, tanto en derecho civil, mercantil, procesal, aéreo, como por los medios en que opera (tierra, agua o aire). Desde convenios Internacionales generales y sobre aspectos concretos del transporte marítimo, o aéreo, hasta muchas leyes y reglamentos de contenido administrativo. El problema es determinar la ley aplicable en un caso concreto. A esto trataremos de llegar más adelante en el capítulo quinto del presente trabajo, pero por lo que respecta al contrato de transporte terrestre (ferrocarriles o camiones) la ley de Vías Generales de Comunicación en su libro respectivo, si la legislación especial fuese omisa se aplicarían las leyes mercantiles de carácter general, si no se continuara alguna disposición se aplicaría el Código Civil y si aún el derecho común contuviera lagunas se acudiría a la costumbre.

La naturaleza de este contrato puede ser civil o mercantil. Si se atiende a lo que establece el art. 576 C. Comercio, muy pocos y sin importancia serían los transportes civiles, ya que son mercantiles en cuanto recaigan sobre mercancías o efectos de comercio, o cuando el porteador sea un comerciante o un empresario de transportes; esto último es lo que fija el

carácter comercial del contrato: si se celebra habitual y profesionalmente (taxis) o por una empresa, cualquiera que sea el medio, el instrumento o vehículo o el objeto a transportar la empresa es mercantil (art. 75 Cod. Com.) además si el objeto a transportar es una "cosa" "mercantil" es comercial el transporte aunque el porteador no fuera empresario.

El contrato es consensual, y generalmente no es formal. Basta el acuerdo de voluntades entre cargador y porteador para que la Relación Contractual exista (art. 2646, Cod. Civ. en Relación con los arts. 78 Cod. Com. y 1796 del Cód. Civ.) aunque contemporáneamente a su celebración se expidan los documentos que son propios del contrato; billete o boleto (en el caso de transporte de personas, art. 586 Cod. Com.) una carta de porte, una póliza de fletamento. La expedición de estos documentos corresponde al porteador (art. 581 Cod. Com. y 2656 C. Civ.) y ellos son documentos probatorios del contrato (art. 583 y siguientes del Cod. de Com.).

Con frecuencia es un contrato obligatorio por parte del porteador, cuando se trata de servicios públicos (ferrocarril, metro, tranvía). No siempre se trata de un contrato individual o único ya sea porque se celebre con otros contratos, o porque se trate de un transporte combinado, o bien porque el transporte sea una de las actividades de otra actividad comercial más amplia; ejemplo, empresas de turismo; o bien de una actividad accesoria o adicional de empresas que se dediquen a otras finalidades comerciales o industriales, ejemplo: el acarreo de materia prima.

CAPITULO III

VIII. FUENTES DEL DERECHO AEREO

A través de la Historia el hombre ha ido luchando, manifestándose de una manera natural para abrir brechas en el proceso histórico y es así como va ejerciendo su imperio, va tejiendo leyes, va consolidando sus fueros, etc.; cada día se fue haciendo más notoria la evolución de los pueblos debido a que jurídicamente se extendían en su territorio de actuación a medida que el hombre ensanchaba el mundo que habitaba, así pues, viene a ser el Derecho, el elemento que afianza su dominio sobre la corteza terrestre, acompañándolo así para después imponer sobre el mar su dominio, y más tarde, cuando el avión conquista el espacio aéreo, el Derecho alcanza a consolidar una nueva ruta.

Así nos encontramos con el Derecho Aéreo que busca organizar de cierta manera los pasos que el hombre va dando en la atmósfera para así garantizar su seguridad. De esta manera evadiendo el Derecho de formulación tradicionales y adecuadas a las nuevas formas de vida, transforma y enriquece su contenido.

Para tratar la fuente de Derecho Aéreo, veremos que es Fuente del Derecho en general. "Es el origen o el manantial

de donde nace el Derecho objetivo". Las fuentes tradicionales directas se podrian clasificar en Nacionales e Internacionales, principios generales del derecho, discusiones parlamentarias y documentos: las fuentes directas serian: a) normas de derecho internacional no convencionales, de aceptación común; b) normas de derecho nacional; c) resoluciones de la organización internacional de la asociación civil (A.O.C.I.) y d) normas de derecho nacional. Por último encontramos las fuentes teóricas que vendrian a ser opiniones y obras de los tratadistas e institutos de índole internacional.

Al tratar de nuestra disciplina debemos tomar en cuenta esta fuente que por lo general se descarta, los acuerdos internacionales, que han sido desde temprana edad un elemento decisivo en la formación del Derecho Aeronáutico, también encontramos a las convenciones interestatales que forman igualmente un factor importante en la formación de este Derecho y dentro de ellas tenemos no sólo a las conferencias multilaterales sino también a los tratados particulares entre dos o más países, siempre y cuando los Delegados estén investidos de carácter oficial, quedando excluidos los congresos doctrinarios.

Aspecto Histórico Legislativo.- El primer estudio jurídico del que tenemos noticia es una dicertación escrita en el siglo XVII, por Samuel Stryck di Lentzen, De Iure principis aéreo, ahí se define el Derecho aviatorio como el relativo al

espacio aéreo. El 5 de junio de 1783 los hermanos Montgolfier ascendieron en los jardines de la Muette, París, en un aerostato considerándose así uno de los primeros viajes aéreos, posteriormente para ser más exactos en 1784 un 23 de abril el lugarteniente General de Policía de la Villa de París, Lenoir, promulgó una ordenanza en la cual prohibía ascenciones en globo sin previa autorización.

Con posterioridad, Vate en el siglo XIX presentó estudios relativos al tránsito inofensivo de los aerostatos. Hacia 1889, se efectúa en París, la conferencia internacional de aeronáutica en la que México participó; se abordaron temas relativos a las licencias de pilotos y a las operaciones de salvamento; ahí surgió la voz Derecho Aéreo Internacional. En los albores del siglo XX, es cuando se habla propiamente de aeronaves. Entonces el problema jurídico de la aviación se examina en congresos, conferencias e institutos de índole internacional, así pues el Instituto de Derecho Internacional después de varias discusiones se constituyen antecedentes varios para la comprensión de lo que llamaremos los comienzos de la aviación mundial; sin embargo sabemos que existe aquel primer paso dado por PAUL FAUCHILLE en su trabajo denominado "sobre el dominio aéreo y el régimen jurídico de los aerostatos" que en el orden de la doctrina constituyen la base de todos los esquemas posteriores. Actualmente la doctrina, recurre a este antiguo trabajo publicado en el año de 1901 con el propósito de consultar en una de sus fuentes fundamentales

pero es de considerar que el acta que definitivamente da nacimiento al Derecho Aeronáutico tiene lugar en la Conferencia de París, de 1919, posterior a la primera guerra mundial y al efecto A. Ambrossini nos dice "la guerra es el impulso más grande para la creación y para la transformación de la legislación aviatoria. Una fatalidad histórica parece ligar ésta legislación a la guerra: al final de cada uno de las dos grandes guerras mundiales, una especie de Constituyente de la aviación civil (París, 1919, y Chicago, 1944) elabora su estatuto jurídico".

Lo cierto es que en esta época se ven rivalizados la ley, la doctrina en el esclarecimiento y fundamentación de los problemas jurídicos que originan el vuelo mecánico.

La comisión internacional de Navegación Aérea C.I.N.A. fue creada por la Convención de 1919, y fue el gran instrumento en el campo aeronáutico internacional para impulsar o reglamentar el vuelo. Sus facultades se extendían al orden administrativo y al orden judicial e inclusive había logrado atribuciones de tipo legislativo, con la creación de normas jurídicas.

En 1925, se crea otra Comisión denominada "Comité Internacional Technique de Expert Juridique Aérien" C.I.T.E.J.A. la cual se encarga de estudiar los problemas del Derecho Aeronáutico Privado Internacional. Ambas C.I.N.A. y C.I.T.E.J.A.

durante muchos años ya sea en forma separada o en conjunto son organismos que trabajan y se constituyen en verdaderas fuentes de elaboración del Derecho Aéreo.

En 1944, después de la última guerra mundial se reúne la Conferencia Internacional de Chicago sobre Aviación Civil, es en esta Conferencia donde se firman tres instrumentos jurídicos que son útiles para conducir la programática del vuelo aéreo a partir de este momento; y éstos son: 1) La Convención sobre aviación Civil; 2) El Transit Agrafemint; 3) El Transport Agremint.

Es así como toda esta legislación Internacional da ultimamente un lineamiento general de la conducción de la aviación civil, militar y comercial. Posteriormente se forma la O.A.C.I. Organización de la Aviación Civil Internacional, la cual desempeña un importante papel en todas las actividades aeronáuticas mundiales, y esta viene a sustituir a la C.I.N.A. y constituyendo actualmente el único órgano internacional que tiene derecho e iniciativa para la legislación internacional aérea ya sea de Derecho Privado o Público; dicha organización depende de las Naciones Unidas.

Con lo anterior expuesto, se puede dejar establecido el papel tan importante que las Convenciones Internacionales ejercen sobre el procedimiento creador del Derecho Aeronáutico.

Apegándonos a la Legislación mexicana tenemos que, en nuestra Constitución consideramos como fuentes del Derecho aereolas siguientes: artículo 30 fracción III; 32 pfo. 2º 73 Fracc. XVII; 76 Frac. II; 89 Fracc. IV, V y VI.

2) La Ley Reglamentaria del Párrafo VIII del artículo 27 Constitucional, en su artículo 5.

3) Ley de Vías Generales de Comunicación, en sus artículos 306 a 373.

4) El Código Penal, en sus artículos 5 Fracc. IV, 146, 147 y 170.

5) La Ley General de Población

6) Ley Aduanera

7) Código de Justicia Militar, en sus artículo 203 Fracc. IV, VI, VII, XII, XVIII, XIX; 216, 376 a 381 y 436.

8) El Código Federal de Procedimientos Civiles.

Desde luego existe un sinnúmero de Reglamentos y decretos vigentes relacionados con la actividad aviatoria que resultaría prolijo enunciar aquí.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, es la que fundamentalmente regula de modo sistemático la actividad aérea (Diario Oficial de 19 de febrero de 1940). Esta ordenanza después de sufrir importantes modificaciones en el año de 1950 (Diario Oficial del 23 de enero de 1950); integra el actual texto vigente, en éste la actividad aviatoria regula mediante preceptos generales (Libro I), normas específicas (libro IV); sanciones concretas (Libro VII) y puniciones genéricas.

IX. Naturaleza de la soberanía del Estado, en su espacio aéreo

Antiguamente se proyectaron en cuanto al régimen jurídico del espacio aéreo dos teorías completamente opuestas, una de ellas sostenía la libertad absoluta del espacio aéreo y la otra proclamaba la soberanía absoluta del Estado sobre el espacio aéreo que cubría su territorio.

Podemos apreciar que las anteriores teorías son el resultado de dos concepciones diferentes: así pues, la teoría que sostenía la libertad absoluta del espacio aéreo, consideraba en sí a la aeronave como al instrumento ad hoc para el desarrollo del intercambio internacional; tratando de eliminar todos los obstáculos que se presentasen a su circulación; y por otro lado la segunda de las teorías mencionadas se interesaba principalmente por los intereses políticos, militares y económicos de los Estados; que podrían ser afectados por la libre circulación de las aeronaves y trataba de resguardarlos

contra todo peligro.

Ahora bien; diversas personas entre ellas Fauchille Paül sostenía que el aire, por su inmensidad y fluidez, no podría ser objeto de apropiación y mucho menos de soberanía, entendiéndose que ésta supone la posesión material.

Decía que un Estado no podía tener bajo su poder y disposición la atmósfera por ser materialmente imposible por lo que concluyó proclamando la "libertad del aire". (3) y así varios autores le siguieron; pero por medio de otras razones, una de ellas, porque se basaban en la doctrina Romana de la "Res comunis" incluyendo al aire y en consecuencia el espacio aéreo.

Hay que hacer notar que Fauchille no olvidó el problema que significaría a los Estados subyacentes y así después de pregonar la libertad del aire reconoce a los Estados en tiempos de paz y guerra, los derechos inherentes y necesarios a su propia conservación, veragracia, policía sanitaria, aduanera y represión de espionaje.

Sabemos también que existe una doctrina la cual sostiene que la soberanía del Estado sobre su territorio se extiende

(3) Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats, París, 1901, p. 5.

al espacio aéreo que lo cubre, ya que dicho espacio viene a ser un accesorio necesario del suelo sobre el cual los Estados ejercen su soberanía y debe por lo tanto quedar sometido al mismo régimen que éste, en virtud de la relación existente entre lo accesorio y lo principal; y es así como se suscitaron partidarios y oponentes a la anterior doctrina; los primeros entre ellos Ambrosini sostenía que la atmósfera es un elemento esencial e inseparable del suelo y sin esto no es posible la vida humana en la superficie, por lo que la soberanía debe necesariamente extenderse al espacio atmosférico correspondiente; con lo anterior además de otras posturas los partidarios de la doctrina de la libertad optaron o mejor dicho reconocieron aunque no expresamente el principio de soberanía; y para apoyar a esta doctrina formalmente, nos topamos con el Convenio de París de 1919 en el que establecía en su 1er. artículo que cada Estado contratante tiene soberanía completa y exclusiva sobre su espacio aéreo no obstante que este principio reconocía ciertas excepciones; el Convenio de Chicago de 1944 al igual que el anterior establece en su artículo 1º que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio.

X. Clasificación de las aeronaves

Nuestra legislación define a la aeronave como "todo aquel aparato capaz de sostenerse en el aire"; pero algun autor argen-

tino tomando en cuenta la definición que se hace de la aeronave en su país nos dice que la calificación de aeronave resulta de la concurrencia de dos factores; siendo el primero de ellos: la capacidad para sostenerse en el aire (espacio aéreo) y el segundo: la aptitud para el transporte de personas o cosas; consecuencia lo anterior de la definición que da el artículo 36 del Código Aeronáutico de Argentina y que a la letra dice "aeronaves son los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas".

Por lo tanto es necesario hacer notar, que los argentinos no consideran a un aerostato, globo sonda, cometas utilizados en observaciones meteorológicas, como una aeronave por el simple hecho de no tener aptitud de transportar cosas o personas, sin embargo deben considerarse como aeronaves los planeadores o aviones s-n motor puesto que, aunque no pueden elevarse por sus propios medios, son capaces de circular en el espacio aéreo y de transportar personas.

Con esto solo tratamos de hacer una pausa diferenciando a que sí se le considera aeronave y a que no.

Ahora bien, desde el punto de vista técnico, las aeronaves pueden ser clasificadas en mas livianas que el aire o

bien menos pesadas que el aire o aerostatos y las mas pesadas que el aire o aerodinos; así tenemos que dentro de los aerostatos estan los globos libres, dirigibles y dentro de los segundos los aviones, hidroaviones, planeadores, autogiros y helicópteros.

Es de importancia relativa la clasificación de orden técnico que se hace de las aeronaves, ya que éstas se vinculan primordialmente para cuestiones reglamentarias como las relativas a las condiciones para obtener el certificado de navegabilidad que variará dependiendo del tipo de la aeronave; las licencias y habilitaciones de la tripulación que igualmente debe adecuarse a la clase de aeronave.

Consideramos sea de mayor interés la clasificación que se hace de orden jurídico puesto que de las mismas surgen diversos efectos respecto del régimen legal de las aeronaves.

El Convenio de Chicago las clasifica en aeronaves del Estado y aeronaves privadas, y esta clasificación tiene importancia en la aplicación del Convenio, desde que solamente las aeronaves privadas quedan sometidas a sus disposiciones (artículo 3 inciso a) Y conforme al artículo 3° inciso b) del mismo Convenio se considerarán aeronaves del Estado las que se utilizan para servicios militares, de aduana o de policía, enumeración que tiene carácter taxativo y no meramente enunciativo.

Nuestra legislación distingue dos clases de aeronaves, siendo éstas, las aeronaves del Estado y las aeronaves civiles, así pues en el artículo 311 de la LVGC nos indica que son aeronaves del Estado las de propiedad de la Federación, de los Estados, de los municipios o de los organismos públicos descentralizados. Todas las demás se consideran aeronaves civiles. Cabe hacer la aclaración de que dentro de las aeronaves civiles se encuentra otra distinción o clasificación de las mismas, esto es, que se subdividen en aeronaves de servicio público y aeronaves de servicio privado.

Pareciere que en el mencionado artículo, cabe otra distinción de las aeronaves ya que en el último párrafo nos dice lo siguiente":...Las aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio de Estado se consideran aeronaves de Estado. "Cuestión obvia por que si la aeronave se destina para concretizar su actividad en una rama específica y máxime aun que se dice "permanentemente" pues es de considerarle como aeronave del Estado.

XI. Jurisdicción sobre las aeronaves

Podemos establecer tres importantes cuestiones para aclarar los diferentes tipos de jurisdicción sobre las aeronaves, que son:

A. Jurisdicción competente para LEGISLAR en materia

aeronáutica.

B. Tribunales competentes para entender en causas derivadas de la navegación aérea.

C. Jurisdicción competente y ley aplicable a los hechos ocurridos a bordo de la aeronave.

Comenzaremos diciendo del inciso A que de acuerdo con el artículo 73 Fracción XVII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, "El Congreso tiene facultades:... Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, etc., etc.,..."

Por otra parte encontramos en el artículo 3° de la Ley de Vías Generales de la Comunicación lo que a la letra dice: "Las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales.

Pues bien, las dos anteriores disposiciones nos indican claramente la situación jurídica en que se encuentra la materia de la aeronavegación, por lo que es de concluirse que se entiende Federal la jurisdicción sobre la legislación en materia aérea y aun cuando no es objeto de este trabajo ahondar en el punto, si es necesario que se enuncia el siguiente artículo que se relaciona: art. 307 de la LVGC. "La navegación civil sobre

territorio mexicano se rige por los tratados y convenios internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la presente ley y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables".

Lo anterior como otro de los motivos o fundamentos para considerar la jurisdicción federal de la legislación en materia aérea.

Para ser más justos con lo que anteriormente quedó asentado cabe hacer notar lo siguiente:

Se sostiene que la jurisdicción que compete para legislar en materia aérea corresponde a lo federal y podríamos preguntarnos ¿por qué? Por que el carácter esencial de la actividad aeronáutica practicamente internacional o interestatal; solo hipoteticamente puede concebirse la aeronavegación circunscripta a los límites de un Estado.

Porque, hay una imposibilidad de determinar líneas de separación interestatal en el espacio.

Porque, existe una necesidad de ejercer la fiscalización de entrada al país, de aeronaves extranjeras:

Porque, había la posibilidad de interferencias peligrosas, si no se estableciera un régimen único de control de la

actividad aeronáutica:

Porque, existe la imperiosa necesidad de que el régimen de vuelos, especialmente sobre los aeropuertos, el sistema de luces y señales, los métodos de transmisión, la información meteorológica, sean uniformes en todo el país.

Y porque existe la necesidad de uniformar el registro de aeronaves y los títulos habilitantes del personal aeronáutico para la protección por el uso de aquéllas.

B. Tribunales competentes para entender en causas derivadas de la navegación aérea.

El artículo 5° de la Ley de Vías Generales de Comunicación nos dice: "Corresponderá a los tribunales federales conocer de todas las controversias del orden civil en que fuere parte actora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación así como de los delitos contra la seguridad o integridad de las obras o contra la explotación de las vías, y los que se intenten o consumen con motivo del funcionamiento de sus servicios, o en menoscabo de que derechos o bienes muebles e inmuebles propiedad de las empresas o que estén bajo su responsabilidad."

C. Jurisdicción competente y ley aplicable a los hechos, actos y delitos producidos a bordo de las aeronaves.

En este caso nuestra legislación es clara ya que nos indica que se someterán a las leyes mexicanas los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de las aeronaves mexicanas durante el vuelo, ya sea sobre territorio nacional o sobre mares no territoriales y aquellos que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas durante el vuelo sobre territorio extranjero, a menos que sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad o el orden público del Estado extranjero subyacente; los actos delictuosos ocurridos a bordo de cualquier aeronave sobre territorio extranjero, cuando produzcan o pretendan se tengan efectos en territorio mexicano.

Por último hace mención la Ley de Vías Generales de Comunicación, en cuanto a nacimientos y defunciones que se produzcan a bordo de una aeronave que, estarán sujetos a lo dispuesto por el Código Civil para el Distrito Federal sobre la cuestión que se plantea.

XII. Nacionalidad, Matrícula y Marcas

Desde los primeros tiempos de la aeronavegación fue reconocida por la doctrina la conveniencia de atribuir una nacionalidad a las aeronaves.

Fue en el Congreso Internacional para la Reglamentación de la Navegación Aérea realizado en Verona en 1910, y en el Primer Congreso convocado por el Comité Jurídico Internacio-

nal de la Aviación (París 1911) donde se concluye la necesidad de que las aeronaves tengan una sola nacionalidad.

En el Congreso de Frankfurt de 1913, organizado también por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación se destacó que la propia naturaleza de la navegación aérea excluía la posibilidad de que los Estados comprobasen de modo preciso si todas las aeronaves que ellos acudían reunían condiciones adecuadas para el sostenimiento de la aviación.

Por ello era sumamente necesario que un Estado, responsable ante los demás, se ocupara del control de sus aeronaves y, a la inversa, que este Estado protegiera a sus aeronaves a fin de que éstas pudieran hacer valer y respetar sus derechos. (4).

En el convenio de París de 1919 Art. 6° establece que las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro han sido matriculadas y que una aeronave no puede ser válidamente matriculada en varios estados (art. 8°).

Por lo que respecta al convenio de Chicago de 1944, sigue igual criterio que el anterior, disponiendo en su Art. 17 que "las aeronaves tendrán la nacionalidad del estado en que

(4) Loustau Ferrán, Francisco, La aeronave y su Régimen Jurídico; Instituto "Francisco de Vittoria", Ministerio del aire, Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, 1957, p. 71.

estén matriculadas" y que, art. 18, "ninguna aeronave podrá matricularse legalmente en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un estado a otro".

Escogimos algunas de las varias razones que se han dado para justificar la atribución de la nacionalidad a las aeronaves:

1. La aviación viene a ser un importante factor de la potencialidad política y económica de un Estado y en consecuencia, debe reconocerse en éste y las aeronaves que forman parte del patrimonio nacional la existencia de un vínculo de nacionalidad que permita a los Estados protegerlas internacionalmente, en igual manera en que lo hace para con sus ciudadanos.
2. La nacionalidad es un requisito indispensable para volar fuera de las fronteras nacionales. En efecto; ya que la aeronave es un instrumento de transporte internacional por excelencia, por lo tanto, es menester que los gobiernos se hagan responsables de su conducta en el extranjero y, al mismo tiempo, aseguren el respeto de sus derechos. (5)

5) Gay de Montellá, Rafael, Principios de Derecho Aeronáutico, Depalma, Buenos Aires, 1950, pp. 93-94

3. Del punto de vista de Derecho Internacional privado, la asignación de nacionalidad a una aeronave permite determinar la ley competente para regir una amplia serie de relaciones jurídicas alucientes a las aeronaves.

Una vez convencidos de la importancia que tiene la aeronave con una nacionalidad; fue surgiendo en la doctrina diversos criterios que le dieron fuerza a la misma:

- a) Lugar de construcción de la aeronave
- b) Nacionalidad del propietario
- c) Domicilio del propietario
- d) El lugar de estacionamiento de la aeronave.
- e) Nacionalidad del país de la matrícula.

Criterio éste que prevaleció al consagrarse expresamente en el convenio de París de 1919 en sus artículos 6° y 8° y en el convenio de Chicago de 1944 en sus artículos 17 y 18.

En nuestro país, los artículos 316 y 319 de la LVGC, exigen respectivamente que la aeronave lleve su certificado de aeronavegabilidad al día y que el personal técnico aeronáutico tenga sus licencias vigentes. Por otro lado en el art. 23 del Reglamento Interior de la Secretaría de comunicaciones y transportes dispone una de las facultades de la Dirección General de Aeronáutica Civil es: "asignar las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles e inscribirlas en el Regis-

tro Aeronáutico Mexicano"...etc.

XIII. Los aeródromos y aeropuertos

Forman parte del conjunto de instalaciones y servicios de un Estado los aeródromos y los aeropuertos. para poder hacer factible la navegación aérea. Con el propósito de que los aviones cuenten con espacios terrestres o acuáticos donde puedan desenvolver su actividad de transporte, de tráfico de pasajeros o de carga, ha llevado a los países a determinar superficies para los llamados aeródromos y aeropuertos, comprendiendo también entre éstos a los que tiene fines militares o de turismo.

Por una ley norteamericana del 20 de mayo de 1926, la AIR COMMERCE ACT, definió a los aeropuertos y aeródromos como "cualquier espacio acuático o terrestre adaptado para el aterrizaje y despegue de aeronaves y que proporciona los medios aptos para su reparación y aprovechamiento, o un lugar utilizado ordinariamente para la llegada y salida de pasajeros y carga por vía aérea". Con lo anterior podremos darnos cuenta de que la definición no establece las condiciones que debe tener un aeródromo o aeropuerto así mismo, no señala el carácter público o privado de ellos.

Por otro lado el Anexo 14 del Convenio de Aviación Civil conceptúa al aeródromo como "el área definida de tierra o agua destinada, total o parcialmente, a la llegada, partida y

movimiento de aeronaves".

Nuestra legislación, establece en el artículo 327 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; al aeródromo civil como "toda área definida de tierra o de agua, adecuada para el despegue, aterrizaje y movimiento de aeronaves civiles". Hay que notar que especifica la palabra civiles, puesto que en materia militar se regula por otra legislación; hace igualmente la distinción entre el aeródromo de servicios público y el aeródromo de servicio privado, siendo la Secretaría de Comunicaciones la que se encargue de establecer el carácter de cada uno de ellos de acuerdo con el reglamento que para el efecto se elabore.

Es más clara y precisa a nuestro parecer, la definición que se da al Aeropuerto, "es cualquier aeródromo civil de servicio público que cuente con obras e instalaciones adecuadas para la operación de aeronaves de servicio público". Dependerá de las obras e instalaciones para clasificar en categorías a los aeropuertos.

En el párrafo sexto del artículo 327 de la Ley de Vías Generales de Comunicación nos dice que para que un aeropuerto internacional tenga tal carácter deberá ser declarado por el Ejecutivo Federal y ser habilitado para los servicios internacionales correspondientes y satisfacer los requisitos reglamentarios.

Bajo todo aspecto las legislaciones aceptan en este

concepto también los que en estos tiempos son conocidos como campo de fortuna aeródromos eventuales, escala de fortuna, etcétera. Espacios de tierra fijados con antelación donde los aviones descienden o levantan vuelo a consecuencia de circunstancias imprevistas. Son terrenos auxiliares donde los propietarios del fundo admiten el aterrizaje de la máquina y por lo general se hallan instalados a lo largo de las rutas troncales o de las principales vías. Están instalados con materiales someros para utilizarlos en caso de apuro, de necesidad o de urgencia.

A su vez Videla Escalada define a los aeródromos como las superficies aptas para el despegue y aterrizaje de aeronaves destinadas al cumplimiento de tales actividades y habilitadas para ello por el Estado. (6)

El léxico de términos usados en la aviación, define a un aeródromo como el "área definida de tierra o de agua destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento de aeronaves" ahí esta incluyendo todas sus edificaciones, instalaciones y equipos.

Llama aeropuertos a todo aeródromo que, a juicio de las autoridades competentes del Estado en cuestión, posea instalaciones suficientes para ser considerado de importancia en la aviación civil.

(6) Videla Escalada, F.N. "Derecho Aeronáutico, Rama autónoma de las ciencias jurídicas". Buenos Aires, 1948, p. 412.

Por lo que se refiere a la diferenciación que se hace en nuestra legislación acerca del aeródromo y aeropuerto, esta no es sino cuestión de índole técnica; cuando los aeródromos públicos son destinados al tráfico internacional adquieren como ya habíamos mencionado el apelativo de aeropuertos internacionales y sirven objetos aduaneros. De ello se ocupa la Convención de Chicago de 1944, en su artículo 68: "Sujetos a las disposiciones de esta Convención, cada uno de los Estados contratantes podrá designar la ruta que seguirá en su territorio un servicio aéreo internacional y los aeropuertos que podrá usar dicho servicio".

XIV. Las cinco Libertades del Aire

Se firmaron dos acuerdos complementarios relativos al "tránsito de los servicios aéreos internacionales" y al "transporte aéreo internacional" paralelamente a la firma del convenio de Chicago de 1944, por medio de éstos, los Estados se suscribían concediéndoseles derechos de tránsito y de tráfico a las aeronaves de otros países conocidos comunmente estos derechos como las libertades del aire.

Sin embargo los acuerdos mencionados no tuvieron éxito, pero los Estados no descartaron la oportunidad de concederse éstos derechos y se vieron en la necesidad de firmar una serie de acuerdos bilaterales entre sí; y por conducto de estos convenios se conceden mutuamente las llamadas libertades del

aire, las que a nuestro parecer deben ser cinco ya que unos autores las clasifican en seis y hasta siete pero a saber-son:

PRIMERA LIBERTAD Esta consiste en el derecho que se tiene de volar sobre el territorio de un Estado contratante sin aterrizar. Es igualmente conocida como derecho de sobrevuelo o de paso inofensivo verbigracia: los aviones de México que tienen como destino Canadá, al sobrevolar los Estados Unidos de Norte América están haciendo uso de la primera libertad.

SEGUNDA LIBERTAD. Consiste en el derecho de aterrizar para fines no comerciales, se conoce comunmente como escala técnica y tiene por objeto reprovionarse de combustible o tomar otras medidas que tienen relación con la seguridad de las aeronaves, y para ejemplificar diremos:

Cuando una aeronave mexicana tiene como destino Alemania, puede hacer escala técnica para reaprovisionarse de combustible en la Habana.

TERCERA LIBERTAD. Consiste en desembarcar pasajeros, carga y correspondencia proveniente del Estado de matrícula de la aeronave en otro país. Ejemplo: Una aeronave comercial mexicana que viaja a E.E.U.U. tiene derecho a desembarcar en Miami pasajeros carga y correspondencia embarcados en la Ciudad de México, y en este caso estaría ejerciendo un tráfico de tercera libertad.

CUARTA LIBERTAD. Consiste en el derecho de tomar pasajeros, carga y correspondencia en un país distinto del de matrícula de la aeronave y transportarlos al país de matrícula de la aeronave y transportarlos al país de matrícula de la misma. Ejemplo: Una aeronave comercial mexicana que opera en la ruta México-Miami-México, tiene derecho a embarcar pasajeros, carga y correspondencia en Miami y de desembarcarlos en México, al hacer uso de este derecho esta realizando tráfico de cuarta libertad.

QUINTA LIBERTAD. Es la más compleja y reviste dos aspectos; consiste en el derecho de tomar pasajeros, carga y correspondencia en un Estado distinto del de matrícula de la aeronave llevarlos a un tercer país. Ejemplo: Una aeronave de Aero-méxico que opera en la ruta México-Madrid-Miami-México, tiene derecho a embarcar pasajeros, carga y correspondencia en Madrid y desembarcarlos en Miami. Al operar de esta manera en ambos casos esta realizando tráfico de quinta libertad.

La O.A.C.I. registra un número mayor a los 900 acuerdos bilaterales que han diluido suscribir los Estados, pero es realmente creíble que los celebrados excedan del doble de 900. De esos acuerdos el que se considera más importante es el celebrado en 1946 en Bermudas, entre EE.UU., el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, ya que éste convenio sirvió de modelo a una gran cantidad de acuerdos suscritos entre otros países.

México también ha celebrado una serie de convenios bilaterales, entre los cuales se puede mencionar los acuerdos con los siguientes Estados: Portugal, EE.UU., Países Bajos, Bélgica, Dinamarca, Noruega, Suiza, Canadá, Suecia, Alemania Federal, Brasil y España.

Por último y de acuerdo con el maestro Lic. Jacinto H. Pino Muñoz; es necesario dejar constancia que las libertades del aire, no sólo pueden concederse a través de acuerdos bilaterales, ya que también es posible que las autoridades aeronáuticas, en el uso de sus facultades puedan dar concesiones o permisos que involucran el ejercicio de los derechos de tránsito y de tráfico, por las aeronaves de otros Estados. (*)

(*) En el año de 1977, EE.UU. y el Reino Unido firmaron un nuevo convenio que es conocido como Bermudas II. Por sus características este acuerdo no podrá tener la importancia del anterior.

CAPITULO IV

LOS CONTRATOS DE UTILIZACION DE LA AERONAVES

XV. Formas de utilización de los contratos de Aeronaves

Generalmente el propietario de una aeronave explota por cuenta propia su aeronave, con fines que podrían ser lucrativos como por ejemplo en el transporte remunerado de personas o cosas, o bien con fines no lucrativos como ejemplo los turísticos, deportivos, entre otros, pero puede ocurrir que el mismo propietario de la aeronave prefiere cederla a un tercero para que éste la utilice por su cuenta, y es entonces cuando encontramos las siguientes modalidades:

1. El propietario de una aeronave se obliga a transferir a la otra parte, mediante un precio determinado, el uso y goce de la aeronave. En este caso nos encontramos con la figura de un contrato de locación, esto es, el cesionario (locatario) adquiere la tenencia de la aeronave, realizándose los viajes bajo su exclusiva dirección y responsabilidad; por otro lado el cedente (locador) queda al margen de la gestión técnica y comercial de la aeronave, la cual es realizada por cuenta y en propio nombre por el cesionario (locatario), adquiriendo éste la calidad de explotador de la aeronave.

Ahora bien, cabe hacer mención que la transferencia

puede recaer sobre: a) una aeronave a casco desnudo (desarmada), y por lo que se refiere al aprovisionamiento, equipamiento de la aeronave y la contratación de la tripulación será por cuenta del locatario. Otro caso sería b) el de una aeronave armada y tripulada, quedando la tripulación bajo la dirección del locatario; para esta segunda situación se necesita el previo consentimiento de los tripulantes para que pueda realizarse el traspaso de la dirección, ya que eso crearía una importante modificación de la relación de trabajo, pero que no ahondaremos en el tema por no ser el fin del presente trabajo.

2. El propietario de una aeronave se obliga a realizar con una aeronave determinada, mediante un precio establecido los viajes que disponga la otra parte, reservándose la conducción técnica de la aeronave y la dirección de la tripulación. Aquí estaremos frente a un contrato de FLETAMENTO, o sea, el cedente (fletante) pone a disposición del cesionario (fletador) el servicio útil de la aeronave, conservando la tenencia de la misma y el carácter de explotador, sin perjuicio de los derechos del fletador en lo que respecta a la utilización comercial de la aeronave. (7) El fletante puede convenir su obligación por uno o más viajes y entonces estaríamos frente a un fletamento o viaje o bien, por un cierto tiempo y sería pues, fletamento a tiempo

(7) SPASIANO E., "Le persone dell'armamento nella la navigazione aérea", en Rivista del Diritto della Navigazione, 1937, I, p. 65.

Para dejar aún más clara la idea de lo que se entiende por locación y por fletamento a continuación trataremos de hacer una diferenciación entre los mismos contratos.

En la locación, la aeronave constituye el objeto de la prestación debida por el cedente, no así en el fletamento que viene a ser el medio de que se vale el cedente para cumplir con las obligaciones asumidas por el convenio. Podríamos encontrar ciertas dificultades cuando se trate de una locación de aeronave armada y tripulada, ya que en este caso, el locatario al igual que el fletador, tiene la disposición de una aeronave ajena y utiliza los servicios de una tripulación que no ha contratado. Pero para calificar exactamente el vínculo jurídico que existe entre las partes, será necesario estudiar la naturaleza de las prestaciones previstas en el contrato.

Otra característica para diferenciar al fletamento de la locación es cuando, la obligación asumida por el cedente se limita a entregar la aeronave al cesionario, pasando la tripulación bajo la dirección de éste, entonces estaremos frente a la locación; pero si el cedente se ha comprometido a facilitar el servicio de la aeronave sin entregarla al cesionario, haciéndola viajar en las condiciones convenidas, de acuerdo con las instrucciones del cesionario entonces estaremos frente al fletamento y no locación.

Por lo que respecta al hecho de que el convenio atribuye

buya al fletador la facultad de impartir órdenes al comandante, carece de relevancia a los fines de la calificación de la relación contractual como fletamento, en lo que se refiere a la utilización comercial de la aeronave, por cuanto la tripulación se encuentra bajo la dependencia jurídica y económica del fletante siendo a éste en realidad a quien presta sus servicios, por lo que al fletador se le debe el resultado útil de esos servicios.

Con lo anteriormente mencionado en cuanto a que el fletador pueda dar órdenes al comandante no quiero decir que tenga una autoridad sobre él, esto solo viene a ser una razón de conveniencia práctica ya que así se evitará que el fletador tenga que dar las instrucciones al fletante y éste a su vez darlas al comandante, como sería lo normal dada la naturaleza de la prestación debida por el fletante. (8)

Consideramos que es de suma importancia la apreciación de cada uno de los contratos, ya que la distinción o diferenciación entre la locación y el fletamento no es, como pudiera creerse, una cuestión teórica y desprovista de interés práctico; la correcta calificación de las relaciones jurídicas existentes entre cedente y cesionario es de mayor importancia para efectos de determinar quien es el responsable en ciertas

(8) FLORENTINO, A., Corso di Diritto della Navigazione, Firenze, 1948, p. 66.

circunstancias (como por ejemplo en la situación de daños a terceros en la superficie), así como para establecer, cuando sea pertinente, las normas legales aplicables a cada tipo de relación.

De lo anteriormente dicho parece que se deja aclarada con cierta nitidez los rasgos característicos de los contratos de utilización de aeronaves.

Como dice Videla Escalada:

"...hay contrato de utilización cuando una de las partes a cambio de una prestación que se obliga a cumplir, adquiere ya sea el derecho al uso y goce de una aeronave para emplearla en una actividad aeronáutica determinada en interés de la primera". (9).

Agrega este autor que:

"...en busca de los rasgos comunes a todos los contratos de utilización que permitan justificar la definición dada y la categoría sistemática construida, puede decirse que existe una actividad, que debe ser aeronáutica, y que las figuras incluidas deben ser onerosas.

(9) Videla Escalada F., Régimen jurídico de los contratos de utilización de aeronaves, Universidad de Morón, Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico y del Espacio (9-14 Nov. 1964), p. 258.

"Con relación a la actividad, puede decirse que constituye ya que estos son figuras de carácter dinámico.

"El concepto se aclara cuando se analiza la locación ya que no estaría comprendida una simple transmisión del uso y goce de una aeronave para aprovecharla estáticamente; por ejemplo no sería un contrato de utilización, la locación de una aeronave para exhibirla en una exposición.

Se requiere concepto dinámico; la aeronave debe arrendarse para hacerla cumplir sus finalidades específicas". (10)

Para Folchi, manifiesta que contrato de utilización

"...son aquellas relaciones jurídicas que tienen por objeto crear derechos y obligaciones para el empleo de aeronaves en actividades específicamente aeronáuticas", (11) añadiendo que "el análisis del concepto emitido permite extraer dos importantes conclusiones a los fines de nuestro trabajo: a) el objeto de dichas relaciones jurídicas contractuales es la creación de derechos y obligaciones para el empleo de aeronaves, o sea que es el empleo mismo de la aeronave lo que da carácter al contrato; y b) el empleo de las aeronaves debe realizarse en

(10) Videla Escalada, Op. cit.

(11) Folchi, Mario O, Contratos de Utilización de aeronaves; Universidad de Moron, Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico y del Espacio (9-14 nov. 1964), p. 280.

actividades específicamente aeronáuticas, lo que significa que aquellas tendrán que cumplir el hecho técnico para el cual fueron construidas: desplazarse en el espacio aéreo. Por lo tanto no constituiría contrato de utilización el celebrado para usar la aeronave en una muestra o exposición o como depósito, pues la misma estaría, en estos casos, inmovilizada, sin realizar una función específica". (12)

Lo que realmente permite diferenciar a los contratos de utilización con el de transporte sea o no regular es la esencia de las relaciones jurídicas que nacen de los mismos contratos de utilización.

XVI. Los contratos de Transporte aéreo

A. Concepto y Características

Para no estar tan distantes de lo que este trabajo tiene por objetivo nos gustaría antes de dar una definición o concepto del contrato de transporte hacer, una diferenciación de éste con el contrato de fletamento.

Y bien, podremos distinguir al fletamento del transporte en principio por la distinta naturaleza de las prestaciones que forman el respectivo objeto de los contratos.

(12) Folichi, Mario O., Op. y loc. cit.

En el contrato de transporte, el transportador se obliga a conducir a un lugar determinado persona o cosas, tomando a su cargo los riesgos del transporte: el transportador es deudor de una obligación de resultado; la conducción a destino sanas y salvas, de las personas y cosas embarcadas. En el Fletamento, el fletante solo se compromete a hacer viajar la aeronave, poniéndola a disposición del fletador a fin de que este pueda realizar los objetivos que le llevaron a celebrar el contrato (Transporte de personas, mercaderías propias o ajenas, turismo, aerofotografía, etc.), y si bien es cierto que tales objetivos se traducen en última instancia en un transporte de personas o cosas entendido como un hecho técnico (desplazamiento de un lugar a otro), no existiría transporte en sentido jurídico puesto que el fletante no se ha comprometido a entregar el receptum en el lugar de destino; solo se ha obligado a prestar los medios necesarios para el cumplimiento de los fines perseguidos por el fletador, y si estos fines son la realización de un transporte, no por ello el contrato de fletamento se convierte en contrato de transporte, puesto que no hay que considerar como objeto del contrato lo que únicamente fué motivo de la convención para una de las partes. (13)

Por orden de ideas y siguiendo una línea para llegar al final de este punto con el concepto que encontramos para el contrato de transporte, por ahora es menester señalar que elemen-

(13) Dominedo, F., "Svilluppi sulla teoria del noleggio", en Rivista del Diritto della Navigazione 1937 I, p. 117.

tos componen al mencionado contrato o bien que sujetos intervienen en el mismo.

Así pues tenemos que, son varias las personas que intervienen en la realización del transporte aéreo (piloto y demás personal volante, jefes y empleados de aeropuertos, personal técnico de los diferentes servicios necesarios en el tráfico aéreo, transportistas con toda su organización de empresas, pasajeros, remitentes, consignatarios, destinatorios, agentes, etc.) pero realmente para nosotros los que forman parte de la relación jurídica inherente al transporte aéreo son: el transportista y el usuario.

Primera definición o concepto a que llegamos: Transportista o porteador, es "toda persona física o jurídica que en concepto de propietario, explotador o fletador de una aeronave realiza o está en disposición de realizar con ella un transporte aéreo de personas o cosas remuneradas o gratuitamente". (14)

Generalmente, por lo que se refiere al transporte aéreo internacional la mayoría de los transportistas asumen el carácter de empresas colectivas o bien compañías.

No hay que dejar a un lado, al que sin haber podido

(14) Tapia Salinas Luis, "La regulación Jurídica del Transporte Aéreo" Ministerio del Aire. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1953, p. 119.

efectuar el transporte esta en condiciones de hacerlo y no por eso dejará de tener el carácter de transportista como el que efectivamente realiza el transporte.

De la anterior definición encontramos que el transportista puede ser propietario, explotador o fletador de una aeronave, su carácter surge de la actividad del transporte. El sujeto activo del contrato que se trata, viene a ser el transportista y no afecta a la condición del mismo, que el transporte sea de pasajeros, de equipaje o de mercancías.

Como segundo elemento del contrato de transporte se dijo que considerabamos como tal al usuario.

Este viene a ser el sujeto pasivo de la relación contractual existente en el contrato de transporte aéreo, es el que hace uso de ese transporte, ya sea porque se trate de un elemento transportado (pasajero) o bien por servirse de él para el transporte de cosas desde un punto de vista activo (expedidor o remitente) o pasivo (destinatario o consignatario).

Habiéndose mencionado lo que para nosotros constituyen los elementos del contrato en cuestión, pasemos a decir o lo que a nuestro criterio consideramos por elementos objetivos del mismo contrato; por una parte son los pasajeros (elemento transportado) como las cosas que son trasladadas de un lugar a otro por vía aérea; y nótese que se hace esta distinción entre pasa-

jeros y cosas ya que la regulación jurídica es diferente para cada una de ellas; por la otra es la aeronave que realiza la actividad de transportar personas o cosas.

Por fin llegamos a la parte conceptual del contrato de transporte, y aunado nuestro criterio al del maestro Videla Escalada decimos que el contrato de transporte se da "cuando el transportador se obliga a conducir a un lugar determinado personas o cosas, tomando a su cargo los riesgos del transporte; el transportador es deudor de una obligación de resultado: conducir a destino, sanas y salvas, las personas y cosas embarcadas".

La Convención de Varsovia suscrita el 12 de Octubre de 1929, aunque no regula enteramente todos los aspectos relacionados con el contrato de transporte aéreo internacional si nos dice que entiende por transporte internacional y dice: aquel que de acuerdo a las estipulaciones de las partes tiene su punto de partida y de destino en el territorio de dos Estados contratantes; o bien el que tiene como punto de partida y de destino el territorio de un mismo Estado contratante, siempre que haya una escala pactada en el territorio de otro Estado, o sea no contratante. No interesa en estos casos la nacionalidad de las aeronaves ni el hecho de que el transporte se cumpla o no íntegramente, lo que tiene trascendencia, en cambio, es que las partes hayan convenido un transporte el cual contemple como puntos de partida destino o escala los señalados precedentemente. Por

otra parte no basta que el transporte sea internacional para que se aplique la Convención sino que además debe ser remunerado y es aquí donde nos podemos dar cuenta de que existe otro tipo de contrato de transporte y que viene a ser el remunerado y a contrario sensu el gratuito. Sin embargo el transporte gratuito realizado por las empresas de transporte aéreo cae también bajo el ámbito de este texto legal. Además es necesario que el transporte internacional remunerado como el gratuito efectuado por las empresas de transporte aéreo, se refiere a pasajeros, equipajes o mercancías. Es también aplicable la Convención de Varsovia de 1929 a los transportes sucesivos y combinados, entendiéndose por el primero de acuerdo al artículo 3 de la misma Convención, el considerado por las partes como una sola operación, aún cuando haya de ejecutarse sucesivamente por varios porteadores.

B. Transporte de personas

Dentro del contrato de transporte podemos distinguir una primera clase que es la del contrato de transporte de personas y al efecto Gay de Montellá nos define a este contrato como "un contrato de naturaleza puramente consensual, por el cual una empresa de transportes aéreos ordinarios asume la obligación de transportar a una persona, conjuntamente con su equipaje, hasta cierto lugar, por medio de una aeronave de su explotación."

De esta definición se puede deducir lo siguiente:

El contrato de pasaje es de naturaleza consensual, esto quiere decir que, la formación del contrato en materia de transporte de personas viene a resultar de la subordinación al embarque del viajero. Sin embargo no puede hablarse propiamente de contrato. El pago de un billete es una expectativa de contrato, pero no es el contrato. En el momento del embarque, es cuando comienza la realización del contrato, cuyos derechos y obligaciones se prueban con el billete, que viene a ser el documento probatorio de que ha concurrido la voluntad de la empresa y la del viajero para conseguir la formulación del contrato. La expedición del billete es la prefórmula de que va a realizarse un contrato que tiene su realidad en el embarque y cuyas incidencias pueden nacer comenzando el embarque y no antes.

Por otra parte también puede decirse que de la definición anterior se deduce; que el transporte aéreo corresponde a una empresa o a un empresario transportista, ya sea propietaria explotadora de la aeronave, ya sea simplemente fletante de la aeronave.

Que dicho transporte debe efectuarse con una aeronave expresamente dispuesta para el servicio de pasajeros.

Y finalmente también debe considerarse en este tipo de contrato no solamente la persona del pasajero sino también su equipaje. Considerando al equipaje como todo accesorio del viajero, toda convención relativa al pasajero se extiende igualmente

te al equipaje.

A consideración del maestro Rafael Gay de Montellá, el contrato de transporte de viajeros se forma con un doble contrato, por una parte se estipula el contrato de transporte en relación al servicio de desplazamiento que efectúa la aeronave llevando de un punto a otra al pasajero y su equipaje; por otra se concierta el arrendamiento de un puesto, sillón, butaca-cabina, etc., para lo cual el viajero elige de antemano, el lugar.

Ahora bien, el contrato de transporte, de viajeros se formaliza en el transporte aéreo, como en el marítimo, intuiti personas, o sea que los derechos dimanados de aquél, no pueden cederse a un tercero sin la aquiescencia del transportista.

El profesor Luis Tapia Salinas en su obra "LA REGULACION JURIDICA DEL TRANSPORTE AEREO", no acepta ni remotamente la consideración hecha por Gay de Montellá al decir que se considera el embarque de pasajeros como requisito necesario para la existencia del contrato.

Así mismo difiere opuestamente de la opinión de otros autores al decir estos que consideran como requisito necesario la expedición del billete, y el título de transporte es un elemento de prueba del mismo y una obligación de otorgamiento para el transportista.

Siguiendo el criterio del profesor Tapia Salinas, éste agrega dos características más al contrato de transporte de personas:

1. Es un arrendamiento de servicios:

Porque constituye en definitiva para el transportista una obligación de hacer (transportar al pasajero) contraprestado por una obligación de pagar el importe de su servicio, debido a la poca duración de los viajes, no puede equipararse como sucede en el Derecho Marítimo, a un arrendamiento de local.

2. Es de carácter adhesivo:

Los transportistas tienen ya, por lo general, establecidas sus condiciones, que incluso aparecen impresas en los billetes, y el mero hecho de adquirir este título de transporte implica por parte del pasajero la aceptación de estas condiciones, sobre las que, por regla general, no se admite reclamación alguna.

Por lo que respecta al Convenio de Varsovia y en relación con lo que dispone del contrato de transporte de personas alude lo siguiente en su artículo 3°:

"1. En el transporte de pasajeros deberá expedirse un billete de pasaje que contenga:

- a) La indicación de los puntos de partida y destino:
- b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola alta parte contratante y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;
- c) un aviso indicando que si los pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala se encuentra en un país que no sea el de partida, el transporte podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportador por muerte o lesiones, así como pérdidas o averías del equipaje.

2. El billete de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará la existencia ni la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si con el consentimiento del transportista el pasajero se embarca sin que se haya expedido el billete de pasaje, o si este billete no comprende el aviso exigido por el párrafo 1, inciso c), el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22, que limitan su responsabilidad.

Y al efecto hablando de responsabilidad, habrá responsabilidad por parte del porteador según se desprende del análisis de los artículos 342 y siguientes del capítulo XIII de la

Ley de Vías Generales de Comunicación vigente para los ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, cuando se reúnen tres condiciones: que el pasajero haya muerto o haya sido herido o lesionado corporalmente; que el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de las operaciones de embarque o desembarque y siempre, además, que haya culpa del porteador. Habrá culpa del porteador cuando él y sus dependientes no hayan tomado todas las precauciones necesarias para evitar el daño.

La prueba de la culpa del porteador no recae sobre el pasajero. El propio porteador, si pretende eximirse de responsabilidad, tiene que probar que él y sus comisionados tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño, o bien que les fue imposible tomar tales medidas. El porteador puede también atenuar o excluir su responsabilidad si prueba que la persona muerta o lesionada ha sido la causante de daño o ha contribuido a que éste se produzca.

C. Transporte de las cosas.

Es necesario hacer una distinción entre este tipo de transporte ya que nosotros consideramos a las cosas como mercancías y como equipajes, y, para empezar analizaremos primero al contrato de transporte de equipajes.

Existe una gran distinción entre equipajes facturados o registrados y equipajes no registrados ya que los prime-

ros gozan de un régimen jurídico particular y son objeto de relaciones especiales entre el transportador y el pasajero.

Por lo tanto, los equipajes registrados o facturados se encuentran bajo la custodia de transportador, y tal circunstancia pone a su cargo las responsabilidades consiguientes, en cambio, los equipajes no registrados o no facturados quedan en poder del pasajero, estando integrados por lo general por objetos de uso personal, cuya existencia y valor el transportador lo ignora.

El transporte de equipajes facturados o registrados, da lugar, en consecuencia, a un contrato específico que sin embargo no es autónomo, nosotros lo llamaríamos accesorio, ya que su existencia depende de la previa conclusión de un contrato de transporte de personas,

Faltando este último contrato, el transporte no sería de equipajes, sino de mercancías, cayendo para el régimen legal establecido para el transporte de éstas últimas.

La Enciclopedia Jurídica OMEBA define al equipaje como: el conjunto de objetos de uso personal que el pasajero aborda en oportunidad de un viaje, por otro lado, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo establece que debe entenderse por equipaje: los artículos, efectos y objetos de propiedad privada del pasajero que sean necesarios para su uso, comodidad o

conveniencia en relación con el viaje, agregando que no serán aceptados como equipaje registrado los artículos frágiles o perecederos, el dinero, las joyas, la platería, los papeles negociables, los documentos comerciales y las muestras.

Por su parte el Convenio de Varsovia dispone en su artículo 4° que: 1. En el transporte de equipajes facturados, deberá expedirse un talón de equipaje que, si no está combinado con un billete de pasaje que cumpla con los requisitos del artículo 3° párrafo I, inciso c) o incorporado al mismo, deberá contener: a) la indicación de los puntos de partida y de destino; b) si los puntos de partida y de destino están situados en el territorio de una sola alta parte contratante y se han previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá de indicarse una de esas escalas; c) un aviso indicando que si el transporte cuyo punto final de destino o una escala se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdidas o averías del equipaje. 2. El talón de equipaje hace fe, salvo prueba en contrario, de haberse facturado el equipaje y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni al validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo si el transportista recibe bajo custodia el equipaje sin que se haya expedido un talón de equipaje, o si éste, en el caso de que no esté combinado con un bi-

llete de pasaje que cumpla con los requisitos del artículo 3º, párrafo 1, inciso c), o incorporado al mismo, no comprende el aviso exigido por el párrafo 1, inciso c), no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22, párrafo 2, que limitan su responsabilidad.

Dicho lo anterior, cabe aclarar que algunos autores consideran que el transporte de equipajes es un derecho del pasajero, por su parte, Gay de Montellá recoge la teoría o doctrina de la accesoriedad que sostiene que el transporte de equipajes constituye una simple obligación del transportista dentro de las existentes en el contrato de transporte de viajeros.

Morís, considera que el equipaje y el pasajero, con todas las reservas de la dignidad de éste, son los objetos del contrato de pasaje.

Por fin, con lo anotado anteriormente podemos hacer una definición de lo que es el contrato de transporte de equipaje y diremos que es "aquel mediante el cual una empresa de transporte aéreo o un simple transportista se obliga, como consecuencia de un contrato de pasaje anterior o simultáneamente celebrado, a trasladar de un lugar a otro y por vía aérea el equipaje del pasajero citado, comprensivo de los objetos registrados y los que lleva a mano, así como el exceso de peso que sobre la cantidad otorgada a dicho pasajero figura como franquicia, en las condiciones que en este último caso ambas partes convengan".

El profesor Luis Tapia Salinas nos dice quele parece difícil determinar la naturaleza jurídica de este contrato (15) porque dice: "dentro del contrato de equipaje se comprenden tres distintas acepciones, que por su índole especial dan lugar a situaciones y figuras también diferentes:

"a. El contrato de transporte de equipaje registrado: éste puede ser considerado perfectamente como de naturaleza accesoria respecto al del pasajero. En él, el transportista se hace cargo de los efectos como tal equipaje y responde por lo tanto de los daños sufridos por éste de los que no esté especialmente exento.

b. El contrato de transporte de equipaje de mano:

En este caso no existe un verdadero título de transporte, ni siquiera una relación directa entre el transportista y el equipaje.

La existencia y el contenido de éste le es totalmente desconocido a aquél, y la relación jurídica se establece a través de la persona del pasajero, quien, naturalmente, deberá probar su existencia. En estos casos no hay un verdadero contrato y la responsabilidad del transportista se realiza a base de los daños sufridos por el pasajero.

(15) Tapia Salinas Luis, "La Regulación Jurídica del transporte aéreo," Ministerio del Aire, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1953, p. 301.

c. La figura del exceso de equipaje.

Es objeto de una regulación jurídica muy especial, porque así como registrado, en cuanto no sobrepase el peso concedido y cumpla las condiciones precisas, debe ser obligatoriamente transportado, el exceso del mismo ha de ser objeto de un acuerdo especial de voluntades. Ni el transportista está expresamente obligado a su transporte, sino que puede negarse, ni las tarifas aplicables conceden ninguna ventaja sobre las mercancías a las cuales está equiparado".

"El transportista se obliga igualmente al transporte de los equipajes del viajero, aún cuando no se le declaren en el momento de convenir el pasaje, o de retirar el billete", dice Gay de Montellá. (16)

Ahora pasaremos a analizar el contrato de transporte de mercancías que vienen a ser el otro tipo considerado por nosotros como de cosas.

Juan A. Lena Paz nos define a este contrato como:

"El contrato de transporte de mercancías es un contrato de carácter consensual, que queda perfeccionado mediante

(16). Gay de Montellá, Rafael, Op. cit. p. 102

el acuerdo de voluntades, sin que sea menester a tal fin la entrega de los objetos al transportador, y cuya existencia se prueba con la carta de porte".

En el Convenio de Varsovia se establece en el artículo 5°:

1. Todo transportista de mercancías tendrá derecho a solicitar del expedidor la confección y entrega de un título llamado "carta de porte aéreo". Todo expedidor tendrá derecho a solicitar del transportista la aceptación de este documento.

2. No obstante, la falta, la irregularidad o la pérdida de este título no afectan ni la existencia ni la validez del contrato de transporte, que seguirá sometido a los preceptos del presente Convenio, bajo reserva de lo dispuesto por el artículo 9°

El artículo 6° agrega:

1. La carta de porte será librada por el expedidor en tres ejemplares originales y entregada con la mercancía

2. El primer ejemplar llevará la mención "para el transportista" y será firmado por el expedidor. El segundo ejemplar llevará la mención "para el destinatario"; será firmado por el expedidor y el transportista y acompañará a la mercan-

cía. El tercer ejemplar será firmado por el transportista y entregado por él al expedidor previa aceptación de la mercancía.

3. El transportista pondrá su firma antes del embarque de la mercancía a bordo de la aeronave.

4. La firma del transportador podrá ser sustituida por un sello.

5. Si el transportador libra la carta de porte aéreo o pedido del expedidor se estimará, salvo prueba en contrario, que obra por cuenta del expedidor.

El transportista de mercancías tiene derecho a solicitar que el expedidor libere cartas de porte aéreo diferentes cuando haya varios bultos. (artículo 7º).

El artículo 8º de la Convención de Varsovia dice:

"La carta de porte deberá contener los siguientes datos:

- a) lugar donde el documento fue otorgado y fecha de su otorgamiento;
- b) los puntos de salida y de destino;
- c) las paradas previstas; bajo reserva para el transportador de la facultad de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad y sin que la modificación pueda hacer perder el transporte su carácter de internacional;
- d) el nombre y domicilio del expedidor;

- e) nombre y domicilio del transportador;
- f) nombre y domicilio del destinatario;
- g) naturaleza de la mercancía;
- h) el número, modo de embalaje, marcas particulares y numeración de los bultos;
- i) el peso, la cantidad, el volumen o las dimensiones de las mercancías;
- j) el estado aparente de la mercancía y el embalaje;
- k) el precio del transporte, si esta estipulado la fecha y el lugar del pago y las personas que debe pagar;
- l) el precio de las mercancías y eventualmente el importe de los gastos cuando el envío se haga contrareembolso;
- m) el importe del valor declarado conforme al artículo 22 parágrafo 2º;
- n) el número de ejemplares de la carta de porte aéreo;
- o) los documentos transmitidos al transportador para acompañar la carta de porte aéreo;
- p) plazo para el transporte e indicación sumaria de la vía a seguir, si han sido estipulados;
- q) indicación de que el transporte queda sometido al régimen de responsabilidad establecido en la presente convención.

Debemos señalar que la ausencia de la carta de porte o mejor dicho si, con el consentimiento del transportista, se embarcan mercancías sin que se haya expedido una carta de porte aéreo, o si ésta no contiene lo establecido por el inciso c) artículo 8º de la Convención de Varsovia, el transportista no

tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del párrafo 2° del artículo 22 que limitan su responsabilidad.

Teniendo como antecedente lo ya escrito en líneas anteriores es de nuestra consideración, que la carta de porte es un título representativo de las mercancías, configurando un instrumento de posesión de las mismas. Quien es portador de la carta de porte es considerado poseedor de los objetos en ella mencionada y, en consecuencia, la posesión del título equivale a la posesión de los efectos; el transportador es un mero tenedor de la mercancía por cuanto al poseedor de la carta de porte, pudiendo éste disponer de los efectos y transferir su posesión a terceros con solo la transmisión de la carta.

D. Responsabilidad del porteador

Anteriormente se habló de la responsabilidad del porteador en el transporte de pasajeros, así pues consideramos inoportuno repetir dicho análisis, pero si seguiremos adelante con la responsabilidad del porteador en el transporte de equipajes facturados o de mercancías; aquí el período durante el cual responde el porteador es mayor que en el caso anterior (el de los pasajeros). En efecto responde por la destrucción, pérdida o avería de estas especies, cuando el hecho que ha causado el daño se ha aproducido durante el período del transporte aéreo, y se entiende por tal "el período durante el cual los equipajes o mercancías se encuentran bajo la custodia del porteador, sea en un aerodromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo" (Artículo 18 de la Convención de Varsovia de 1929); Ahí mismo señala que el período del transporte aéreo no comprende otras clases de transporte -terrestre, marítimo o fluvial- efectuados fuera de un aerodromo. Pero si estos tipos de transportes se han efectuado para poder cumplir o ejecutar el contrato de transporte aéreo, ya sea para fines de carga, t ransbordo o entrega, se presume que los daños se han producido durante el transporte aéreo. La presunción establecida por la Convención es simplemente legal ya que el porteador puede probar lo contrario si le conviene que se apliquen las normas del derecho común.

Debe advertirse que la Convención se refiere en este

punto solo al equipaje facturado, o equipaje del viajero confiado a su custodia, y no menciona al equipaje de mano o equipaje que el viajero lleva consigo. De tal manera que la determinación del período por el cual responde el porteador por el equipaje de mano no ha sido hecha por la Convención. Eustaqui Martínez opina que no puede aplicarse analógicamente el artículo 18 número 2, porque el equipaje de mano está confiado precisamente a la custodia del pasajero y no del porteador. Dice que más bien le es aplicable el período durante el cual el porteador responde por muerte o lesiones del pasajero. De acuerdo a esta posición el porteador respondería por el equipaje de mano cuando la destrucción perdida o avería de éste se han producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque. Martínez dice: que también hay responsabilidad del porteador si en una escala el pasajero ha entregado estos efectos al porteador y éste los tiene a su cuidado, fuera de la aeronave, en una de sus oficinas.

El porteador puede eximirse de la responsabilidad por la destrucción, pérdida o avería, de cualquier clase de equipaje o de las mercancías, si prueba que el daño se ha debido a faltas de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación; o bien, si acredita que en todos los demás aspectos, él y sus dependientes han tomado las medidas necesarias para evitar el daño. Como las faltas de pilotaje, conducción de la aeronave o navegación, son ordinariamente de responsabilidad de la tripulación de una aeronave y ésta es dependiente del porteador no se

justifica esta causal de exención de responsabilidad.

Así mismo, se ha reglamentado la responsabilidad del porteador por retraso en el cumplimiento del contrato de transporte. Este retraso se puede referir a los pasajeros, al equipaje y a las mercancías. La Convención de Varsovia de 1929 no ha determinado el lapso durante el cual debe considerarse el retraso, y ello ha motivado una serie de elaboraciones de teorías. Para que haya responsabilidad del porteador en este caso es necesario que el retraso se haya debido a culpa del porteador y que efectivamente haya producido daños. Solamente son indemnizables los daños sufridos por la víctima pero no los perjuicios que ésta haya experimentado, las causales de exención de responsabilidad son las mismas contenidas en el artículo 20 de la Convención y, por tanto, habrá que distinguirse el retraso si se ha referido a los pasajeros, al equipaje facturado o de mano, o a las mercancías.

En el artículo 22 de la Convención de Varsovia de 1929, al determinar la responsabilidad del porteador le ha fijado también limitaciones en lo que respecta a su monto. Si hay muerte o lesiones del pasajero el tope máximo asciende a 125,000.00 francos poincaré (poincaré, en memoria del primer Ministro de asuntos exteriores en Francia en el año de 1919, quien pugñó por la celebración de un acuerdo internacional sobre la responsabilidad del transportador aéreo), cuando hay destrucción, pérdida o avería del equipaje de mano el monto máximo asciende

hasta 5,000.00 francos por pasajero; si hay responsabilidad por retraso el pasajero o expedidor debe probar el monto efectivo de los daños, los cuales no podrán exceder en ningún caso los límites señalados en el artículo antes invocado. Cabe agregar que el Franco Poincaré es una moneda integrada por 65.5 miligramos de oro con una ley de novecientas milésimas de fino (artículo 22, número 4, de la Convención de Varsovia de 1929).

Cuando el porteador pretenda aminorar su responsabilidad por causales distintas a las contempladas o si estipula límites más bajos de responsabilidad que los establecidos por la Convención, las cláusulas en que así lo indiquen serán nulas. Pero en cambio es permitido, los convenios entre porteador y pasajero o cargador para determinar límites más altos de responsabilidad. El porteador pierde el beneficio del límite de responsabilidad cuando no ha expedido los títulos de transporte o cuando éstos no contienen ciertas menciones que la Convención considera esenciales, también es posible perder este beneficio si hay dolo del porteador o de sus dependientes, o bien si han cometido faltas que, de acuerdo a la ley del tribunal que conoce del asunto, se consideren equivalentes al dolo.

Para que el viajero expedidor o destinatario, pueda ejercer su acción ante los tribunales de justicia es necesario que previamente haya hecho una protesta, al no existir ésta, (la protesta al recibo del equipaje o de la mercancía) existe una presunción a favor del porteador en el sentido de que los efectos

han sido entregados en buen estado y de conformidad al contrato de transporte. Claro está que esto admitiera prueba en contrario ya que la presunción es simplemente legal. Si hay avería del equipaje, el viajero o destinatario deberá hacer una protesta inmediatamente o a más tardar dentro de los tres días siguientes a la entrega; en el caso de averías a la carga, cuenta con siete días para hacer el reclamo, y si hay retraso la protesta debe hacerse dentro del plazo de catorce días, contados a partir de que el equipaje o mercancía fueron puestos a disposición del viajero o destinatario.

Consideramos igualmente que el maestro Jacinto Héctor Pino Muñoz, que la responsabilidad del porteador tiene ciertas características que podríamos sintetizar en: 1) SUBJETIVO: éstos es porque el transportador aéreo responde si hay culpa de su parte o de sus dependientes. 2) LIMITADO: esto es porque no se repondrá por el monto real y total de los daños y perjuicios que se hayan ocasionado sino que únicamente responderá según lo establezca la Convención de Varsovia para cada caso, y 3) La carga de la prueba será por parte del porteador, ya que se presume la culpa por su parte y es éste quien deberá probar las correspondientes causales de exención de responsabilidad.

E. Charter aéreo. Presente, futuro y problemática de estos vuelos

Resulta evidente que por virtud de la transportación

aérea haya sido posible aproximar increíblemente en distancia a los más recónditos lugares de la tierra, dejando de ser obstáculo las infranqueables hileras de montañas y los grandes oceanos, para que ahora el hombre, aprovechando este medio moderno de la locomoción, lo use en su beneficio, acudiendo el derecho en su auxilio para encuadrar, reglamentar y distinguir las diferentes instituciones jurídicas que puedan surgir con motivo de la aeronavegación.

De las diferentes instituciones jurídicas aéreas que existen, una de ellas es la que nos interesa y de la cual es objeto esta tesis, esta es: el contrato de fletamento en la aeronáutica civil o dicho de otra forma y comunmente conocido en el ámbito aéreo es el Charter aereo.

Desde el momento en que contratamos una aeronave determinada sea con el fin de procurar alivio a un niño enfermo, sea también que lo contratemos con el fin de transportar personas o mercancías, o bien para realizar un salvamento, una expedición científica, etc., podemos decir que estamos en presencia de un contrato de fletamento o charter contract, del Derecho Inglés.

El Derecho Aéreo, apropió la denominación de fletamento y la encierra en su campo, de un precedente histórico que es el fletamento marítimo, del cual deriva su nombre.

Siendo la aeronavegación la resultante de un fenómeno

técnico económico, que con la rapidez con que los pueblos han venido usando este medio de locomoción, se han creado normas que regulen su actividad extendiéndose entre los pueblos formando su legislación uniforme, ha sido necesario introducir practicas de materias que como la marítima, se le asemejan, y que en relación al fletamento, muchas veces lo equiparan, y del cual debe distinguirse; como ejemplo, el Código de la Navegación Italiana de 1942, que estipula se deba aplicar analógicamente las normas del fletamento aviatorio.

El Derecho aeronáutico admite el fletamento de aeronaves, y; lo admite en varias de las modalidades propias del fletamento de la aeronave, haciendo distinción entre fletador y transportista y demostrando a la vez que en el vasto campo del derecho aeronáutico se aceptan los principios jurídicos que rigen y distinguen el contrato de fletamento y el contrato de transporte.

El derecho internacional, en materia de aviación admite el fletamento de aeronaves, aunque propiamente no lo disciplina, cuando en el artículo 2 de la Convención Internacional para la regulación de la Navegación Aerea, de París de 1919, lo hace presumir al momento de referirse al derecho de cada Estado contratante de conceder la libertad de pasaje inofensivo de aeronaves sobre su territorio, cuando sean desempeñados por vuelos regulares. No ha sido sino hasta la Convención de Aviación Civil Internacional, de Chicago de 1944, que estipula expresamente,

tratándolo en su artículo 5, aunque de una manera imperfecta e incompleta.

Por ahora haremos remembranzas jurídicas a cerca del fletamento marítimo y del que nos ocupa la tesis; el fletamento marítimo en los siglos anteriores a la invención y desarrollo de los medios modernos de locomoción, fue la forma más difundida y más importante para el traslado de personas y mercaderías de un lugar a otro en una aeronave determinada, siendo el precedente histórico del fletamento aéreo.

En cuanto que en el derecho marítimo el fletamento marítimo ha tenido ocasión de desarrollarse, ha inducido a algunos juristas a sostener que solamente en este campo puede hablarse de un verdadero y propio contrato de fletamento.

Antiguamente, Marghierì, expresó la duda de que el contrato de fletamento propio del derecho marítimo pudiera extenderse al campo de la aviación, negando que pudiera hablarse de un contrato de fletamento aeronáutico, él dice: que no es posible compararlo o equipararlo con un verdadero contrato de fletamento, por la gran complejidad y variedad de diferencias tanto del medio (aire-agua) como del vehículo (barco-avión) no pudiendo emplear la palabra fletamento sino en un sentido muy extenso más bien para un relato de las semejanzas, antes que de igualdad y parecido.

Lo anterior a nuestro parecer viene a ser demasiado vago y no justifica una verdadera afirmación como la que hace.

La determinación de la nave que en la navegación marítima es esencial para configurar el contrato de fletamento y que actualmente por la mayor seguridad en los transportes marítimos es menos sentida esta determinación, en el derecho aéreo, donde además del mayor riesgo, muchas otras razones pueden concurrir y hacer que en la travesía se quiera o se prefiera una aeronave, antes que otro, la individualización de la aeronave será elemento esencial para configurar el contrato.

De lo anteriormente mencionado, podemos decir que la afirmación que alude Marghierí, no tiene fundamento alguno, ya que no existe motivo por el que este contrato, no pudiera prosperar en el derecho aéreo.

Más son las semejanzas que las diferencias entre el contrato de fletamento marítimo y el aéreo. Los derechos que los regulan, ambos tienen relaciones jurídicas que surgen del mismo contrato. Los vehículos por que se realizan muestran caracteres idénticos, en el ámbito de uno y otro derecho. La aeronave o el buque, tienen individualidad propia, ambos tienen nacionalidad, y pueden conceptuarse en formas determinadas, como prolongamientos territoriales de los Estados de su registro o matrícula.

Por lo tanto no son tantas las diferencias entre el fletamento marítimo y el aéreo, como para afirmar que no se pueda hablar de un verdadero contrato de fletamento en el campo de la aviación.

Ahora bien, el propietario de una aeronave puede utilizar la misma para su uso particular, como cuando lo destina para el transporte de mercancías de su exclusiva propiedad, con un fin científico, deportivo, para fotografías aéreas, etc. Pero cuando el propietario fleta los servicios del mismo u otra persona, mediante una remuneración, nos encontramos ya ante un contrato de fletamento o charter contract, según la legislación anglosajona. Las diferentes formas en que el propietario puede indirectamente explotar su aeronave, configuran otros tantos contratos de fletamento o charters con características propias diferenciando fundamentalmente entre sí, por lo que resulta inadecuado intentar una definición que los abarcara a todos.

Por su parte la Ley de Vías Generales de Comunicación, en los artículos 329 y 330 regula el servicio público de transporte aéreo nacional y al hacerlo distingue entre servicios regulares y no regulares. En el artículo 337 encontramos la clasificación del servicio público de transporte aéreo internacional de la siguiente manera:

- a) Servicio mexicano de transporte internacional regular.

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

Analizando estas disposiciones nos damos cuenta de que en la legislación mexicana puede considerarse que el término vuelo charter, o vuelo de fletamento, equivale a servicio público de transporte no regular. Ahora bien no encontramos en la mencionada ley ni en las normas que la complementan una definición o concepto de lo que debe entenderse por servicio NO REGULAR.

Por otro lado del estudio del artículo 329 de la Ley de Vías Generales de Comunicación puede comprenderse en qué consiste un transporte aéreo regular, lo anterior se refiere al servicio aéreo nacional, esto por analogía puede ampliarse también a los vuelos internacionales. Los requisitos que deben cumplirse para que opere un servicio aéreo regular son:

- a) Debe haber una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los términos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, lo cual significa que deben cumplirse las normas generales que en materia de concesión se esta-

blecen en el libro I, capítulo III, de la Ley en comento y además deben cumplirse las normas especiales que en materia de concesiones aeronáuticas establecen en el libro IV.

b) El servicio debe tener itinerarios, frecuencias de vuelo y horario previamente aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

c) Debe tratarse de servicios remunerados conforme a tarifas previamente aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y debidamente puestas en conocimiento del público.

d) El servicio debe tener una accesibilidad permanente al público.

Es indudable que se esta en presencia de vuelos regulares cuando se está operando el servicio y cumpliendo con todos los requisitos que anteriormente señalamos; pero si falta alguno o algunos de estos requisitos se estará en presencia de un vuelo no regular o vuelo charter, cabe hacer la aclaración que en la doctrina esos requisitos no tienen la misma importancia para determinar si hay o no un servicio regular; o sea, la aprobación previa de las tarifas o la existencia de la concesión no define esencialmente lo que debe entenderse por servicio aereo regular o no regular. Por el contrario, la existencia de itinerarios, frecuencias, horarios y la accesibilidad permanente al público

constituyen características que en la legislación comparada se aceptan generalmente como necesarias para que exista un servicio regular. A lo expuesto hay que agregar que incluso la presencia de alguna de estas características es relativa; baste para ello recordar la definición de servicio aéreo internacional que da el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, según la cual puede haber vuelo regular aún cuando no haya un horario publicado cuando estén operando vuelos tan regulares o frecuentes como para constituir una serie que puede reconocerse como sistemática. El servicio aéreo internacional regular es una serie de vuelos que reúne todas las características siguientes:

- a) pasa por el espacio aéreo de dos o más Estados;
- b) se realiza con aeronaves para el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración, de manera tal que el público puede utilizar todo vuelo;
- c) se lleva a cabo con objeto de servir el tráfico entre dos o más puntos que son siempre los mismos, ya sea;

I. ajustándose a un horario publicado, o bien;

II. mediante vuelos tan regulares o frecuentes como para constituir una serie que puede reconocerse como sistemática. (17)

Muchos de los vuelos no regulares han adquirido cier-

(17) Documento OACI, 7278-C/841, 10/5/52.

tas características de los vuelos regulares, por lo que existe acuerdo en que la definición comentada ya no es plenamente útil para diferenciar los vuelos regulares de los no regulares, por lo que muchas compañías regulares para defenderse de la competencia de los transportistas no regulares, transforman total o parcialmente un vuelo regular en vuelo charter. Es por ello que en la Conferencia sobre transporte aéreo celebrada en Montreal en el año de 1977 se acordó revisar la definición del consejo sobre transporte aéreo regular y, al mismo tiempo establecer una definición o pautas que caractericen las operaciones de transporte aéreo internacional no regular y las distinguan de las operaciones regulares. (18)

La Convención de Chicago de 1944 suscrita por México, en sus artículos 5, 6 y 7, establece un régimen jurídico diferente para cada una de las clases de servicios aéreos; en materia de servicios regulares prevalece la soberanía de los Estados y éstos son, en consecuencia, libres para conceder o no autorizaciones; pero si se trata de vuelos no regulares existe la libertad de sobrevuelo y de escala técnica y, además, se puede embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo con sujeción a las normas que determine el Estado correspondiente.

Como puede verse, las normas que se contiene en la Ley de Vías Generales de Comunicación (vigentes desde el año de 1950) no son claras totalmente para hacer la diferenciación de los vuelos regulares y los no regulares consideramos deben ser

modificadas para ponerlas al día con los avances que se han experimentado en materia de transporte aéreo comercial.

Pero hay que notar que la Ley de Vías Generales de Comunicación hace mención a lo que establece la Convención de Chicago por lo que respecta a servicios regulares y no regulares ya que determina para cada uno de ellos un estatuto jurídico diferente; en el artículo 337 de la Ley de Vías Generales de Comunicación sujeta a los servicios mexicanos de transporte internacional no regular a un régimen diferente al de las concesiones, ya que en estos casos se confieren permisos que son revocables en cualquier tiempo, pero si se trata de servicios extranjeros de transporte internacional no regular conceden autorizaciones para cada caso.

La ley ha regulado las autorizaciones antes mencionadas.

Así el artículo 337 de la Ley de Vías Generales de la Comunicación, párrafo IV, dispone lo siguiente:

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

I.-...

IV.- El servicio extranjero de transporte internacional no regular, con autorización en cada caso, de la Secretaría de Comunicaciones. Cuando estos vuelos

pretendan efectuarse entre puntos o zonas comunicadas por una empresa mexicana de transporte internacional regular, tales autorizaciones sólo podrán otorgarse si esta empresa no está en condiciones de realizar el vuelo.

Tanto las concesiones como los permisos se ajustarán, en su caso, a los términos de los tratados o convenios internacionales aplicables, Los permisos o autorizaciones para servicios extranjeros de transporte internacional se sujetarán al principio de equitativa reciprocidad, y la Secretaría de Comunicaciones cuidará que su otorgamiento no entrañe peligro para la seguridad de la nación, ni lesione los servicios mexicanos de transporte aéreo".

Cabe igualmente mencionar lo que dispone el artículo 338 de la Ley en comento que a la letra dice:

"Para internarse en territorio mexicano y salir de él, las aeronaves extranjeras deberán cumplir con los siguientes requisitos:

I.-...

III.- Cuando se trate de aeronaves extranjeras de servicio público internacional en vuelo de tránsito sobre territorio mexicano, o que aterricen en el mismo sin embarcar ni desembarcar pasajeros, carga o correo, de-

berá darse aviso previo y oportuno, en cada caso, a la Secretaría de Comunicaciones. El tránsito y aterrizaje de estas aeronaves quedan sujetos, además, a las disposiciones sobre aduanas, población y policía. Se entiende que esta disposición es solo aplicable a los vuelos no regulares, porque los vuelos internacionales regulares efectuados por compañías extranjeras requieren, aún para los efectos de tránsito y de escala técnica, de permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones. Estas normas pueden ser modificadas a través de acuerdos bilaterales, los cuales pueden ser más liberales en este aspecto; México ha suscrito convenios bilaterales con diversos países, como por ejemplo con: Argentina, Brasil, Canadá, Francia, Italia, República Federal de Alemania, Estados Unidos de Norteamérica, Suecia, etc. En esos convenios no se encuentran regulados los vuelos de fletamento, pero hay convenios, como es el caso el celebrado con los Estados Unidos de Norteamérica, en que a través de un memorándum de entendimiento se dan normas sobre estos vuelos.

Volviendo al tema de los charters, la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 330 y 336 inciso a) segundo párrafo, dicen:

"artículo 330. El servicio público de transporte aéreo, no reular, está sujeto:

- a) a la obtención del permiso en los términos de esta ley y demás disposiciones aplicables;
- b) a la realización de vuelos conforme a convenios con los usuarios del servicio, con arreglos a esta ley y sus reglamentos;
- c) a remuneración sujeta a lo previsto en el artículo 336 inciso a) segundo párrafo".

"artículo 336.- La Secretaría de Comunicaciones podrá:

- a) Conceder permiso para la realización de vuelos especiales de transporte público; pero cuando pretendan efectuarse entre puntos comunicados por una empresa de transporte regular, los permisos solo se otorgarán en caso de que la empresa concesionaria de este servicio no este en condiciones de realizar por si misma el vuelo".

La duración del permiso, según el artículo 334 fracción II, se fijará tomando en consideración la importancia de la empresa y las inversiones iniciales hechas por la misma.

Para poder determinar la norma aplicable a cada caso es necesario distinguir entre el contrato de fletamento o vuelos de fletamento, según sea de servicios nacionales o bien de servicios públicos internacionales, y dentro de estos últimos habrá que diferenciar entre aquellos realizados por empresas nacionales y extranjeras.

En relación a los vuelos de fletamento originados en

el extranjero, a México le interesa fomentar este tipo de turismo por lo cual acepta las categorías de vuelos de fletamento que establecen la reglamentación o las autoridades aeronáuticas de EEUU y Canadá, siempre que estos tipos de vuelos no afecten los intereses de las compañías aéreas mexicanas. Igualmente se han autorizado los vuelos de fletamento que realiza la empresa alemana Cónдор. Los permisos correspondientes se otorgan por plazos determinados que no van más allá de un año o por series de vuelos. En relación a los vuelos de fletamento que tienen su origen dentro del país, la política que se ha seguido es considerar cada caso en particular. El interés primordial en esta última alternativa es proteger a las líneas aéreas nacionales regulares.

Con todo lo antes mencionado acerca de las características del contrato de fletamento que establece la Ley de Vías Generales de Comunicación podemos al fin llegar a establecer una definición, aún cuando muchos autores no se ponen de acuerdo en dar una en concreto, podemos mencionar la siguiente: Ambrossini: "fletamento es el contrato por medio del cual el fletante reservándose el control de la tripulación y la conducción (técnica) del avión, cede a otra persona total o parcialmente, y contra remuneración, su uso por un viaje (fletamento por viaje) o por un cierto tiempo (fletamento a tiempo)".

Con la anterior definición sentimos que abarca a las distintas clases de fletamento que existen, haciendo la aclaración que uno solo de ellos no puede existir sin la inclusión de

otro; por ejemplo: el fletamento total tiene que ser al mismo tiempo por un viaje o por un tiempo determinado; el fletamento por viaje tendrá que ser al mismo tiempo total o parcial; y así hasta llegar a todas las combinaciones posibles.

El fletamento total tiene lugar cuando "el fletante pone la capacidad útil de la aeronave a disposición del otro contratante llamado fletador, obligándose éste a pagar una suma llamada flete, fijada generalmente por viaje globalmente o, como el transporte de carga, a tanto la tonelada".

En el fletamento la capacidad total de la aeronave se fleta a un solo fletador, con excepción de los lugares necesarios para el personal y material de la aeronave. Fletada una aeronave totalmente, el fletante no podrá sin consentimiento del fletador, recibir carga o personas de un tercero, y si lo hiciera, podrá dicho fletador obligarle a desembarcar.

El fletamento parcial es un contrato similar al que acabamos de mencionar, con la única diferencia que se limita solo a una parte de la capacidad útil o capacidad neta de la aeronave. Por ejemplo un compartimiento, determinado número de asientos, bodega, etc.

Hay fletamento a viaje o voyage charter, cuando el fletante fleta la aeronave al fletador por uno o más viajes determinados, ya sea de ida o de ida y vuelta. En este fletamento todos los gastos de la explotación corren por cuenta del fletante.

La duración del contrato halla su vencimiento natural al término del o de los viajes que pueda efectuar la aeronave, considerados como fletamentos aislados con plena autonomía.

Una de las características del fletamento es la determinación de la nave, surgiendo aquí un problema difícil de resolver. El Código de la Navegación Italiana habla de un tipo especial de contrato llamado "transporte de carga total o parcial en nave determinada", marcando la línea de confín entre negocio de fletamento y negocio de transporte, como lo afirma en su exposición de motivos. Ello quiere decir, que este contrato no es fletamento ni transporte, sino un contrato que participa de ambas especies.

De esta especial contrato habrá dos problemas que resolver: el primero, es que si la noción de fletamento esta ligada a la de transporte. Si esto sucede, ambas se confunden en una sola y esto no es cierto, pues son conceptos diversos, pues si bien es cierto que uno de los fines más frecuentes de fletamento es el de transportar, no menos cierto es que puede tener otros fines diversos a los del transporte, como son los de una expedición científica, la de salvamento, la de siembra aérea. etc.

El segundo problema es como distinguir el transporte de carga total y parcial sobre nave determinada del fletamento a viaje con fines de transportar carga.

Tanto el fletamento como el "transporte de carga total o parcial" tienen un elemento común, una "determinada nave" elemento que es esencial al fletamento y que no puede existir sin él, y que lo lleva en sí el segundo.

La determinación de la nave es elemento esencial en el transporte de carga total o parcial?

Esta respuesta nos la da Dominedo (19) calificándolo de accidental, ya que se puede considerar el transporte de carga total o parcial como un verdadero transporte, y entonces, la designación de la nave no tiene importancia pudiendo el transportador sustituirla. Sin embargo deducida una nave determinada, afecta al contrato, ya que su existencia depende del cumplimiento de esa condición convirtiéndose la determinación de la nave en elemento esencial del contrato, por voluntad de las partes, y no por naturaleza del mismo.

Por lo tanto, podemos decir que el transporte de carga total o parcial en nave determinada, es en verdad un fletamento a viaje estipulado por el fletador con el fin de transportar carga.

Hablamos de fletamento a tiempo o charter time cuando el fletante arma, equipa y pone la aeronave, con comandante y tri-

(19) Ambrosini Antonio, "Curso de derecho aeronáutico", I, Ed. Revista di Diritto Aeronáutico, Roma, 1933, p. 14.

pulación a disposición de otro, llamado fletador, por un determinado tiempo, en el transcurso del cual debe permanecer a disposición del fletador. En este caso, nos hallamos frente al fletamento propiamente dicho, caracterizado en el "time charter" del derecho marítimo angloamericano.

En el fletamento a tiempo el fletante provee a los salarios de la tripulación, al seguro del casco, a la conservación de la aeronave, etc., mientras que el fletador corre con los suministros de la explotación, como combustibles, agua, lubricantes, etc., y con el pago del flete que generalmente se fija por tiempo.

El fletamento a tiempo es una figura jurídica más típica que la del fletamento a viaje, no teniendo confusión con el transporte, aunque se estipule en el contrato que su fin es el transporte de cosas o personas, la determinación de la aeronave como elemento esencial del contrato de fletamento a tiempo, parece más lógica, ya que la aeronave queda a disposición del fletador por el tiempo que se haya convenido, y él, según le convenga, podrá efectuar los servicios que ordene o no efectuar ninguno. El fletamento a tiempo se efectúa y se extingue normalmente, aún si el fletador no usa la nave o no la hace navegar. Esto porque en el fletamento a tiempo, la principal obligación del fletante es la de poner a disposición del fletador una determinada aeronave armada y tripulada, por un tiempo estipulado, para efectuar bajo las órdenes del fletador, los servicios de que

ella es capaz.

En el fletamento a tiempo, el capitán queda bajo las órdenes del fletador, a diferencia del fletamento a viaje, en el cual el capitán continúa a las órdenes del fletante.

✓ Según Gay de Montellá, existen dos tipos de fletamento a tiempo, que él los denomina "fletamento a tiempo transporte" y "fletamento a tiempo arrendamiento" y los cuales se diferencian en la concentración del poder direccional de la empresa de navegación.

Existe el primero cuando el fletador se le concede solamente el derecho de dar órdenes sobre la ejecución del transporte, permaneciendo la empresa de la navegación en manos del fletante, mientras que al fletador le compete solamente el control de dar órdenes en la nave; este tipo de fletamento es la forma más difundida del fletamento a tiempo.

Se da el segundo, cuando al fletador se le concede el control general de la nave (con su tripulación y comandante), asumiendo el fletador la empresa de la navegación. El fletante se limita a ser el empresario de un negocio arrendaticio, mientras que la especulación de la navegación o del transporte, que puede ser de mercaderías o de personas, compete directamente al fletador, quedando pues, el fletante obligado solamente a poner a disposición del fletador la energía vinculada en los servicios,

para los fines de la navegación, junto con su comandante y su tripulación.

En cambio en el fletamento a tiempo transporte, la empresa propietaria de la aeronave la cede por un tiempo determinado al fletador, quien, haría de empresario del transporte. En este tipo de contrato, el fletante pone a disposición del fletador la aeronave armada y equipada asumiendo sola la prestación de la misma para el resultado de la explotación, quedando el capitán y la tripulación bajo su dependencia, aunque a las órdenes del fletador, correspondiendo a este último solamente la especulación comercial, reservándose el fletante la especulación náutica.

No cabe duda que el fletamento a tiempo transporte es un verdadero fletamento a tiempo, con el fin de transportar ya sea cosas, o personas y que en él todos los requisitos de fletamento concurren, aunque como se deduce de su nombre, no admite más que como fin el transporte.

Refiriéndonos al "fletamento a tiempo arrendamiento", deducimos que se trata de un verdadero contrato de arrendamiento y no de fletamento, en la verdadera acepción de este contrato, ya que al ceder la posesión de la nave, al transferir la tenencia de la misma al fletador, se desvirtúa el concepto de fletamento, el cual se caracteriza por la no transmisión de la tenencia de la nave, quedando siempre en manos del fletante.

Por lo tanto podemos afirmar, que el fletamento a tiempo arrendamiento constituye no un fletamento, sino un verdadero contrato de arrendamiento por tiempo determinado; afirmando también por otro lado que el fletamento a tiempo transporte entra dentro del concepto de fletamento a tiempo, aunque con el solo fin de transportar personas o cosas.

Consideramos necesario ahora presentar un análisis del acuerdo bilateral de servicios aéreos charter entre Estados Unidos y La Gran Bretaña, para darnos cuenta en forma específica de lo que puede realizarse en diversas jornadas que se celebran con el fin de unificar criterios o dar disposiciones por lo que se refiere al contrato de fletamento,

El nuevo acuerdo bilateral.- A través de un intercambio de notas diplomáticas firmadas el 25 de abril de 1978, el Reino Unido y Estados Unidos aprobaron un acuerdo relativo a servicios aéreos charter de pasajeros y carga. El acuerdo incorpora los servicios no regulares entre ambos países a las disposiciones vigentes en otro acuerdo firmado en 1977 al cual se le denominó Bermudas II. El nuevo acuerdo consiste en una enmienda al artículo 14 y también al Anexo 4 de Bermudas II, por medio del cual se determina un intercambio de derechos de tráfico de vuelos charter únicamente para los servicios aéreos trasatlánticos entre Estados Unidos y El Reino Unido, por parte de las líneas aéreas charter designadas. El acuerdo provee una designación ilimitada de líneas aéreas que pueden utilizar dichos derechos; sustituye

sistema de permisos por la aprobación de vuelos individuales; establece principios de competición justa; permite que las tarifas charter al por menor sean reguladas sólo por el país de origen y que el precio del fletamento de la aeronave sea regulado sujeto finalmente al control del país de origen (a falta de resolución de controversias por intermedio de consultas). Finalmente provee que se acepten las reglamentaciones aplicables en materia de viabilidad del fletamento de acuerdo al país de origen y dispone que la responsabilidad exclusiva de hacer cumplir estas reglas corresponden al país de origen. Sin embargo y en forma transitoria, la aplicabilidad de las reglamentaciones en materia de viabilidad del fletamento se supeditarán a ciertas excepciones específicas que se indican en el nuevo Anexo 4.

El Anexo 4 señala seis categorías de fletamentos de pasajeros y los criterios de viabilidad que corresponden a cada una de dichas categorías.

La Categoría A, incluye aquellos charters que exclusivamente comprenden el transporte aéreo y aquellos que tienen paquetes de tours ("Tour packages") opcionales. Por lo tanto los fletamentos de reserva anticipada (ABC-"Advance Booking Charter"), fletamentos de afinidad y fletamentos para viajes colectivos o grupos de viaje (TGC-"Travel Group Charter") pertenecen a esta categoría. Todos los participantes de los fletamentos de la Categoría A, deben ser nombrados en una lista de pasajeros archivada con el país de origen al menos 21 días antes de la fe-

cha proyectada para la partida del vuelo, con una excepción en el sentido de que el 10% de los asientos de esta categoría que hayan sido contratados por cada fletador pueden ser ocupados por pasajeros que no estén en la lista mencionada y que pueden ser sustituidos hasta cinco días antes de la partida.

Los fletamentos de la categoría B requieren la compra obligatoria de alojamientos por al menos tres noches (fuera del transporte aéreo). Dentro de esta categoría cabe incluir los fletamentos de viajes todo comprendido (ITC-"Inclusive Tour Charters"), fletamentos de viajes todo comprendido con una parada (OTC-"Study Group Charters") y fletamentos de reserva anticipada, fletamentos para viajes colectivos y fletamentos de afinidad que incluyan paquetes de tours. Los participantes deben ser nombrados en una lista de pasajeros registrada con el país de origen al menos 15 días antes de la proyectada partida del vuelo, permitiéndose una sustitución limitada hasta cinco días antes de la partida.

Tanto los fletamentos de la Categoría A como los de la B requieren que se compre el pasaje aéreo de ida y retorno, que el viaje tenga una duración de por lo menos siete días y ambos permiten el "fletamento mezclado" de los pasajeros que retornan, es decir, los pasajeros pueden seleccionar vuelos de regreso en forma separada de su grupo del viaje de "ida" en cualquier vuelo del mismo organizador del vuelo de fletamento (siempre que el organizador ofrezca esta opción).

Las categorías C, D, E y F corresponden respectivamente a fletamentos de entidad única ("single entity"), personal militar, fletamentos para eventos especiales y fletamentos de incentivos de ventas. El Anexo 4 provee también que cada fletador debe contratar 20 o más asientos por categoría de fletamento de acuerdo con el Anexo 4 y que no más de tres categorías de fletamento pueden ser incluidas en la misma aeronave.

Con respecto a los fletamentos de carga, el Anexo 4 provee tres categorías generales reguladas esencialmente por las reglas del país de origen: vuelos de uso personal/ entidad única ("sole use/single entity flights"), que tienen lugar cuando la capacidad completa de la aeronave es fletada por una sola persona que no sea expedidor, agrupador de carga o cooperativa de expedidores de carga; vuelos "especializados" para el transporte de ganado o carga de gran tamaño fletado a base de la carga útil del avión o a base de un fletamento compartido; y "otros" fletamentos de carga. Esta última categoría estipula específicamente la existencia de vuelos de fletamento compartido que se originan en el Reino Unido (supeditados a requerimientos de tamaño mínimo para los embarques de fletadores individuales); para vuelos que se originan en Estados Unidos sólo se permiten aquellos en los cuales las ventas se hacen a base de la carga útil del avión por fletadores individuales (incluyendo expedidores, agrupadores de carga y cooperativas de expedidores de carga).

Los requerimientos determinados por el Anexo 4 con res-

pecto a la viabilidad del fletamento no reemplazan las reglas determinadas por cada país, y, si proveen un conjunto limitado de criterios que las Partes Contratantes entendieron se aplicarían transitoriamente a las operaciones de fletamento entre ambos Estados (supeditado a un derecho limitado de cada gobierno para renunciar o desistir de dicho criterio).

El acuerdo contempla que cada fletamento se conformará al criterio de viabilidad del fletamento acordado, al igual que a las reglas de su país de origen. Por otra parte, se entendió de que por cuanto los requerimientos fundamentales de la viabilidad del fletamento (por ejemplo, provisiones para reserva anticipada o compra de excursión) de las reglas de cada país son más restrictivas que el criterio del Anexo 4, dichos requerimientos serán modificados o desistidos en favor de las reglas del Anexo.

El nuevo artículo 14 en su párrafo 1º entrega los principios referentes a los servicios aéreos de fletamento de acuerdo con la política aérea de Bermudas II. El artículo a través de una amplia descripción da a conocer los motivos por los cuales se debe mantener y desarrollar una red regular "viable": "donde existe o puede aguardarse una demanda sustancial" para "servicios regulares consistentes y fácilmente disponibles". Dada esta pre-condición, la red regular puede abastecer o se dirige "a todas las partes de la demanda y particularmente a aquellos que requieren una más amplia y flexible variedad de servicios aéreos."

Sin embargo, el párrafo 1° agrega de que hay una "demanda sustancial y creciente de aquel sector que es más sensible a los precios que al tiempo...al nivel más reducido posible de tarifas". Por lo tanto se deben mantener y desarrollar "servicios de fletamento económicos y eficientes" para confrontarse con esta demanda, teniendo presente la relación entre los servicios regulares y no regulares y la "necesidad de un sistema total de servicios aéreos".

El párrafo 1° indica que se aplicarán las provisiones del acuerdo bilateral a los servicios aéreos charter, recalcando que deben proseguir los esfuerzos para lograr un acuerdo multilateral que cubra los servicios aéreos de fletamento del mercado existente en el Atlántico Norte. Esta aseveración ha sido una constante idea planteada por la Comisión Europea de Aviación Civil y previamente en reiteradas ocasiones Estados Unidos había indicado su desagrado al respecto. Por lo tanto, es interesante reconocer este aspecto de multilateralidad en este Acuerdo Bilateral.

Al conocerse este Acuerdo y al examinar el Acuerdo de Bermudas II ciertos aspectos sobresalen y merecen ser analizados. Por ejemplo, se aprecia significativamente que no hay ninguna provisión que establezca una relatividad fijación de tarifas/capacidad entre los servicios charter y los servicios regulares, justamente el elemento crítico que hay que tomar en cuenta al establecer un sistema regulatorio estable y significativo.

Implícitamente se denota del artículo 14 una distinción entre las operaciones regulares y las no regulares, que conjuntamente forman el sistema total. Asimismo el Acuerdo permite hacer distinciones en cuanto a los mercados.

i) Los "Mercados": El Mercado regular consiste "particularmente" de pasajeros que requieren una "más amplia y flexible variedad" de servicios, mientras el mercado charter consiste de un sector "sustancial y creciente" que es más "sensible a los precios que al tiempo...con las tarifas más reducidas posibles."

ii) Las "Operaciones": Operaciones Regulares, que deberfan formar una "red viable" donde sea necesario, que abastezca "particularmente" aquellas necesidades "más amplias y flexibles", pero que también pueda servir a todos los sectores de la demanda. La justificación de la red depende de la existencia de una "demanda sustancial" (donde dicha demanda" pueda ser aguardada").

Las Operaciones Charter deben ser proseguidas y mantenidas en orden de satisfacer la "demanda sustancia y creciente del sector tipo charter, y está condicionada únicamente por la necesidad de una operación "eficiente y económica" (es decir la exposición razonada "económica" para operaciones regulares de acuerdo con el artículo sobre tarifas de Bermudas II).

Hay una suposición en el Acuerdo de que el Mercado Charter se está expandiendo y que por tanto las operaciones charter

similarmente deberfan expedirse. La expansión de los vuelos regulares está condicionada por la demanda existente o anticipada.

Es de gran interés notar de que aparentemente las operaciones Skytrain, es decir el Charter regularizado, no tienen conceptualmente un lugar en Bermudas II. Es decir no ha habido un mínimo intento de racionalizar un desarrollo ad hoc que se encuadre con toda equidad entre los dos tipos de operaciones descritas en el Acuerdo.

La promesa hecha en Julio de 1977, de que por primera vez en un Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos los servicios de fletamento estarían incorporados finalmente se ha concretado. Se aprecia que tanto Estados Unidos como el Reino Unido mantienen la idea de que es deseable trabajar en pro de un acuerdo multilateral para los servicios aéreos de fletamento.

El hecho de que el CAB (Junta de Aeronáutica Civil de Estados Unidos) haya propuesto liberalizar sustancialmente sus reglas respecto a fletamentos de pasajeros y de carga, es de especial interés en el presente momento. Con fecha 17 de agosto de 1978, el CAB anunció que se ponían en vigencia los "Charter Públicos", que tienen las siguientes características principales; no se requiere compra anticipada de pasaje; no se requiere estadia mínima; no hay restricciones en cuanto a tarifas con descuentos, siempre que la estructura tarifaria no

viola provisiones anti-discriminatorias que se encuentran en las reglamentaciones del CAB, no se requiere una magnitud o tamaño de grupo mínimo; se permite el fletamento en una dirección (pero no así los viajes de ida y vuelta con el retorno abierto, lo que determina una faceta interesante, ya que aquellos que deseen flexibilidad para el viaje de regreso deberán comprar pasajes de ida únicamente. Lo anterior no es una medida tendiente a limitar la flexibilidad, sino más bien a proteger a los pasajeros en vista de la posibilidad de haber pagado un pasaje de regreso y que luego pueden encontrarse al otro lado del Océano Atlántico sin viajes de fletamento de regreso y sin dinero para buscar medios alternativos de retorno); el operador charter no puede cancelar un fletamento menos de 10 días antes del proyectado viaje; no habrá límite máximo en la penalidad por cancelación de viaje del pasajero. Los elementos "públicos" dicen relación con el fletamento de pasajeros con respecto al fletamento de carga, la liberalización consistirá en permitir el fletamento compartido.

Luego de haber examinado los aspectos principales del Acuerdo que regula los servicios de fletamento entre Gran Bretaña y Estados Unidos, es conveniente dar a conocer la posición que ha planteado este último país en su declaración sobre la política en materia de negociaciones en la esfera del transporte aéreo internacional, divulgada a fines del mes de agosto de 1978

La parte principal de esta política ha sido descrita

de la siguiente manera los Estados Unidos se esforzarán por lograr un sistema de transporte aéreo internacional en el cual la determinación de la variedad, calidad y precio de los vuelos estriben principalmente en la competencia real o potencial".

Con respecto a los vuelos de fletamento o charter el objetivo es la liberalización de los reglamentos aplicables a los mismos y la eliminación de las restricciones impuestas a dichos vuelos. Para dicho objetivo, la política de Estados Unidos da a conocer la siguiente explicación: "La introducción de los vuelos de fletamento (que no están supeditados a los acuerdos sobre tarifas del transporte aéreo) sirvió de catalizador para la expansión del transporte aéreo internacional en el decenio de 1960. Los vuelos de fletamento fomentan la competencia y contribuyen a la reducción de los precios de los servicios regulares. En lugar de hacer que el tráfico se aparte de los servicios regulares, los servicios de fletamento crean un nuevo tráfico y contribuyen al crecimiento en todos los sectores de la industria. Las restricciones que se han impuesto en relación con el volumen, la frecuencia y la regularidad de los servicios de fletamento, así como los requisitos para obtener la aprobación de cada vuelo de este tipo, han limitado el crecimiento del tráfico y el turismo y no redundan en beneficio de ninguna de las partes en los acuerdos sobre transporte aéreo. Se hará todo lo posible para obtener disposiciones liberales sobre los fletamentos en los acuerdos bilaterales".

El acuerdo de servicios de fletamento entre Estados Unidos y Gran Bretaña pareciera ser el primer intento de llevar a la práctica esta nueva política competitiva y liberalizadora.

En los últimos meses el transporte aéreo ha sido revolucionado con la introducción de tarifas de descuento, el servicio Skytrain de Laker y la nueva vitalidad de las líneas aéreas regulares, con un crecimiento de tráfico pujante.

Las líneas aéreas regulares están compitiendo de manera eficaz contra los transportistas charter en el ambiente menos restrictivo que ahora prevalece y si existe algún motivo de inquietud, desde el punto de vista del interés público, está relacionado con la continua viabilidad de los especialistas charter en la totalidad del mercado del Atlántico Septentrional.

Las líneas aéreas regulares están demostrando que son muy capaces de hacer frente a la competencia de bajo costo de los fletadores en un ambiente de régimen libre y si alguien está ahora confrontando alguna dificultad es el transportista de vuelos fletados.

Es difícil predecir con exactitud el curso de los múltiples factores que afectan a los mercados del transporte aéreo y el éxito de las estrategias de los transportistas. Estados Unidos y Gran Bretaña, a través del nuevo acuerdo sobre servicios charter han estimado que la política más acertada es permi-

tir a los transportistas aereos un grado razonable de experimentación competitiva y depender de la medida reguladora sólo si realmente es necesaria para eliminar un perjuicio definitivo al público. Sin embargo, Bermudas II representa una solución única de transacción entre el principio de competencia y el de la restricción, y no creemos que constituya un precedente para futuras negociaciones por parte de Estados Unidos, ni de Gran Bretaña.

En vista de los actuales acontecimientos, es evidente que será necesario determinar un período de espera antes de evaluar la experiencia más reciente y sus consecuencias inmediatas.

CAPITULO V

LEGISLACION APLICABLE EN MATERIA DE AVIACION

XVII. Legislación mexicana aplicableA) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Analizada la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos vigente, encontramos en el artículo 73 que dice: "Son facultades del Congreso:... XVII.- Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación; el precepto legal en que se funda la ley de Vías Generales de Comunicación, la cual reglamenta entre otros, la comunicación aérea y el transporte aéreo no regular, en su Libro IV.

En su artículo 89 preceptúa: "Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes:... X.- Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar tratados con las potencias extranjeras, sometiénolos a la ratificación del Congreso Federal".

De acuerdo con la Fracción X del artículo 89 a que nos acabamos de referir, el Gobierno de México se adhirió a la Convención de Aviación Civil Internacional de 1944 (la cual se refiere al fletamento en su artículo 5) previa aprobación del Senado, de acuerdo con el Artículo 76 de la propia Constitución que

estipula: "Son facultades exclusivas del Senado:...I...aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebra el Ejecutivo de la Unión.

La Convención de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944 cabe aclarar, constituye en nuestro país una Ley fundamental, de conformidad con lo estipulado en el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la cual establece: "Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanan de ella y todos los tratados que están 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.

B) Ley de Vías Generales de Comunicación

Las normas que rigen fundamentalmente la actividad aeronáutica en México se encuentran contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación que rigen desde el año de 1940, pero las normas del Libro IV Comunicaciones Aeronáuticas fueron modificadas por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de Enero de 1950. Aparte de las normas citadas se aplican también los artículos contenidos en el Libro I, Disposiciones Generales y en el Libro VII relativo a Sanciones. Los otros libros

de esta ley se refieren a otros medios de transporte y comunicación.

De las normas de este texto legal deben destacarse en el Libro I los artículos 3 y 5, el primero establece que las vías generales de Comunicación y los medios de transporte que operan en ellos quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales y que el Ejecutivo ejercitará sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Si hay cualquier litigio respecto a ellos según dispone el artículo 5, el conocimiento de los respectivos juicios corresponde a los tribunales federales.

Por su parte el artículo 8, determina que para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos se requiere de concesión o permisos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Debe dejarse constancia que los derechos que emanan de estas concesiones y permisos no pueden transferirse a otras personas. Tienen así mismo importancia el artículo 44 que prohíbe la construcción de edificios, líneas de transmisión eléctrica, postes, cercas y demás obras que pudieran entorpecer el tránsito por las vías generales de comunicación, entre las cuales se encuentran, naturalmente los aeropuertos y sus alrededores.

Cualquiera que con una obra o trabajo, invada una vía general de comunicación esta obligado a demolerla. La Secretaría

o la Asociación de Servicios Auxiliares, en su calidad de concesionaria con autorización de la Secretaría podrá demoler la obra ejecutada por cuenta del invasor, aún cuando este último sea municipio o un gobierno. Esta disposición se encuentra reforzada en lo que respecta a los terrenos adyacentes e inmediatos a los aeródromos por lo dispuesto en el artículo 328 párrafo cuarto.

Los artículos 55 y siguientes contemplan una serie de preceptos relativos a la fijación de tarifas que deben cobrarse en las vías generales de comunicación que, como ya se ha visto, corresponde establecerlas a la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos de la Secretaría ya mencionada. En este artículo la Fracción III fue reformada recientemente con fecha 26-XII-1984, quedando como sigue: Las tarifas y sus modificaciones entrarán en vigor una vez aprobadas o registrados, en la fecha que expresamente señale la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La propia Secretaría ordenará los casos en que por su importancia las tarifas deban ser publicadas en el Diario Oficial de la Federación.

Igualmente debe destacarse por su trascendencia el artículo 65 que prohíbe a las autoridades administrativas impedir o dificultar la operación de los servicios a que se refiere la Ley o invadir el campo de acción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La única excepción a este precepto las constituyen las acciones que deben tomarse con base en las normas sanitarias.

En el Libro IV son muchas las disposiciones que se refieren en forma directa o indirecta a las operaciones aeronáuticas.

El artículo 310 hace solidariamente responsables al propietario poseedor y operador de una aeronave con el comandante o piloto de la misma por cualquier violación a esta ley y sus reglamentos, que provengan de órdenes dictadas por los primeramente nombrados.

Hay que mencionar así mismo los artículos 316 y 319 que exigen respectivamente que la aeronave lleve su certificado de aeronavegabilidad al día y que el personal técnico aeronáutico tenga sus licencias vigentes.

El artículo 321 señala que corresponde a las empresas designar en cada aeronave la persona del comandante y entrega a éste la dirección, el cuidado, orden y seguridad de la aeronave, la tripulación, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo.

El capítulo VII, en sus artículos 323 a 325, se refiere en forma específica a las operaciones aeronáuticas y en ellas se reitera la obligación de contar con los documentos de abordó y las licencias de los tripulantes al día. Además se establece la obligación de observar las disposiciones reglamentarias sobre luces y señales y realizar las maniobras de embarque y desembarque en forma tal que no estorben las de otras aeronaves ni impidan el tránsito aéreo ni la circulación en los aeródromos. El examen y despacho de las aeronaves de servicio público debe también hacerse de conformidad a la reglamentación existente,

según dispone el artículo 325.

En el artículo 326 interesa mencionar la obligatoriedad de hacer uso de los servicios auxiliares de la navegación aérea y el hecho de que las aeronaves militares en las aerovías, zonas de control de tránsito aéreo y en los aeródromos civiles quedan sujetos a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en la Ley y sus reglamentos.

En materia de aeropuertos el artículo 327 los sujeta a la inspección y vigilancia de la Secretaría de Comunicaciones, la cual ejerce sus facultades a través del comandante que al efecto designe, el cual constituye la autoridad de tal lugar, de acuerdo al reglamento interior que se dicte al efecto.

El artículo 329 sujeta a los servicios aéreo regulares nacionales a los itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios previamente aprobados por la Secretaría. Aunque la Ley no lo expresa la misma facultad se tiene, respecto a los servicios internacionales por aplicación de las normas del Reglamento Interior de dicha Secretaría.

Como se mencionaba el Libro VII de la Ley de Vías Generales de Comunicación se aplica igualmente al transporte y a las comunicaciones aeronáuticas.

Sobre este libro hay que mencionar que se encuentran

tipificados y sancionados algunos hechos que atentan en general contra cualquier vía general de comunicación y existen también otros artículos que establecen y sancionan hechos que atentan contra las comunicaciones aeronáuticas en particular.

Las disposiciones reglamentarias que complementan la Ley de Vías Generales de Comunicación son bastantes numerosas y se refieren a múltiples aspectos y es difícil por tanto hacer una síntesis que pueda dar una adecuada visión general de todas ellas.

C) Código de Comercio

Las controversias que se suscitan sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones, y toda clase de CONTRATOS relacionado con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán:

I...

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

Parece quedar clara esta situación, ya que como lo menciona el artículo 4° de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se estará a lo dispuesto por esa ley, sus reglamentos y demás leyes especiales pero a falta de disposiciones de esa legislación se estará a lo establecido por el Código de Comercio y es

natural si tomamos en cuenta que primeramente para efectos de este trabajo, el contrato de fletamento tiene sus antecedentes en el contrato de fletamento marítimo, pero no solo encontramos aplicación al respecto, sino que también tomamos como base dicha legislación para efectos de actos de comercio, mercantiles, etcétera, es ahí donde se encuentra la base de la posterior legislación con referencia a diversos conceptos o instituciones jurídicas del derecho aéreo nacional.

D) Código Civil

Repetimos por ser necesario para el entendimiento de este inciso, el artículo 4° de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que a la letra dice:

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

I...

IV. En defecto de unas y de otros, por los preceptos de los Códigos Civil del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles".

Igualmente queda clara esta postura, ya que, a falta o en su defecto de las disposiciones que establezcan la Ley de

Vías Generales de Comunicación, sus reglamentos y demás leyes especiales y; de los preceptos del Código de Comercio se aplica lo dispuesto, según el caso, lo que establezca el Código Civil para el Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles, toda vez que, las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales.

E) Ley Federal de Protección al Consumidor

F) Ley Federal de Turismo de 1961

G) Reglamento de las Agencias de Viaje.

Hemos querido analizar conjuntamente estas tres últimas disposiciones, por considerar que dentro de las normas de protección al usuario de los vuelos charter también existen éstas que merecen destacarse por su importancia, primeramente mencionaremos a la Ley Federal de Protección al Consumidor de 1976, que se aplica también a los servicios turísticos de transporte, viaje, hoteles, restaurantes y otros análogos, y la Ley Federal de Turismo de 1961, la cual considera en su artículo 2° que la conservación, protección, creación, mejoramiento y aprovechamiento de los recursos turísticos de la nación y el fomento del turismo son de interés público. Las actividades turísticas se encuentran además reguladas por el Reglamento de las Agencias de Viajes del año de 1969.

La Ley Federal de Protección al Consumidor creó la Procuraduría Federal de Protección al Consumidor, que puede asumir una amplia representación y defensa de los intereses de los consumidores o usuarios.

De conformidad al artículo 3 del Reglamento de las Agencias de Viaje, la Secretaría de Turismo, tiene como facultad autorizar el funcionamiento y les fijará las garantías que deben constituir,

La garantía mínima inicial para operar en el Distrito Federal, cuyo territorio corresponde a la capital de la Federación, es de ciento cincuenta mil pesos.

Por cada subagencia que se constituye es necesario pagar adicionalmente, cincuenta mil pesos más.

En los casos de viaje, todo comprendido, la Secretaría de Turismo está facultada para fijar una garantía mayor, previa audiencia de la agencia de viajes respectiva.

XIII. Legislación Internacional aplicable

- A) Convenio de París de 1919
- B) Convenio de Chicago de 1944.

Para mejor entendimiento, dentro de este capítulo tra-

haremos conjuntamente el análisis de los dos convenios que acabamos de mencionar; así pues, podemos decir entonces que, dos han sido sobre todo los Convenios en que se ha intentado de regular el fletamento de aeronaves: uno, resultado de la Convención Internacional para la Regulación de la Navegación aérea de París, de 13 de octubre de 1919, tratando la libertad de sobrevuelo inofensivo; el otro, salido de la Convención de Aviación Civil Internacional, de Chicago, de 1944, al tratar lo referente a los vuelos fletados, aunque lo reglamenta de una manera imperfecta e incompleta. La Convención de París ha sido denunciada por los Estados Contratantes de la Convención de Chicago, con motivo de la obligación impuesta para cada Estado en el artículo 80 de la propia Convención.

El derecho de sobrevuelo inofensivo está sancionado por la Convención de París de 1919 en su artículo 2 y por la Convención de Chicago de 1944 en su artículo 5, los que dicen textualmente:

Artículo 2 de la Convención de París de 1919: "Cada Estado contratante se compromete a conceder en tiempo de paz a las aeronaves de los otros Estados contratantes la libertad de pasaje inofensivo por encima de su territorio, siempre que sean observadas las condiciones establecidas en la presente Convención.

Las reglas establecidas por un Estado contratante para

la admisión sobre su territorio, de las aeronaves de los otros Estados contratantes, deben ser aplicadas sin distinción de nacionalidad".

El artículo 5 de la Convención de Chicago de 1944 dice lo siguiente: "Los Estados contratantes convienen en que todas las aeronaves de los otros Estados contratantes que no se dediquen a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo, tendrán el derecho de acuerdo con los términos de esta Convención a hacer vuelos o a transitar sin hacer escala sobre su territorio, y hacer escalas para fines no comerciales sin necesidad de obtener permiso previo, pero sujetos al derecho del Estado sobre el cual vuelan de exigir aterrizaje. Sin embargo, los Estados contratantes se reservan el derecho por razones de seguridad del vuelo, a exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con las debidas facilidades para la navegación aérea, sigan rutas determinadas u obtengan permisos especiales para dichos vuelos. Dichas aeronaves si se dedican al transporte remunerado o por fletamento de pasajeros, carga o correo fuera de los servicios internacionales de itinerario fijo, tendrán también el privilegio, sujeto a las disposiciones del artículo 7, de tomar y descargar pasajeros, carga o correo reconociéndose que el Estado donde tenga lugar el embarque y desembarque tendrá derecho a imponer los reglamentos, condiciones o limitaciones que considere de lugar".

Tanto el Convenio de París, como el de Chicago, conce-

den a los vuelos no regulares -entre los que se incluye el fletamento, como ya lo hemos venido mencionando- un estado jurídico especial, además del privilegio específico de libertad de tránsito y de escala para fines no comerciales.

Dichas convenciones configuran por un lado el derecho de pasaje inofensivo como una concesión a la recíproca por los Estados entre sí, y por lo mismo revocables mediante la denuncia de la Convención y por otro lado niegan este derecho a las aeronaves de las líneas aéreas regulares (artículo 6 y 15 de las Convenciones de Chicago y París respectivamente).

El artículo 15 de la Convención de París disponía:

"El establecimiento de aerovías internacionales estará sujeto al consentimiento de los Estados sobrevolados". el cual fué modificado por el Protocolo de 15 de junio de 1929 en la forma siguiente: "Cada Estado podrá subordinar a su autorización previa, la creación de líneas aéreas regulares, con o sin escala en su territorio", fórmula que puesta con el texto anterior, quería significar que sólo excepcionalmente o por motivos justificados, los Estados contratantes podrían haber negado la institución de líneas aéreas internacionales a través de su territorio; no obstante esto, los Estados continuaran aplicando la vieja fórmula, aún después de haberse aprobado la nueva.

Por lo que corresponde a las líneas aéreas regulares, se dió un paso adelante con el Acuerdo de Tránsito, de Chicago,

el cual concede a los aviones de los Estados contratantes también en servicio de líneas aéreas regulares, libertad de tránsito, y de aterrizaje técnico. Si bien es cierto que el Acuerdo de Tránsito no se refiere también al derecho de cargar y descargar pasajeros, carga o correo, lo que se denomina como quinta libertad del aire o libertad del comercio aéreo, es cierto igualmente que se haya avanzado en lo tocante a la antigua legislación de la Convención de París, al concederse el derecho de tránsito a las líneas aéreas regulares, aunque se trata en realidad de una concesión, que es por lo tanto revocable.

El derecho de tránsito, ha sido expresado en el artículo 5 de la Convención de Chicago, el cual norma el derecho de cargar y descargar pasajeros, carga y correo en cualquier lugar del territorio de los Estados contratantes, en favor de los aviones comerciales no en servicio de líneas aéreas regulares, a lo que Antonio Ambrossinni denomina "aviación libre mercantil". Lo que no puede decirse al parecer de la aviación de línea, al menos en la generalidad de los casos.

Todo lo que hemos dicho hasta aquí, confirma que el derecho de sobrevuelo inofensivo ya no es considerado en el contraste con el derecho de soberanía de los Estados, sino que es concedido actualmente amplia y fácilmente, por los acuerdos generales y bilaterales respecto a la circulación aérea internacional, tendiendo mediante la práctica y la inserción constante en todas las convenciones internacionales aéreas, a ser recono-

cido como un derecho de naturaleza primordial, es decir, en una verdadera y propia norma de derecho internacional y no ya como una concesión contractual.

Un derecho de sobrevuelo inofensivo, independientemente de toda concesión o permiso especial, no podrá ser negado y su inobservancia por cualquier Estado no debería ser ya admisible; es la costumbre que se va creando en esta actividad con toda la fuerza obligatoria que ésta tiene en el derecho internacional.

Respecto de la quinta libertad del aire, o sea, la que algunos autores llaman la verdadera libertad de comercio aéreo, sin la cual la libertad de sobrevuelo inofensivo de nada serviría, está teóricamente al menos sancionada, solo en favor de los servicios no regulares, en el artículo 5 de la Convención de Chicago de 1944.

C). Convenio de Varsovia de 1929

La Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, de Varsovia, de 12 de octubre de 1929, disciplina el contrato de transporte aéreo internacional y principalmente la Responsabilidad que tiene el transportista aéreo.

En la breve elaboración que el Comité Internacional

de Técnicos de Expertos Jurídicos aéreos (CITEJA) hizo del proyecto de convención sobre el Transporte Aéreo y en discusión de la Conferencia Diplomática de Varsovia, de 12 de octubre de 1929, no se habló ninguna palabra, ya sea directa o indirectamente, del fletamento de las aeronaves. No obstante esto, una es la elaboración de los textos y otro es el texto mismo. Los redactores del Convenio aunque no hayan querido referirse al fletamento, no por esto se puede asegurar que la Convención no se aplique en caso que su texto lo consienta.

Es cierto que el último título del texto "Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional" no debe restringirse de por sí solo al contrato de transporte y que es el campo sujeto a la norma de la antes dicha Convención pero de la lectura de los artículos 3 y 4 (que establecen que la irregularidad y la pérdida del billete no afecta ni la existencia ni la validez del contrato de transporte), es evidente que los redactores han demostrado con esto de querer referirse solamente a los contratos de transporte.

En efecto, recordemos como ya en 1929, en la Conferencia de Varsovia, la delegación brasileña representada por Peanha, solicitó que se aclarara en definitiva el concepto de "transportador", con el fin de saber si la Convención podía ser también aplicable para el caso de fletamento y que posteriormente Gócdhuis en un artículo intitulado "los contratos de fle-

tamento en conexión con la Convención de Varsovia" examinó el mismo problema, llegando a la conclusión de que en la Convención existía una laguna al respecto, puesto que disciplina sólo a los contratos de transporte.

Para subsanar esta omisión, el Mayor K.M. Beaumont propuso un proyecto de reformas a dicha convención y lo sometió a la consideración de la O.P.A.C.I. (Organización Provisional Internacional de Aviación Civil) en cuyo artículo 19 establecía: "el propietario o ejerciente de una aeronave fletada aérea será considerado a los fines de la Convención, como transportador salvo que el fletador sea él mismo un transportador en el sentido del artículo 1º. En este último caso el fletador será considerado transportador a todos esos fines, a menos que en contrato de fletamento se estipule que el propietario o el ejerciente asumirán las obligaciones del fletador".

Advirtiendo más tarde el Mayor Beaumont que esta disposición hubiera sido insuficiente para resolver todas las situaciones, por lo que propuso al Comité Jurídico de la O.A.C.I., la sustitución de los apartados 2 a 5 del artículo 19 del primitivo proyecto de Reformas a la Convención de Varsovia por los siguientes:

2) En caso de fletamento, el transportador es la parte designada como tal en el contrato. A falta de designación, el ejerciente de la aeronave fletada es considerado como

transportador a los fines de la convención, ya sea que su nombre aparezca o no, como el del transportador..."

3) El ejerciente de una aeronave fletada o sus empleados tendrán el derecho de exigir del fletador o de sus empleados las informaciones concernientes a todos los pasajeros o cargadores, así como de todos los equipajes y carga transportados en el curso de un vuelo o de un viaje efectuado durante el periodo de validez del contrato de fletamento..."

4) Ninguna de las disposiciones arriba indicadas debe ser interpretada como impidiendo al fletador: a) asumir, como encargado del ejerciente, las obligaciones que incumban a éste a título de transportador en virtud de las disposiciones del presente artículo; b) garantizar al ejerciente contra toda reclamación, crédito o responsabilidad fundada sobre las disposiciones del presente artículo".

5) El hecho de que un fletador tenga el derecho, en virtud de las disposiciones del contrato, a fijar los viajes o etapas a efectuar durante el periodo de validez del contrato, no es suficiente para considerarlo como ejerciente".

D) Acuerdo de Montreal de 1966

Este Convenio conocido como Acuerdo de Montreal, y que debe calificarse como privado por no haber sido firmado

por los Estados sino por compañías, fue originalmente suscrito por empresas norteamericanas y 22 de otras nacionalidades. En la actualidad el número de compañías que han aceptado el acuerdo suman más de cuatrocientas veinte.

Este acuerdo surgió, a raíz de que en el Convenio de Varsovia se habían dictado límites máximos de responsabilidad establecidos por el Protocolo de la Haya y Estados Unidos se abstuvo de firmarlo ya que sus tribunales siguieron haciendo caso omiso de los límites máximos establecidos en su artículo 22 de la Convención de Varsovia, de tal forma que era frecuente que en ese país se determinaran indemnizaciones por, lesiones o muerte de los pasajeros considerablemente superiores a las fijadas en la Convención. Como los intentos de los Estados Unidos para modificar la situación existente en materia internacional no prosperaran, su gobierno anunció al Consejo de la O.A.C.I. en el año de 1965 su intención de denunciar la Convención de Varsovia. Estos propósitos fueron hechos realidad ese mismo año lo que causó suma preocupación a la OACI y a la IATA, ya que ésto vendría a ser un retroceso en los esfuerzos por unificar la legislación aérea en este campo, debido al volumen de tráfico existente con origen, escala o destino en esa nación.

Estados Unidos tenía un plazo para retirar su denuncia hasta el 13 de mayo de 1966 y en el curso de los meses anteriores la Civil Aeronautics Board (Junta de Aeronáutica Civil de

Estados Unidos) elaboró un proyecto de acuerdo para ser sometido a los transportadores que operan hacia, desde o con escala en Estados Unidos el cual debía ser insertado en los correspondientes billetes de pasaje, este proyecto fue sometido a la consideración de las compañías aéreas en Montreal y fue firmado con fecha 4 de mayo de 1966. IATA colaboró a la celebración de este acuerdo por la incidencia desfavorable que tendría para el transporte aéreo internacional la denuncia de los Estados Unidos a la Convención de Varsovia.

Las cuestiones fundamentales que se introducen en este acuerdo consisten en elevar considerablemente el monto máximo de responsabilidad en el caso de lesiones o muerte del pasajero, y en transformar en objetivo un sistema subjetivo, basado en la culpa del transportador. Para la aplicación de este acuerdo es necesario la transportación internacional, en los términos que lo entiende la Convención de Varsovia y siempre que de acuerdo al contrato, se haya convenido que el punto de partida, de destino o una parada tengan lugar en los Estados Unidos.

Otra de las modificaciones de importancia, consiste en que ahora el transportador aéreo no tiene la posibilidad de probar (en el caso de muerte, heridas u otras lesiones corporales del pasajero) que él y sus comisionados han tomado las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas para poderse eximir de responsabilidad. Esto es, que el sistema deja de estar basado en la culpa del transportador

o de sus dependientes y se transforma en una sistema objetivo que le obliga a responder en toda circunstancia.

E) Protocolo de Guatemala de 1971

La Organización de Aviación Civil Internacional convocó, viendo la necesidad que habia de buscar una fórmula que pusiera término a la diversidad de normas que regulaban la responsabilidad del transportador aéreo, a una conferencia diplomática que se celebró en la ciudad de Guatemala y que fue suscrita el 8 de marzo de 1971.

Independientemente de esta necesidad, siguió latente el problema de interés de los Estados Unidos en buscar una solución que estuviera de acuerdo con los intereses de los usuarios de ese país, de sus compañías aéreas y con los propósitos de sus autoridades.

Tal vez, por lo anterior, algunos autores consideran que este Protocolo nace de un compromiso entre ese país y de otros que asistieron a la reunión, en orden a tres puntos fundamentales: elevar los montos máximos de responsabilidad; transformar un sistema basado en la culpa del transportador en otro objetivo en que se responda con independencia de ella, y añadir un nuevo tribunal competente para entablar la demanda; el del domicilio del demandante.

Y bien, observando las disposiciones del Protocolo de Guatemala, no hay variaciones en lo que respecta al campo de aplicación de la Convención de Varsovia, ya que se aplica al transporte aéreo internacional en los términos de la Convención.

Por lo que respecta a títulos de transporte se encuentran algunas modificaciones; por ejemplo: hay una simplificación radical de las menciones que debe contener el billete de pasaje las cuales han de limitarse a indicar los puntos de partida y de destino. Las escalas solo deben indicarse para aclarar el carácter internacional del transporte cuando este tiene su origen y destino en un solo país contratante y hay escala pactada en el territorio de otro Estado, se permite así mismo al porteador, que el billete de pasaje pueda ser NO SOLO INDIVIDUAL sino también colectivo. El billete puede además reemplazarse por cualquier otro documento que contenga las menciones ya dichas anteriormente, como se nota, la solución que se da no es distinta a la de la Convención que hacía perder el beneficio de la limitación de la responsabilidad, ya que la no existencia del billete o la omisión de las menciones que el Protocolo indica no afecta la existencia ni la validez del contrato el cual sigue regido por éste.

F) Convenio de Guadalajara de 1961

Para lograr una mejor coordinación de transporte aéreo

en Europa, se celebró en el año de 1954 en Estrasburgo una conferencia con ese objeto. Uno de los acuerdos adoptados consistió en recomendar al Consejo de la OACI que preparara un convenio internacional sobre los contratos de arrendamiento, y fletamento de aeronaves. Posteriormente por iniciativa del Consejo de la OACI se creó un subcomité jurídico para estudiar y preparar un proyecto de convenio sobre los contratos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves naturalmente uno de los puntos importantes del proyecto era la determinación de las personas responsables en cada una de las variedades constatales, debido a las diversas complejidades que presentan estos contratos, el propósito original del proyecto debió ser cambiado. Finalmente, solo se logró acuerdo en la determinación de la responsabilidad del transportador de hecho o transportador no contractual. Los trabajos preparatorios se concretaron finalmente en un convenio que fue firmado en Guadalajara en el año de 1961.

G) Convención de Roma de 1933

H) Protocolo de Bruselas de 1938

Examinada la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los daños causados por las aeronaves a los Terceros en la superficie de Roma de 24 de mayo de 1933 y su Protocolo de Bruselas de 29 de septiembre de 1938 y la

redacción final verificada en Roma en 1952, no se encuentra ninguna disposición expresa relativa al fletamento de aeronaves, pero deberá entenderse que los principios consignados en esa convención si deben ser aplicables a aeronaves fletadas, en servicios internacionales no regulares y en vuelos expresamente determinados.

CAPITULO VI

LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES AEREOS

XIX. La Organización de Aviación Civil Internacional

(O.A.C.I.)

La velocidad de las máquinas aéreas, la habitualidad con que deben cruzar las fronteras, los riesgos que involucran su operación y la necesidad evidente de buscar formas de cooperación aeronáutica, han producido como consecuencia que la aviación civil se ha tenido también que organizar a nivel internacional. Ahora corresponde el lugar para analizar los organismos que existen, la forma en que están compuestos y las funciones que desempeñan.

Con el objeto de enfrentar los diversos problemas que originaba la actividad aérea, los Estados comenzaron a celebrar una serie de reuniones para ponerse de acuerdo en variados temas de interés común relacionados con la circulación de la aeronaves. Al poco andar se advirtió que la importancia que estaba adquiriendo el nuevo medio de transporte hacía necesario multiplicar el número de reuniones las cuales además diversificaban considerablemente su contenido, amalgamando asuntos jurídicos, económicos, administrativos, comerciales o de seguridad. Esta situación convence a los Estados de la necesidad de crear a la brevedad un organismo permanente en que todos estuvieran representados y que tendría por misión velar porque

la aviación civil pudiera desarrollarse armónicamente en todos sus aspectos.

Es así, como en el año de 1944, se celebra en Chicago una Convención, que junto con determinar las normas fundamentales que rigen la actividad aérea en todo el mundo, da origen a la Organización de Aviación Civil Internacional, conocida en el habla española por las siglas OACI.

La necesidad de crear el nuevo organismo estaba en la mente de todos y no hubo discusiones en este sentido. Sin embargo hubo serias polémicas cuando se trató de determinar que facultades debían darse a la nueva institución. Gran Bretaña, cuya economía había quedado muy debilitada después de la Segunda Guerra Mundial, encabezaba una tendencia que era partidaria de que el organismo tuviera facultades para distribuir las rutas internacionales, aprobar tarifas, determinar capacidades y regular frecuencias. La otra posición, apoyada fundamentalmente por los E.E.U.U., era partidaria de que la nueva institución tuviera facultades predominantemente técnicas y que se limitara a garantizar la seguridad y la eficacia del transporte aéreo en el mundo.

En síntesis la posición de la Gran Bretaña pedía "orden en el aire" y significaba que el organismo tuviera facultades para regular el tráfico aéreo internacional y evitar una competencia ruinosa.

Estados Unidos, pedía en cambio, que hubiera una amplia libertad de tráfico, lo cual evidentemente convenía a sus intereses aeronáuticos, porque tenía el material de vuelo y estaba en condiciones de obtener que su aviación se impusiera en la conquista de rutas comerciales. La pugna que casi hizo fracasar la Convención fue finalmente salvada gracias a la intervención de la delegación canadiense. La transacción consistió en que al nuevo organismo se dieron facultades predominantemente técnicas y en que la Convención reservó el transporte de cabotaje para las aeronaves nacionales y dejó bajo el total control de los Estados los servicios internacionales regulares. Respecto a los servicios internacionales no regulares se estableció el derecho de sobrevuelo sin escalas y hacer escalas con fines no comerciales.

En la Convención de Chicago de 1944 podemos encontrar en su artículo 44 cuáles son los fines de la Organización de Aviación Civil Internacional, los cuales podemos resumirlos en los siguientes:

- a) Promover que las actividades aeronáuticas se desarrollen en todos los aspectos.
- b) Lograr que la aviación civil se desenvuelva en forma segura y ordenada en todo el mundo.
- c) Obtener que el transporte aéreo se desarrolle con seguridad, regularidad, eficiencia y economía.

d) Asegurar que los derechos de los Estados se respeten y que todos los Estados contratantes tengan oportunidades equitativas, de explotar empresas de transporte aéreo internacional.

La OACI es un organismo especializado de Naciones Unidas cuya creación emana de la Convención de Chicago de 1944 y que agrupa en la actualidad a 145 Estados. La sede de la OACI se encuentra en Montreal Canadá y además existen oficinas regionales en Bangkok, el Cairo, Dakar, Lima, México y París.

Los órganos principales de la institución son la Asamblea y el Consejo.

La Asamblea puede calificarse como el órgano legislativo de OACI y esta compuesta por representantes de todos los Estados, miembros cada uno de los cuales tiene los mismos derechos; hay pues en su seno una amplia democracia.

La Asamblea se reúne anualmente, en el lugar y fecha que haya determinado previamente el consejo. Para que pueda entrar en funciones es necesario la concurrencia de la mayoría de los Estados miembros. Las decisiones, como norma general, se toman también por mayoría, salvo en los casos en que la Convención exija que participen en el acuerdo un número mayor de Estados. Así las enmiendas a la Convención requieren ser aprobadas por los dos tercios de la Asamblea y la admisión de nuevos

miembros requiere de los cuatro quintos.

Entre las facultades más trascendentes de este órgano están:

- a) Elegir a los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo;
- b) aprobar su presupuesto anual, fijar la cuota de contribuciones de los Estados contratantes, examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización;
- c) aprobar las modificaciones que se estime necesario hacer en la Convención de Chicago;
- d) Examinar los informes del Consejo, actuar según convenga y decidir sobre cualquier asunto que éste someta a su consideración;
- e) aceptar la admisión de nuevos miembros;
- f) celebrar convenios con otros organismos internacionales;
- g) sancionar a los Estados que dentro de un plazo razonable no cumplan con sus obligaciones financieras o que infrinjan las normas relativas a controversias entre Estados o incumplimiento de la Convención. La sanción consiste en suspender el derecho a voto en la Asamblea y el Consejo al Estado infractor.

A la Asamblea pueden asistir no solo los representantes de los Estados, sino también los asesores técnicos. Estos últimos están facultados para participar en la reunión pero tienen

derecho a voto. La Asamblea puede así mismo crear las comisiones auxiliares que crea conveniente para el mejor cumplimiento de sus funciones.

El Consejo es el órgano ejecutivo de la OACI y funciona en forma permanente. Está integrado en la actualidad por los representantes de 33 Estados. La Asamblea no tiene total libertad para elegir a los miembros del Consejo ya que para ello debe respetar los criterios que determina el artículo 50 de la Convención; según dicha disposición debe darle una adecuada representación a los Estados de mayor importancia en el transporte aéreo; a los Estados que hayan contribuido en mayor medida al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional; y a los Estados no incluidos anteriormente de manera tal que estén representados en el Consejo las principales regiones geográficas del mundo.

Las funciones del Consejo son obligatorias o facultativas. Entre las de carácter obligatorio están:

a) Informar anualmente a la Asamblea, comunicarle las infracciones a la Convención, y cumplir las instrucciones que de ella emanen.

b) Nombrar al Secretario General de la Organización, a los miembros de la Comisión de Aeronavegación y nombrar y definir las funciones de un Comité de Transporte Aéreo.

c) Administrar los fondos de la Organización.

d) Solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales.

e) Comunicar a los Estados toda infracción de la Convención o la inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo y examinar todo asunto que someta a su consideración un Estado contratante.

f) Aprobar los anexos a la Convención. Interesa destacar esta facultad ya que las normas y métodos contenidos en estos documentos son de gran importancia para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil. Los anexos se refieren a varias materias como licencias al personal, marcas de nacionalidad y matrículas de aeronaves, servicios de tránsito aéreo, aeródromos, búsqueda y salvamento de aeronaves, etc., como se comprenderá es necesario que haya uniformidad en estos asuntos para que haya seguridad en las operaciones aéreas.

Si cada país dictara sus propias reglas la actividad aeronáutica se desarrollaría en un ámbito anárquico y lleno de peligros.

Es por ello que los Estados se han comprometido en este campo a alcanzar el mayor grado de uniformidad posible y el Consejo tiene la facultad de aprobar los anexos y comunicarlos a los Estados. Pasados tres meses de la comunicación, o el

plazo mayor que se le ha determinado, el anexo o su enmienda entra en vigor, salvo que la mayoría de los Estados hayan registrado su aprobación. De tal manera que el Consejo puede en estas materias dictar normas obligatorias que entran en vigor en los Estados aún cuando no cuenten con su aprobación, debe dejarse constancia que esta facultad puede en algunos países considerarse inconstitucional.

Si algún país no le es posible poner en vigor total o parcialmente los anexos o las enmiendas, debe notificar a la Organización las diferencias para que ésta pueda publicarlas.

g) Otra importantísima facultad del Consejo consiste en resolver las controversias que se susciten entre Estados sobre la aplicación o interpretación del Convenio y de sus anexos, es aquí cuando el Consejo actúa como tribunal, de cuya resolución se puede apelar ante el tribunal especial que se designe o ante la Corte permanente de Justicia Internacional.

h) Finalmente entre las funciones obligatorias del Consejo esta la de registrar todos los acuerdos que celebren todos los Estados contratantes con cualquier otro Estado, o en aquellos que intervenga una línea aérea de un Estado contratante o cualquier otro Estado o línea aérea de otro Estado.

La obligación de registro, pesa no solo sobre el Consejo sino también sobre los Estados contratantes o las líneas aéreas

correspondientes y tiene por objeto que se cumplan los fines del Convenio, especialmente para que los Estados contratantes se respeten sus derechos, no haya discriminación y con el fin que todos tengan igualdad de oportunidades para explotar servicios aéreos internacionales.

El Consejo tiene también funciones que son meramente facultativas, entre las cuales habría que destacar las siguientes:

a) Crear comisiones de transporte aéreo o designar grupos de Estados o líneas aéreas con las cuales pueda tratar para facilitar la realización de los fines del referido convenio.

b) Realizar investigaciones en todos los aspectos de transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional, comunicar los resultados de ellas a los Estados contratantes y facilitar entre estos últimos el intercambio de información.

c) Estudiar todos los asuntos relacionados con la organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluyendo los problemas que presenta la creación y explotación de empresas aéreas formadas por varios Estados.

d) Investigar a petición de cualquier Estado contratante las situaciones que puedan presentar obstáculos para el

desarrollo de la navegación aérea internacional y emitir los informes que al respecto estime convenientes.

La Convención, aparte de la Asamblea y el Consejo, señala que son órganos de la OACI la Comisión de Navegación Aérea, que juega un papel fundamental en la elaboración de los anexos; El Comité de Transporte Aéreo, cuyas funciones son determinadas por el Consejo y consisten fundamentalmente en asesorar a éste en asuntos de transporte aéreo internacional; y el Secretario General que tiene la responsabilidad directa del trabajo que se realiza y que está facultado para representar a la Organización en diversas materias.

Otros órganos de la OACI que se han creado con posterioridad a la Convención son el Comité de Ayuda Colectiva a los Servicios de Aeronavegación, que promueve y contribuye a los servicios de mejoramiento de la infraestructura aérea; la Dirección de Asistencia Técnica, cuyos expertos llevan a la práctica los planes de asistencia técnica costeados por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Comité Jurídico que ha participado en la elaboración de numerosas convenciones internacionales.

Los trabajos de la OACI se realizan también a través de múltiples conferencias regionales o por medio de reuniones relativas a la navegación aérea, transporte, meteorología, telecomunicaciones o facilitación.

La labor de la OACI, en general ha sido muy positiva para el desarrollo de la aviación civil. Particularmente deben destacarse sus trabajos en el aspecto técnico que han permitido la aprobación de 17 anexos a la Convención, la elaboración de numerosos manuales, la unificación de diversos procedimientos, la publicación de variados estudios, la asistencia técnica de toda especie que dá a los Estados y la capacitación del personal aeronáutico. Todo lo cual permite calificar su obra en este sentido como excedente.

En el aspecto jurídico su labor se ha concretado en la elaboración de numerosos proyectos de convenios internacionales, en el estudio de problemas jurídicos que afectan a la aviación civil y en la elaboración de recomendaciones.

Diversas circunstancias han impedido sin embargo, que la acción jurídica de la OACI haya estado a la altura de las necesidades de la aviación civil. En el terreno económico se han realizado algunos estudios y se han publicado también un par de manuales. Uno de ellos se refiere a previsiones del tráfico aéreo y el otro a las tarifas de aeropuertos y de instalaciones y servicios auxiliares. Son precarios todavía los resultados obtenidos en este aspecto y queda por delante una gran tarea por ejecutar.

En el campo de la estadística la contribución de la OACI ha sido también muy fructífera ya que se han confeccionado

una serie de pautas y normas para unificar los datos estadísticos que deben llevar las autoridades aeronáuticas y las empresas aéreas; además la Organización compila y examina la información que se le proporciona con el objeto de favorecer el desarrollo de la aviación civil.

Para mantener permanentemente informados a los 145 Estados miembros que forman parte de la institución, OACI publica mensualmente un boletín en que da cuenta de sus múltiples actividades.

XX. La Asociación Internacional de Tráfico Aéreo (IATA)

Las empresas aéreas desde un comienzo tuvieron que realizar fuertes inversiones y operar a costos bastante elevados para poder prestar los servicios de transporte que les correspondía realizar. En los primeros tiempos junto con financiar la adquisición de las aeronaves tuvieron directamente que invertir en la construcción y acondicionamiento de la infraestructura aérea.

Más adelante, el perfeccionamiento de las aeronaves las ha obligado a renovar constantemente su material para poder satisfacer las demandas del público y enfrentar en igualdad de condiciones a sus competidores. Estas circunstancias unidas al hecho de que los coeficientes de utilización de los equipos no siempre alcanza niveles satisfactorios producen como resultado

que los servicios aéreos tengan una escasa o nula rentabilidad.

Para evitar que los costos aumenten incesantemente y elevar la rentabilidad de sus servicios, las compañías aéreas se han puesto en muchas ocasiones de acuerdo buscando múltiples normas de colaboración y rehuyendo la adopción de prácticas que las embarquen en una competencia ruinosa. Han sido fundamentalmente estas motivaciones y el deseo de prestar un mejor servicio a los usuarios, lo que ha impulsado a que las empresas aéreas se organicen y se pongan de acuerdo en variados puntos de interés común. Por estas razones, un conjunto de transportadores en el año de 1919, en la Haya, crearon la Asociación de Tráfico Aéreo Internacional, organización que agrupa a un conjunto de compañías aéreas europeas. Esta institución, que paralizó sus actividades durante la Segunda Guerra Mundial, sirvió de base y antecedente para crear en 1945 en la Habana la International Air Transport Association, conocida por las siglas IATA, que agrupa en la actualidad a 103 compañías aéreas de todas las regiones del mundo. Debe quedar en claro, sin embargo, que la nueva asociación no tiene vínculo alguno que la ligue, jurídica o patrimonialmente con la antigua, pero es indudable que sus propósitos son similares, que sus miembros tienen las mismas aspiraciones y que se ha acogido toda la rica experiencia acumulada anteriormente.

Las labores que realiza la IATA son realmente de gran importancia para el mundo de la aviación, entre ellas habría que

destacar la reglamentación que ha elaborado para uniformar las condiciones generales del contrato de transporte, las múltiples formas de colaboración que ha implementado entre las compañías aéreas para beneficio de ellas mismas y para prestar una mejor atención a los usuarios; finalmente hay que destacar el papel que ha cumplido a través de sus Conferencias de Tráfico, que son reuniones en que participan representantes de las diversas compañías aéreas de una región determinada, con el objeto de fijar las tarifas que deben cobrar según las rutas y el material de vuelo usado, en este sentido hay que decir, que en los últimos tiempos ha venido perdiendo importancia este mecanismo de fijación de tarifas, por el hecho de que no ha existido acuerdo entre compañías y se ha desatado una gran competencia en este punto especialmente en la zona del Atlántico Norte, por medio de la creación de múltiples tarifas especiales, que en el corto plazo pueden ser muy atractivas para los pasajeros debido a su bajo valor, pero que pueden significar la quiebra de muchas compañías pequeñas e involucrar en definitiva, la fijación de otras tarifas altas por las compañías que logren sobrevivir a la dura pugna que se avecina.

CONCLUSIONES

- El contrato viene a ser la especie del género que es el convenio, siendo ambos especies de actos jurídicos; los elementos del contrato son consentimiento, objeto, forma, ausencia de vicios en el consentimiento y capacidad; así pues definimos al contrato como aquel convenio que produce o transfiere obligaciones y derechos, con esto concluimos que jurídicamente la figura del contrato de fletamento cuenta con los mismos elementos que mencionamos y al celebrarse este convenio transfiriendo o produciendo obligaciones y derechos viene a ser estrictamente un contrato.

- El contrato de fletamento además de ser un contrato propiamente dicho adquiere el carácter de mercantil debido a que su realización lleva implicado un acto de comercio que regula el derecho mercantil y que por analogía del artículo 75 del Código de Comercio viene a ser tal, y se dice por analogía, ya que en la fracción VIII del mencionado artículo no se refiere al transporte por aire, pero habrá de entenderse que el legislador en la época en que redactó el Código no lo previno por no ser usual.

- La aeronave viene a ser el MEDIO del que se vale el fletante para cumplir con las obligaciones asumidas en el contrato.

- Debido a la imperiosa necesidad del régimen de vuelos espe-

cialmente sobre los aeropuertos, el sistema de luces y señales, los métodos de transmisión, la información, meteorológica, etc.; de que sean uniformes y a otros factores tan importantes como la necesidad de ejercer la fiscalización de entrada al país de aeronaves extranjeras y por la misma actividad aeronáutica que solo hipotéticamente puede concebirse circunscripta a los límites de un Estado, es adecuado que la jurisdicción que se tiene en esta materia, sea Federal, esto es, que igualmente debe entenderse así en causas derivadas de la navegación aérea.

- Por lo que respecta a la legislación Nacional, ésta debe aplicarse cuando los hechos o actos jurídicos ocurran a bordo de las aeronaves mexicanas durante el vuelo ya sea sobre territorio nacional o sobre mares no territoriales o cuando ocurra abordaje de aeronaves mexicanas en territorio extranjero y estos actos o hechos produzcan o pretendan, se tengan efectos en territorio mexicano.
- Debe aplicarse la legislación internacional en los casos en que los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas durante el vuelo sobre territorio extranjero sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad o el orden público del Estado extranjero.
- En los casos de contrato de fletamento o vuelos charters o vuelos no regulares, existe la libertad de sobrevuelo y de escala técnica y además se puede embarcar y desembarcar pasaje-

ros, carga o correo con sujeción a las normas que determine el Estado correspondiente.

- Dentro de los contratos de utilización de la aeronave se encuentra el contrato de fletamento, y este lo definimos como "AQUEL POR MEDIO DEL CUAL EL PROPIETARIO DE UNA AERONAVE SE OBLIGA A REALIZAR CON UNA AERONAVE DETERMINADA, MEDIANTE UN PRECIO ESTABLECIDO, LOS VIAJES QUE DISPONGA LA OTRA PARTE, RESERVÁNDOSE LA CONDUCCIÓN TÉCNICA DE LA AERONAVE Y LA DIRECCIÓN DE LA TRIPULACIÓN, YA SEA POR UNO O MÁS VIAJES (FLETAMENTO A VIAJE) O POR CIERTO TIEMPO (FLETAMENTO A TIEMPO)".

- El contrato de fletamento no se confunde con el de transporte; en el fletamento, el fletante solo se compromete a hacer viajar la aeronave poniéndola a disposición del fletador a fin de que este pueda realizar los objetivos que lo llevaron a celebrar el contrato; y si bien es cierto que tales objetivos se traducen en última instancia en un transporte, entendido como un desplazamiento de un lugar a otro, no existiría transporte en sentido jurídico puesto que el fletamento no se ha comprometido a entregar el receptum en el lugar de destino solo se ha obligado a prestar los medios necesarios para el cumplimiento de los fines perseguidos por el fletador, y si esos fines son la realización de un transporte, no por ello el contrato de fletamento se convierte en un contrato de transporte, ya que no hay que considerar como objeto del contrato lo que únicamente fue motivo de la convención para las partes.

- La carta de Porte la considero como un título representativo de las mercancías. El portador de esa carta de porte es poseedor de los objetos en ella mencionados y en consecuencia la posesión del título equivale a la posesión de los efectos, el transportador es un mero tenedor de las mercancías pero el poseedor de la carta es el que dispone de los efectos y aún más puede transferirla a un tercero.

También se considera como títulos de transporte el billete de pasaje y el talón de equipaje.

- El fletamento es igualmente denominado charter, que viene del derecho anglosajón, y por otro lado también es denominado vuelo no regular.
- Las normas contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación (cuyo Libro IV esta vigente desde 1950) no son totalmente claras para diferenciar los vuelos regulares de los no regulares y considero necesario modificarlas para ponerlas al día -- con los avances experimentados en materia de transporte aéreo comercial.
- México ha suscrito convenios bilaterales con muchos países , pero en esos convenios no existe alguno que regule los vuelos de fletamento , por lo que debería suscribirse algunos sobre el tema en específico.
- Por la situación crítica que atraviesa nuestro país, es neces-

sario fomentar y darle más auge a este tipo de vuelos de fletamento para aprovechar por un lado, la experiencia que se adquiriera en estos vuelos y poder posteriormente regularlos por medio de Convenios bilaterales, ya que nuestra legislación se aplica en virtud de lo que se establece por la reglamentación o por las autoridades aeronáuticas de los Estados Unidos de Norteamérica y Canadá, siempre y cuando éstos no afecten los intereses de las compañías aéreas, pero insisto es tiempo ya de tener nuestra propia legislación, nuestras propias disposiciones.

- Por lo que se refiere a los Convenios internacionales sobre responsabilidad contractual, que México ha puesto en vigor tenemos: se adhirió a la Convención de Varsovia de 1929.
- Ratifico el Convenio de la Haya de 1955, en el que el Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional modifica 15 artículos y agrega dos disposiciones por medio de este protocolo; por una parte el campo de aplicación de este Convenio será: para el transporte internacional, además para vuelos inaugurales; se permite a otras personas expedir el billete de pasaje, se estima la negociabilidad de la carta de porte aéreo.
- Fue sede de la Convención de Guadalajara en 1961 que versa sobre la responsabilidad del transportador de hecho, y fue ratificada dicha convención en 1962.

- Asistió a la Convención de Guatemala de 1971.
- Aeronaves de México S.A. Y Mexicana de Aviación S.A., se suscribieron al acuerdo de Montreal para operar rutas a Estados Unidos de Norteamérica.

- En materia de responsabilidad por daños a terceros en la superficie, México suscribió la Convención de Roma de 1952 sin que se haya ratificado.

- A través de todo este trabajo de investigación, hemos podido observar que desde el nacimiento del Derecho Aéreo, se han realizado un sin fin de esfuerzos para establecer varios mecanismos de regulación colaboración y cooperación dentro de la Aviación Civil Internacional Comercial.

- Los primeros pasos fueron hasta el año de 1919, que se firmó el Convenio de París para la Reglamentación de la Navegación Aérea, el cual estableció las normas sobre el Transporte Aéreo Internacional. Después apareció en 1944 el Convenio de la -- Aviación Civil Internacional, comunmente llamado Convenio de Chicago, la importancia de éste es que establece reglamentación más específica, pero debido a la constante evolución del transporte aéreo, considero debe incorporarse en él elementos que satisfagan las necesidades que amerita el transporte aéreo internacional.

Por otra parte encontramos el Convenio de Bermudas suscrito

por E.U.A. y la Gran Bretaña el cual en mi opinión ha servido como el modelo más significativo para la realización de las negociaciones bilaterales de muchos otros Estados.

Por su parte el gobierno de México, al realizar sus acuerdos bilaterales ha empleado estos modelos para establecer el intercambio de derechos comerciales aéreos.

En realidad considero que los vuelos no regulares o de fletamento, no realizan sus operaciones con cierta libertad ya que estos servicios se encuentran sujetos a la aprobación gubernamental de los Estados los cuales han optado por políticas restrictivas para proteger a las compañías aéreas que realizan vuelos regulares. Estas medidas se han estado tomando a nivel internacional desde hace poco tiempo, ya que los vuelos charters o no regulares habfan tenido un rápido crecimiento debido a que sus tarifas son inferiores con relación a las de los servicios regulares y a su falta de reglamentación lo que trajo como consecuencia una mayor demanda y lógicamente una gran competencia entre los Servicios Regulares y los no Regulares.

Por lo que toca a la ley de Vías Generales de Comunicación; opino que deben ser modificadas ciertas disposiciones en relación al transporte aéreo, porque no satisface los requerimientos actuales de esta actividad, por ejemplo, el monto que se establece para la responsabilidad del porteador, es actualmente obsoleto e irrisorio.

BIBLIOGRAFIA

- Ambrosini Antonio, CURSO DE DERECHO AERONAUTICO, Tomo I, Ed.,
Rivista de diritto Aeronáutico, Roma, 1933.
- AVIATION CASES: 1822-1958. Commerce clearing, House INC. 1947.
Publishers of topical Law Report.
- Boletín de la OACI, julio de 1977.
- "CARGO SERVICE CONFERENCE". Resolutions Manual. 4th. Edition
Effective, 1 October. 1983
- Décimas Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico del
Espacio y de la Aviación Comercial:
 - ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA PROBLEMÁTICA
DE TARIFICACION EN EL TRANSPORTE AEREO.
 - REGIMEN JURIDICO DEL OVERBOOKING
 - WAKE TURBULANCE AND THE JUMBO JETS: WHOSE
RESPONSABILITY PILOT OR CONTROLER?
 - REFLECCIONES SOBRE EL PORVENIR DEL REGIMEN
DE VARSOVIA.
 - ASOCIACION LATINOAMERICANA DE DERECHO AERONAUTICO
Y ESPECIAL. SECCION ARGENTINA.
 - CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES
RELATING TO INTERNATIONAL TRANSPORTATION BY AIR
WORSE CONVENTION.
- Documento OACI 7278-C/841, 10/5/52.
- Dominedó F. "Svillupi sulla teorfa del noleggio" Ed. Rivista de
Diritto della Navegazione, Italia, Tomo I, 1937.
- Enciclopedia Juridica "OMEBA", Ed., Bibliográfica Argentina
1968, S.R.L.
- Paul Fauchille "LE DOMAINE AERIEN ET LE REGIME JURIDIQUE DES
AEROSTATS", París, 1901.
- Fiorentino A. "CORSO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE", Firenze,
Italia, 1948.

- Folchi Mario O., "CONTRATOS DE UTILIZACION DE AERONAVES"
Universidad de Morón, Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico y del Espacio (9-14 Nov. 1964).
- Gay de Montellá Rafael, "PRINCIPIOS DE DERECHO AUERONAUTICO",
Ed. Depalma, Buenos Aires, 1950.
- JEPPESEN, "AIRWAY MANUAL". AMSA. DC-8. International Route
Manual.
- LEGISLACION AERONAUTICA ESPAÑOLA, Iberia. Líneas aéreas de
España. Asesoría Jurídica, Madrid, 1976.
- Loustau Ferrán Francisco, "LA AERONAVE Y SU REGIMEN JURIDICO"
Instituto "FRANCISCO DE VITTORIA" Ministerio del
Aire, Consejo Superior de Investigaciones Científicas,
Madrid, 1957.
- Lozano Noriega Francisco, "IV CURSO DE DERECHO CIVIL" (CON-
TRATOS) México, D.F. Editorial Luz, 1970.
- Mapelli Enrique, "TRANSPORTES AEREOS ESPECIALES", Paranifo
S.A. Madrid, España, 1982.
- MEMORIA "ADACI", Sexto Simposio sobre Arbitraje Comercial In-
ternacional. Instituto Mexicano de Comercio Exterior.
- "MINISTERIO DEL AIRE". Reglamento de Circulación Aérea.
RAVI.
- NORMAS Y CONDICIONES APLICABLES AL CONTRATO DE TRANSPORTE
AEREO INTERNACIONAL. Iberia, Líneas Aéreas de Es-
paña, Asesoría Jurídica, España, 1972.
- Nuñez Escalante Roberto, "COMPENDIO DE DERECHO INTERNACIONAL
PUBLICO", Ed. Orión, México, 1970
- OCTAVAS JORNADAS IBEROAMERICANAS DE DERECHO AERONAUTICO Y
DEL ESPACIO Y DE LA AVIACION COMERCIAL, Buenos Aires,
1975.
- ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL., Conferencia
Internacional.
- Seara Vazquez Modesto, "DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO", 4a.
Edición, México, Ed. Porrúa, S.A.
- Pina Vara, "DERECHO MERCANTIL MEXICANO". Ed. Porrúa, 11a.
Ed. México 1979

- Seara Vazquez Modesto, "TRATADO GENERAL DE LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES", Fondo de Cultura Económica, 1a. Edición, 1974.
- Sorensen Max, "MANUALES DE DERECHO INTERNACIONAL", Fondo de Cultura Económica, 2a. Reimpresión 1981
- Senado de la República, "TRATADOS Y CONVENIOS CELEBRADOS POR MEXICO", 1823-1927
- Spasiano E. "LE PERSONE DELL ARMAMENTO NELLA LA NAVEGAZIONE" AEREA", Ed. Revista del diritto della Navegazione, 1937 Tomo I.
- Treviño García Ricardo, "CONTRATOS CIVILES Y SUS GENERALIDADES" Librería Fond. S.A., Guadalajara, Jal. 1976, 3a. Edición.
- Tapia Salinas Luis, "CURSO DE DERECHO AERONAUTICO", Bosch, Ed. España.
- Tapia Salinas Luis, "LA REGULACION JURIDICA DEL TRANSPORTE AEREO", Ministerio del Aire, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España, 1953.
- "TRADE PRACTICE MANUAL Resolutions Recommended Practices of the air trafic, Conference of Air, Oct. 58 by Conference of Air Washington.
- "USES CHARGES MANUAL". International Air Transport, Asosiation.
- Videla Escalada F.N., "DERECHO AERONAUTICO, RAMA AUTONOMA DE LAS CIENCIAS JURIDICAS", Buenos Aires, 1948.
- Videla Escalada V., "REGIMEN JURIDICO DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACION DE LAS AERONAVES, Universidad de Morón, Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico y del Espacio, 9-Nov.-1964.
- Zamora y Valencia Miguel Angel. "CONTRATOS MERCANTILES" Ed. México, D.F., 19

LEGISLACION:

- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.
- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION
- CODIGO DE COMERCIO
- CODIGO CIVIL
- CODIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS CIVILES
- LEY FEDERAL DE PROTECCION AL CONSUMIDOR
- LEY FEDERAL DE TURISMO DE 1961
- REGLAMENTO DE LAS AGENCIAS DE VIAJES
- CONVENCION DE PARIS DE 1919
- CONVENCION DE CHICAGO DE 1944
- CONVENIO DE VARSOVIA DE 1929
- ACUERDO DE MONTREAL DE 1966
- PROTOCOLO DE GUATEMALA DE 1971
- PROTOCOLO DE LA HAYA DE 1955
- CONVENIO DE GUADALAJARA DE 1961
- CONVENCION DE ROMA DE 1933
- PROTOCOLO DE BRUSELAS DE 1938