

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO



FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES

ARAGÓN

LA RESPONSABILIDAD DE LAS AEROLÍNEAS EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN DERECHO

PRESENTA:

KARLA MARIANA JUÁREZ MONZALVO

ASESOR: MTRO. ANTONIO REYES CORTÉS



NEZAHUALCÓYOTL, ESTADO DE MÉXICO, OCTUBRE 2017



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 esta 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.

DEDICADO

A mi precioso y amado hijo Josemaría, por iluminar
mis días con el brillo de sus ojos.

AGRADECIMIENTOS

A mi amado esposo Fernando por siempre estar a mi lado y brindarme un apoyo infinito, por siempre respetarme y animarme a continuar con mis proyectos siendo este trabajo uno de ellos.

A mi madre Pilar, por ser el pilar de mi vida, por ser un claro ejemplo de honestidad, perseverancia y responsabilidad. Por todo su amor y por ser mi soporte desde siempre hasta el día de hoy.

A mi querida abuela, por cuidar de mí y brindarme un inagotable cariño, por ser un ejemplo de fortaleza inquebrantable, por sus sabias palabras que son tan reconfortantes y por alentarme a seguir adelante.

A mi hermana Diana, por ser una amiga con quien puedo contar en cualquier momento, por nunca dudar de mi capacidad para lograr lo que me propongo y por darme fuerza cuando me ha hecho falta.

A mi tío Jorge, a quien admiro profundamente por ser un gran hombre. Por ser como un padre para mí, por toda la ayuda que me ha dado en todos los aspectos, por creer en mí y por ser un claro ejemplo de ética intachable.

A mi tío Héctor por apoyarme en mis estudios y ser un ejemplo de rectitud, constancia y tenacidad. A su esposa Nancy, por su invaluable asesoría y compartir conmigo su conocimiento.

A mi tía Maru, por estar siempre ahí cuando la he necesitado.

A mis suegros: Carlos Manuel Escudero Pérez, a quien admiro por ser una persona brillante y ser un hombre muy trabajador y; Elena Guzmán Orozco, por aceptarme en su familia. A ambos por abrirme las puertas de su hogar y por el inmenso apoyo dado para iniciar una familia con mi esposo e incitarnos a superarnos en todos los aspectos.

A mis amigos, por estar a mi lado, por animarme, por escucharme y por su lealtad.

A la Universidad Nacional Autónoma de México, por concederme el gran privilegio de pertenecer a esta honorable y respetable casa de estudios.

A la Facultad de Estudios Superiores Aragón, por darme la oportunidad de estudiar esta carrera y brindarme todas las herramientas para superarme.

A mi asesor el Maestro Antonio Reyes Cortés, a quien admiro, respeto y estimo por ser un excelente maestro; por compartir conmigo su amplio conocimiento sobre la materia y gracias a ello darme cuenta de que el Derecho Internacional es la rama a la que quiero dedicarme. Por alentarme a llevar a cabo este trabajo de investigación, por toda su asesoría y el tiempo dedicados a esta tesis y por animarme a continuar preparándome con base en el estudio y la dedicación.

Al sínodo, por el tiempo y atención dedicados a esta tesis y por sus valiosas aportaciones.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	I
CAPÍTULO 1. EL TURISMO Y SU IMPORTANCIA ECONÓMICA ACTUAL PARA MÉXICO	1
1.1. Concepto de turismo	3
1.1.1. Evolución del turismo	10
1.1.2. Tipos de turismo	15
1.2. Organismos internacionales	17
1.2.1. Organización de las Naciones Unidas	17
1.2.2. Organización Mundial del Turismo.....	20
1.3. Importancia y trascendencia del turismo en México	24
1.4. Concepto de Derecho Turístico	30
CAPÍTULO 2. EL DERECHO AERONÁUTICO Y SU REGULACIÓN INTERNACIONAL	33
2.1. Concepto de Derecho Aeronáutico	35
2.1.1. Fuentes del Derecho Aeronáutico	40
2.1.2. Características del Derecho Aeronáutico.....	41
2.2. Organismos internacionales	44
2.2.1. Organización de Aviación Civil Internacional	45
2.2.2. Asociación Internacional de Transporte Aéreo	48
2.3. Convenios internacionales aeronáuticos	50
2.4. El transporte aéreo en México.....	58
2.4.1. Evolución de la aviación en México	60
CAPÍTULO 3. PROTECCIÓN JURÍDICA DEL TURISMO Y LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN MÉXICO	65
3.1. Protección constitucional al turismo en México	67
3.2. Instituciones nacionales de promoción al Turismo	71
3.2.1. Secretaría de Turismo	73
3.2.2. Fondo Nacional de Turismo	84
3.2.3. Procuraduría Federal del Consumidor	86
3.2.4. Secretaría de Comunicaciones y Transportes	91
3.2.5. Aeropuertos y Servicios Auxiliares.....	97
3.3. Regulación del transporte aéreo en México	99
3.3.1. Ley de Aviación Civil y su Reglamento	99

3.3.2. Ley de Aeropuertos y su Reglamento.....	105
CAPÍTULO 4. LA RESPONSABILIDAD DE LAS AEROLÍNEAS Y EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS	111
4.1. Servicios que prestan las aerolíneas.....	114
4.2. Contrato de transporte aéreo de pasajeros	118
4.3. Condiciones y responsabilidades del boleto de transporte.....	123
4.4. Obligaciones de los prestadores de servicios	127
4.5. Derechos del turista o pasajero.....	130
4.6. Caso concreto y propuesta.....	135
CONCLUSIONES	IX
FUENTES DE CONSULTA.....	XIV
ANEXO 1	XX
ANEXO 2	XXVIII
ANEXO 3	LI

INTRODUCCIÓN

En la época actual el turismo ha cobrado gran importancia no sólo social sino también económica para nuestro país, al convertirse en una actividad cotidiana que optimiza los tiempos de viaje debido al estrepitoso progreso de la tecnología, en este caso de las aeronaves, y por tanto, incrementando el desarrollo del sector aeronáutico. Al tener tal relevancia, la actividad turística está regulada tanto a nivel nacional como internacional y a su vez, existen organismos nacionales e internacionales encargados de regular y procurar el óptimo desarrollo del sector turístico.

Al ser una actividad de carácter social, surgen todo tipo de problemáticas ya sea entre pasajeros, entre pasajeros y aerolíneas, cuestiones legales u otros. Debido a lo anterior con esta investigación se pretende plantear una situación grave que ha ocurrido en nuestro país en los últimos años relacionada con la siembra de droga en el equipaje de pasajeros mexicanos, quienes viajaron a países de Sudamérica y las autoridades intentaron responsabilizarles por ello. Por tanto, esta investigación se centra en dejar asentados los derechos de los pasajeros para estar protegidos jurídicamente.

En el capítulo uno se abordan los temas esenciales del turismo, el cual es una actividad cuya evolución se ha dado a pasos agigantados desde su origen hasta el día de hoy debido a la presencia de nuevas tecnologías y a las cambiantes necesidades e intereses de las personas. Por tal motivo, el turismo puede ser interpretado de diversas formas y por ende se hace mención de su conceptualización para dejar asentados los principales puntos de vista sobre el mismo tanto en el ámbito nacional como en el internacional, refiriéndose al turista, quien pone en marcha a la actividad turística.

Al cobrar gran importancia la actividad turística, fue necesaria la creación de organismos internacionales como la Organización Mundial del Turismo (OMT),

la cual es un organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) encargada de promover un turismo responsable, sustentable, accesible y seguro para todos; así como de fomentar el crecimiento económico y establecer derechos y obligaciones para los turistas de tal forma que se les garantice una protección jurídica y lograr un adecuado desarrollo del sector turístico a nivel internacional.

Empero, el turismo no sólo es trascendente a nivel internacional, sino también a nivel nacional y por tal motivo se menciona el papel que desempeña y la relevancia que cobra en México en el aspecto económico, social y jurídico. Entonces comienza a mencionarse la rama del Derecho Turístico, al ser una actividad de suma importancia y que requiere de una constante actualización en el aspecto jurídico.

El capítulo dos se centra en el Derecho Aeronáutico, refiriendo a su concepto y siendo necesario por tanto hacer mención del concepto de aeronave y gracias al cual se da la existencia del Derecho Aeronáutico, surgido a raíz de la necesidad de regular jurídicamente los servicios ofrecidos por los prestadores de servicios turísticos como las aerolíneas a partir del desarrollo y mejora de los medios de transporte, convirtiéndose la aeronave en el transporte por excelencia de la actividad turística al ser un medio rápido, seguro, cómodo y accesible.

Al ser una actividad muy demandada por la sociedad se refiere a dos organismos internacionales: la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), encargadas de coordinar y supervisar todos los aspectos del sector aeronáutico. En particular, la OACI es un organismo especializado de la ONU encargado de regular los servicios aéreos mediante la normalización técnica y fomentar las convenciones aéreas internacionales, siendo su principal objetivo el propiciar el desarrollo de la aviación civil a nivel internacional. A su vez, la IATA se encarga de elaborar normas con la finalidad de simplificar y unificar estas para garantizar la máxima

seguridad, estimular el comercio aéreo y fomentar la colaboración entre empresas aéreas.

Por tanto, se alude a los convenios internacionales aeronáuticos, en particular a los cuales está suscrito México y son: Convenio de Varsovia, Convenio de Chicago y Convenio de Montreal, donde principalmente se establecen las reglas del tráfico aéreo, fomentan la seguridad y eficiencia del transporte internacional, promoción de la cooperación entre países y armonización del derecho aeronáutico internacional a través de la unificación de las normas del transporte aéreo internacional.

El capítulo tres gira en torno a la protección jurídica del turismo y la regulación del transporte aéreo en México, comenzando con la protección constitucional relativa al turismo y en particular los turistas, reconociéndoles sus derechos humanos, sus derechos como turistas y sus derechos en calidad de consumidores frente a los prestadores de servicios turísticos con los cuales nace una relación jurídica. De esta forma, el Estado tiene como función el crear leyes destinadas a regular la actividad turística y delegar funciones a diversas instituciones nacionales para dar un cabal cumplimiento a los ordenamientos.

Estas instituciones son: la Secretaría de Turismo (SECTUR), el Fondo Nacional de Turismo (FONATUR), la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO), la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y; Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). La Secretaría de Turismo tiene como objetivo el conducir el desarrollo turístico nacional mediante la planeación del sector, impulsar la oferta turística, fomentar la inversión en el turismo y apoyar a las empresas prestadoras de servicios turísticos. A su vez, esta Secretaría guarda relación con la Ley General de Turismo, al ser la encargada de llevar a cabo lo estipulado por este ordenamiento y vigilar su cumplimiento. Por su parte, el Fondo Nacional de Turismo está enfocado en planear, programar y estimular

la actividad turística y de los recursos de la misma mediante la promoción de las inversiones privadas y sociales del sector turístico.

En cuanto a la Procuraduría Federal del Consumidor, ésta se centra en supervisar que las empresas cumplan con los servicios ofrecidos con base en lo estipulado en su contrato de servicios, con la finalidad de proteger los derechos de las personas en su calidad de consumidores de un bien o un servicio en particular y habiendo pagado por el mismo; garantizando relaciones comerciales equitativas y brindando certeza, legalidad y seguridad jurídica. Para regular las actividades de la PROFECO se tiene a la Ley Federal de Protección al Consumidor, siendo el propósito de esta el de resguardar los derechos del consumidor y regular todo lo concerniente a las relaciones entre el consumidor y el prestador de servicios, en particular en el sector aeronáutico.

Por otro lado, se encuentra la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual es una autoridad aeroportuaria y tiene como función primordial el promover sistemas de transportes seguros, eficientes y competitivos que contribuyan al crecimiento económico del país mediante la ampliación de la cobertura y accesibilidad de los servicios. Dicha Secretaría se encuentra regulada por la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos, así como por el reglamento de ambos ordenamientos. Al respecto, la Ley de Aviación Civil está encaminada a regular la explotación, el uso y aprovechamiento del espacio aéreo en relación con la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y a su vez, la Ley de Aeropuertos se encarga de regular la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles. Ambos ordenamientos hacen alusión a las concesiones, derechos y obligaciones de los pasajeros, medidas de seguridad, tarifas, contrato, responsabilidad por daños, personal técnico aeronáutico, reglas de tránsito aéreo y sanciones; principalmente.

Por último, está el organismo de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el cual tiene como tareas principales administrar, operar y conservar los aeropuertos y servicios complementarios que se ofrecen en este, así como también el colaborar con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para regular, verificar y supervisar los aeropuertos.

Finalmente en el capítulo cuatro se refiere a la responsabilidad de las aerolíneas con base en el contrato de transporte aéreo de pasajeros, mencionando para tal efecto los servicios ofrecidos por la aerolínea siendo de dos tipos: servicios en tierra y servicios en aire, los cuales se mencionan en el contrato celebrado por las aerolíneas con los usuarios pasajeros que contratan sus servicios, en un marco de respeto a los derechos humanos y en su calidad de consumidores teniendo como sustento legal la Ley de Aviación Civil, el Convenio de Montreal y las Normas Oficiales Mexicanas.

Dentro de este contrato se hace mención de las condiciones y responsabilidades del boleto de transporte, al representar este el contrato de la aerolínea donde se debe establecer información relativa al vuelo a realizar y especificando la responsabilidad de la aerolínea principalmente con el equipaje de los pasajeros, siendo necesario referir al concepto de equipaje y mencionando la división de éste en dos: equipaje facturado y equipaje no facturado. A su vez, se aluden las obligaciones de los prestadores de servicios turísticos para con sus pasajeros, siendo la primera de ellas la de efectuar el transporte aéreo contratado y por otro lado, los derechos de las aerolíneas con base en un contrato. Todo ello da paso a los derechos de los turistas o pasajeros frente a las aerolíneas con base en la Ley de Aviación Civil, pero también tienen obligaciones en virtud del contrato celebrado con la aerolínea.

Todo lo anterior para finalmente llegar al punto medular de esta investigación y mencionar casos concretos de los mexicanos, quienes viajaron a países de Sudamérica y resultaron ser víctimas del modo de operar de la

delincuencia organizada, la cual introduce drogas en el equipaje de los pasajeros para transportarla de un país a otro en complicidad con los agentes aeroportuarios, quedando los pasajeros desprotegidos frente a las autoridades mexicanas y siendo víctimas de dichas actividades delictivas. Por ello se inició una investigación al respecto donde se alude al personal de los aeropuertos, en particular, de las aerolíneas, quienes pudieran estar coludidos con los criminales para sembrar la droga en el equipaje de los pasajeros.

Al respecto, las aerolíneas han comentado que ellas no son responsables del equipaje de los pasajeros. Sin embargo, en esta investigación se demuestra que sí son responsables del equipaje de los pasajeros con base en la Ley de Aeropuertos, la Ley de Aviación Civil, el Convenio de Montreal y el contrato de transporte aéreo de pasajeros de las mismas aerolíneas. Y es aquí donde se realiza nuestra propuesta, dirigida a modificar los ordenamientos jurídicos mexicanos y actualizar el convenio internacional de Montreal.

El haber elegido el capítulo uno se debe a la necesidad de definir al turismo para delimitar nuestro tema, así como el conocer cómo ha evolucionado con el paso del tiempo y cómo ha cambiado de acuerdo con las nuevas tecnologías, la realidad social y las necesidades sociales y jurídicas. Esto nos conduce a mencionar los organismos internacionales existentes con la finalidad de dirigir la actividad turística para todos los países miembros de estos organismos y finalmente, referir a la importancia de este sector para el país no sólo en el aspecto económico, sino también social y jurídico.

Al mencionar la palabra turismo, se hace necesario el capítulo dos centrado en el Derecho Aeronáutico y se relaciona con la actividad turística por los servicios prestados por las aerolíneas a los turistas para su desplazamiento de un lugar a otro y para ello se definió a esta rama del Derecho para conocer con exactitud sus alcances jurídicos, así como referir a los organismos internacionales encargados de regular la actividad aeronáutica, en particular al

ofrecer servicios de transporte aéreo al público. Todo ello va de la mano con los convenios aeronáuticos internacionales que tienen como objetivo unificar las reglas para las aerolíneas y brindar mejores servicios a los pasajeros en cuanto a seguridad, comodidad y tarifas accesibles.

En el capítulo tres se hace necesario el expresar qué instituciones brindan protección al turismo para conocer sus facultades, los derechos de los turistas para saber defenderlos y a dónde acudir para presentar quejas o denuncias y por otra parte, conocer la normatividad aeronáutica mexicana para determinar cómo se regula al sector aeronáutico y qué derechos y obligaciones tienen tanto los pasajeros como las aerolíneas.

Finalmente, es en el capítulo cuatro donde se profundiza en las aerolíneas, después de haber asentado lo esencial relativo al turismo y al sector aeronáutico, para conocer qué servicios ofrecen y cómo se constituye el contrato celebrado con los pasajeros para conocer las condiciones y responsabilidades del mismo, así como los derechos y obligaciones para las partes. Para ejemplificar la situación dada en México con relación a la siembra de drogas en el equipaje de los pasajeros, se relata el caso de cuatro mexicanos que realizaron viajes a países localizados en Sudamérica y resultaron víctimas de ello. Debido a lo anterior, puede darse paso a la propuesta realizada para dar una solución con efectos jurídicos a esta situación.

En el trabajo en general haré uso del método inductivo, al ir de lo particular a lo general en cada capítulo, hasta llegar al punto central del trabajo.

En el capítulo uno se usará el método descriptivo al referir al turismo y al derecho turístico, al explicar su concepto y su importancia.

En el capítulo dos se empleará el método descriptivo al conceptualizar el derecho aeronáutico y su regulación internacional.

En el capítulo tres se utilizará el método analítico al estudiar la protección jurídica del turismo y la regulación del transporte aéreo en México.

En el capítulo cuatro se hará uso del método propositivo al plantear el caso concreto y realizar una propuesta de solución al mismo.

En las conclusiones, se empleará el método sintético al elaborar una síntesis conclusiva en cada una de las conclusiones del trabajo.

CAPÍTULO 1. EL TURISMO Y SU IMPORTANCIA ECONÓMICA ACTUAL PARA MÉXICO

Este primer capítulo refiere a las principales temáticas del turismo, iniciando el primer apartado con su conceptualización desde los inicios del turismo hasta el día de hoy, donde se aprecia cómo fue cambiando la idea que se tenía del turismo a partir del crecimiento económico, el desarrollo tecnológico y la ampliación de las necesidades e intereses de las personas. Asimismo, este tema se vincula con la evolución del turismo desde la antigüedad hasta la actualidad y los motivos de las personas para emprender sus viajes, los cuales son muy diferentes al día de hoy debido en gran parte a la creación de nuevos paquetes turísticos y el apoyo al sector turístico por parte del Estado para promover diferentes destinos turísticos.

Dentro del mismo apartado también se hace referencia a los tipos de turismo que hay, siendo tres los establecidos en este capítulo: el interno, el receptor y el emisor, diferenciándose entre ellos por el desplazamiento efectuado por los turistas ya sea dentro de su propio país o en un país diferente al suyo.

En el segundo apartado se mencionan los organismos internacionales encargados de regular la actividad turística, estando en primer lugar la Organización de las Naciones Unidas por ser la principal asociación de Estados a nivel internacional que regula todo lo concerniente a los derechos humanos, siendo uno de ellos el derecho de tránsito y por disponer de organismos especializados, siendo la Organización Mundial de Turismo el otro organismo encargado de regular todo lo concerniente al sector turístico. La Organización Mundial de Turismo tiene como función principal estudiar todo lo relativo al turismo, su desarrollo, sus estadísticas, su regulación jurídica y su crecimiento económico a nivel mundial.

En el tercer apartado se hace referencia a la importancia y trascendencia del turismo en México, siendo un fenómeno social cotidiano y el aspecto

económico es el más relevante, puesto que el turismo es una de las principales actividades económicas del país debido a la generación de empleos, la entrada de divisas y la derrama económica procedente de la venta de distintos productos y servicios turísticos.

En el último apartado se hace mención del concepto del Derecho Turístico, siendo una rama del Derecho que no todos los autores manejan pero es necesario tomar en cuenta debido a la importancia del sector turístico en el país y a su rápido crecimiento, lo cual ha dado como resultado un mayor número de disposiciones jurídicas para regular eficazmente la actividad turística y las relaciones existentes entre consumidores o turistas y los prestadores de servicios turísticos que se derivan de un contrato.

1.1. Concepto de turismo

Para ofrecer una visión integral del turismo, es necesario reunir algunos de los conceptos proporcionados sobre el mismo desde la antigüedad hasta la actualidad, debido a que a través del tiempo, el concepto turismo ha venido evolucionando no sólo en el sentido de delinear mejor la concepción de esta actividad humana, sino también en el sentido de perfeccionar todo lo relacionado a él. Asimismo, al hablar de turismo es necesario mencionar al turista al ser éste el sujeto esencial de dicha actividad.

En el siglo XVIII surge la palabra *tour* como un galicismo en el idioma inglés, proveniente del latín *tornus* (torno) y usado para designar los viajes realizados por diversos motivos con la finalidad de regresar al mismo punto de partida. También se ha comentado sobre el origen hebreo de la palabra turismo derivado de la palabra antigua *tur*, utilizado como sinónimo de viaje de exploración, vanguardia y reconocimiento; tal y como aparece en la Biblia. Al respecto, Arthur Hanlot¹ supone que el vocablo *tour* tiene cierta relación con el hebreo, partiendo del hecho bíblico en el cual aparece Moisés cuando envió a Canaán un grupo de representantes para visitarlo y obtener la información necesaria respecto a las características generales del lugar.

No obstante, el uso contemporáneo de la palabra surge en Inglaterra y posteriormente en Alemania, con la Escuela de Berlín. Para la Escuela Berlinesa, el turismo es “el movimiento de personas que abandonan temporalmente el lugar de su residencia permanente por cualquier motivo relacionado con el espíritu, su cuerpo o su profesión”.² Respecto a este concepto, cabe señalar que el turismo era considerado como el viaje corto realizado por motivos religiosos, laborales o de salud únicamente, quedando bastante limitada la acepción de la palabra y

¹ Ramírez Cavassa, César, *Visión integral del turismo: “fenómeno dinámico universal”*, Trillas, México, 2006.

² León Gómez, Dania, *Introducción al Derecho Turístico*, Trillas, México, 2009.

concluyendo que aquellos viajes se hacían como parte de una necesidad o una obligación y no propiamente por placer o con fines recreativos.

Por su parte, el autor César Ramírez determina el origen etimológico de la palabra turismo hallada originariamente en el verbo latino *tornare*, cuyo significado es girar, viajar o circular.³

Entonces, etimológicamente el turismo es visto como la acción de viajar y regresar al lugar de residencia y se percibe que las personas tienen una predilección por realizar viajes cortos con motivo de negocios, religión, salud o exploración.

En 1800 y 1811 aparece en el diccionario inglés de *The Shorter Oxford* la siguiente definición sobre turista: “Persona que hace una o más excursiones, especialmente alguien que hace esto por recreación; alguien que viaja por placer o cultura visitando varios lugares por sus objetivos de interés, paisaje, etcétera.”⁴

A diferencia de la Escuela Berlinesa, el concepto proporcionado por el diccionario versa sobre los viajes efectuados por el turista con motivos recreativos, culturales o de mero placer; donde la acción turística tiene un mayor alcance y se realiza por gusto y no por necesidad.

Una de las primeras definiciones modernas sobre turismo la proporcionó el economista austriaco Hermann von Shullar en 1911 cuando señaló lo siguiente: “turismo es la suma total de operaciones, especialmente económicas, que se relacionan directamente con la entrada, estadía y movimiento de visitantes foráneos dentro y fuera de cierto país, región o ciudad.”⁵ De aquí se

³ Ramírez Cavassa, Op. Cit. pág. 11

⁴ *Ibidem*, pág. 12

⁵ Ascanio Guevara, Alfredo, *Teoría del turismo*, Trillas, México, 2012.

desprende que el turismo es una actividad principalmente de carácter económico dado dentro y fuera de un país y se le puede dar el atributo mercantil.

En 1933 se realizó la Conferencia sobre Viajes Internacionales y Turismo en la ciudad de Roma, donde se definió al turista como “el visitante temporal que permanece por lo menos 24 horas en el país de destino y cuyo propósito puede ser entretenimiento, negocios, viaje familiar, misión y reuniones.”⁶

A su vez, la Convención de Naciones Unidas sobre Facilitación Aduanera definió al turista como: “cualquier persona que viaja a un país, por cualquier razón legítima que no es la de inmigración y que permanezca en el lugar al menos 24 horas, y hasta seis meses de duración en el mismo año.”⁷ En esta conceptualización se destaca el hecho de que el viaje implica una estancia legal en el país visitado, es decir, se cumplen con todos los requisitos exigidos por las leyes del mismo y no representa la idea de vivir de manera permanente en él; por lo cual se toma en cuenta el aspecto jurídico y lo cual no se ve plasmado en las definiciones anteriores.

Para el autor Alfredo Ascanio el turismo es:

“...un complejo de servicios que, por su propia naturaleza, están interrelacionados con un conjunto de empresas y disciplinas, dedicadas todas a servir a una clientela formada por turistas, que a su vez se ponen en contacto entre sí y con una comunidad receptora, para establecer un conjunto de servicios turísticos en un entorno natural, social, cultural, económico, tecnológico, político y jurídico...”⁸

⁶ Ibídem pp. 31-32

⁷ Ibídem, pág 32

⁸ Ibídem, pág. 24

Esta definición refiere a un cúmulo de servicios relacionados al turismo y pueden ser: transporte, hospedaje, excursiones, entre otros; y abarca diversos aspectos: el natural es el lugar donde se realiza el viaje como por ejemplo las zonas arqueológicas, el cultural puede ser un aliciente para el turismo como lo son los museos, el económico representa a un servicio remunerado, el tecnológico involucra los diversos medios de transporte, el político se relaciona con los requerimientos legales de entrada de un país y el jurídico abarca todas las leyes por cumplir y forman parte del turismo.

Según Hunziker y Krapf, turismo es “el conjunto de las relaciones y fenómenos producidos por el desplazamiento y permanencia de personas, fuera de su lugar de domicilio, en tanto dichos desplazamientos y permanencia no estén motivados por una actividad lucrativa.”⁹ Este concepto remarca algo importante y es que el turismo no está vinculado con alguna actividad remunerada, por lo cual un viaje laboral o de negocios no es como tal un viaje turístico.

Óscar de la Torre Padilla define al turismo como

“...un fenómeno social que consiste en el desplazamiento voluntario y temporal de individuos o grupos de personas que, fundamentalmente por motivos de recreación, descanso, cultura o salud, se trasladan desde su lugar de residencia habitual a otro, en el que no ejercen ninguna actividad lucrativa ni remunerada, generando múltiples interrelaciones de importancia social, económica y cultural...”¹⁰

La anterior definición nos señala que el turismo es una actividad que surge de manera inevitable como consecuencia de un fenómeno social y se da por

⁹ De la Torre, Francisco, *Introducción al estudio del turismo*, Continental, México, 1989.

¹⁰ De la Torre Padilla, Óscar, *El turismo: fenómeno social*, Fondo de Cultura Económica, México, 1994.

decisión propia de las personas y por un periodo determinado de tiempo motivado por diversas razones como: el aprendizaje y adquisición de nuevo conocimiento, diversión, distracción etc. y de igual forma este autor, como los otros anteriormente mencionados, nos repite que no se da una actividad laboral donde se implique una contraprestación de servicios y de dinero.

Para la autora Noelia Cabarcos, turismo es “el conjunto de actividades que realizan las personas durante sus desplazamientos y estancias en distintos lugares diferentes al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo menor a un año, con fines de ocio, negocios u otros motivos.”¹¹ La autora denomina turismo a las acciones efectuadas por el turista durante su viaje y no al traslado en sí de un lugar a otro y no sólo puede ser con motivos de ocio sino también de negocios, lo cual surge con más frecuencia en la actualidad.

A su vez, la autora también expresa que se denomina turista o visitante a aquella persona que se desplaza fuera de su entorno habitual por un periodo de tiempo superior a veinticuatro horas. Generalmente se denomina turista a la persona que viaja por motivos de vacaciones, ocio o recreo, aunque en la actualidad, debido al desarrollo de esta actividad, la motivación del viaje se ha ampliado y se extiende a otras categorías como visitas a familiares y amigos, tratamientos médicos o de belleza, negocios y motivos profesionales, motivos religiosos, etc.¹²

La definición de esta autora amplía el panorama y extiende el turismo a actividades surgidas en la actualidad y de acuerdo con los avances tecnológicos y las necesidades sociales, por lo cual el turismo es una acción presente en muchos aspectos de la vida cotidiana y pasa a ser una actividad necesaria en el día a día de las personas.

¹¹ Cabarcos Novás, Noelia, *Promoción y venta de servicios turísticos*, Ideas propias, México, 2006.

¹² Ídem.

Dania León señala: “el turismo es la actividad relativa a los movimientos temporales de personas de un lugar a otro por diversos motivos y de una serie de servicios que éstas demandan, lo que genera relaciones humanas de carácter social, económico y jurídico en las sociedades modernas.”¹³ Este concepto nos engloba al turismo como una actividad y a su vez, como un conjunto de acciones efectuadas dentro de la misma, manifestadas a través de servicios turísticos brindados por prestadores de servicios y productos turísticos donde se da una remuneración y son regulados por el Derecho Turístico, el cual se mencionará posteriormente.

Para Fabio Cárdenas Tavares, el turismo

“...consiste en los desplazamientos realizados en el tiempo libre que genera fenómenos socioeconómicos, políticos, culturales y jurídicos, conformados por un conjunto de actividades, bienes y servicios que se planean, desarrollan, operan y se ofrecen a la sociedad con fines de consumo, en lugares fuera de su residencia habitual en función de recreación, salud, descanso, familia, negocios, deportes y cultura...”¹⁴

Este autor resalta que el turismo inicia con la acción de trasladarse o transportarse de un lugar a otro con la finalidad de disfrutar del tiempo libre del cual se dispone y dar paso al ocio, al descanso y a la convivencia.

Para Roberto C. Boullón, “el turismo no nació de una teoría, sino de una realidad que surgió espontáneamente, y se fue configurando a sí misma, bajo el impacto de descubrimientos en otros campos, como entre otras cosas, el progreso de la navegación y el invento del ferrocarril, del automóvil, del avión”.¹⁵

¹³ León Gómez, Dania, Op. Cit. pág. 12.

¹⁴ Cárdenas Tavares, Fabio, *Comercialización del turismo: determinación y análisis de mercados*, Trillas, México, 1990.

¹⁵ Boullón, Roberto C., *Las actividades turísticas y recreacionales: el hombre como protagonista*, 4ª ed., Trillas, México, 2009.

Se concuerda totalmente con este autor porque el turismo surgió a partir de las necesidades reales de las personas con el devenir de las nuevas tecnologías al tener nuevos, seguros y rápidos medios de transporte, logrando una mejor comunicación y nuevas rutas comerciales e hizo posible el turismo.

En México, Rafael González Alpuche citado por Dania León Gómez define al turismo como: “el conjunto de relaciones y fenómenos que se originan del acto o hecho jurídicos, que lleva a efecto un individuo para emprender o al realizar un viaje y obtener, su estancia legal en lugar distinto al de su radicación”.¹⁶ Esta definición se distingue por el aspecto jurídico y señala al turismo como una actividad desprendida de una acción jurídica y permite tener una estancia legal en el lugar de destino.

A su vez, la Organización Mundial del Turismo define al turismo como “un fenómeno económico, social y cultural que implica el movimiento de personas a países o lugares fuera de su entorno habitual por motivos personales o profesionales o de negocios”.¹⁷ Este concepto pudiera ser tomado como el universal debido al carácter e importancia de la OMT y establece que es un fenómeno económico donde se brindan servicios turísticos a clientes, quienes pagan un determinado precio por ellos y a su vez, cuando viajan los turistas a un lugar en particular gastan su dinero ahí y producen una importante derrama económica. Por otra parte, se señala como una actividad social porque es la sociedad quien tiene la necesidad de realizar viajes y eso incluye la convivencia ya sea familiar, con amigos o personas nuevas a quienes conocer. Y por último, se menciona el carácter cultural, ya que el turista al viajar conoce nuevos lugares y se enriquece de la historia y de la naturaleza del lugar al visitar museos, sitios arqueológicos, probar la comida típica de la región, saber la lengua del país visitado, explorar los sitios naturales, etc.

¹⁶ León Gómez, Dania, Op. Cit. pág. 16

¹⁷ Ídem

La Organización Mundial del Turismo define a los turistas como “los visitantes temporales que están siquiera veinticuatro horas en el país que visitan, cuando el propósito del viaje se puede clasificar bajo uno de los siguientes encabezados: a) asueto (recreación, vacación, salud, estudios, religión y deportes), b) negocios, familia, cometido, encuentro”.¹⁸ Esta definición de turista nos remarca que el turista es un visitante transitorio y siempre y cuando sus motivos de viaje sean por distracción, descanso, tratamientos médicos, estancias educativas, peregrinaciones, eventos deportivos, viajes laborales o visitas sociales; los cuales son en esencia las principales razones para efectuar un viaje.

Todos los países miembros de la Organización Mundial del Turismo (OMT) han admitido tanto el concepto como los términos recomendados por la Conferencia sobre Turismo realizada en Roma en 1963. En el manual sobre las Estadísticas del Turismo Mundial, se sugirió adoptar las definiciones contenidas en él, de tal forma que cada país pueda reunir y procesar los datos turísticos. En dicho manual se precisan las definiciones acerca del turismo internacional, el turismo nacional y comprende los formatos para la presentación uniforme de los datos estadísticos.

1.1.1. Evolución del turismo

Desde épocas muy remotas los peregrinos realizaban viajes frecuentemente por causas religiosas, anteponiendo su fe a los peligros a los cuales se exponían.

En el siglo VIII a. C., se realizaron diversos traslados de personas que querían presenciar los juegos olímpicos consistentes en competencias deportivas en Grecia.

Durante el Imperio Romano, la clase minoritaria conformada por las familias de patricios pasaba largos periodos en las playas de Lacio o de la Campania con un propósito recreativo y de reposo.

¹⁸ Ídem

En la Edad Media, Marco Polo destacó por sus conocidos viajes de carácter científico en los cuales realizaba diversas investigaciones.

Dejando a un lado las precarias condiciones en las cuales el hombre de la antigüedad realizaba sus desplazamientos, de forma insegura e incómoda, ese hombre viajero tuvo un traslado constante motivado primordialmente por razones comerciales, religiosas, de expansión y dominio territorial, o de guerra.

Durante el siglo XVII se incrementó la afluencia de visitantes a centros culturales y grandes ciudades, dando paso a un movimiento migratorio entre los distintos países de Europa.¹⁹

En el siglo XVIII Inglaterra puso de moda la frase “*faire le grand tour*”, refiriéndose a la complementación cultural que los jóvenes deberían llevar a cabo mediante un viaje por diversos países de toda Europa. A estos viajeros se les empezó a nombrar turistas, palabra que Francia designó a aquel que viaja por motivos de placer, curiosidad o culturales.²⁰

En el siglo XIX surge el nacimiento de la industria turística al presentarse un conjunto de factores económicos y sociales, así como también el desarrollo de las fuerzas productivas, lo cual trajo consigo la ampliación de las redes de comunicación: el ferrocarril y el barco de vapor se transformaron en medios para transportar mercancías de expansión comercial.

Antes de la Revolución Industrial del siglo XIX, la gente apenas se desplazaba fuera de su entorno y si lo hacía, era por algún motivo muy concreto. Para el pueblo, viajar no estaba entre sus planes porque la economía familiar, al igual que las condiciones laborales, eran precarias. El hecho de moverse no se

¹⁹ Ídem

²⁰ Ídem

hacía por placer sino por obligada necesidad. La aparición del ferrocarril y del barco a vapor cambió radicalmente el concepto de viajar.²¹

Pero es a partir de la industrialización, cuando se produjeron grandes cambios como: el aumento de producción de todo tipo de bienes a un menor coste, la mayor demanda en materias primas, la búsqueda constante de nuevos mercados donde las nuevas empresas podían colocar su producción, el desarrollo de una nueva e importante red de transporte y la desaparición de las barreras físicas. Todos estos factores causaron el crecimiento de los pueblos y la aproximación entre las diferentes clases sociales, al desaparecer las grandes desigualdades en el reparto de la riqueza.²²

Después de la Revolución Industrial, surge el movimiento obrero, el cual obtuvo grandes logros como la reducción de la jornada laboral, las vacaciones anuales retribuidas, la sanidad, la educación gratuita, etc. En este periodo hay un mejor reparto de las riquezas, un mayor nivel cultural, las inquietudes aumentan, la gente disfruta de más tiempo libre, los sistemas de transporte son mejores y más rápidos, se desarrolla el transporte aéreo, etc. Todo esto genera un fenómeno social y económico denominado turismo de masas, que dio lugar al turismo que actualmente conocemos.

La burguesía contaba con los recursos económicos necesarios y el tiempo libre para tener la oportunidad de viajar en mejores condiciones, con comodidad y seguridad. De esta forma surgen los primeros agentes de la industria turística, cuyo desarrollo se dio en el siglo XX. En cuanto a los motivos del viaje, se puso de moda ir a lugares dignos de ser visitados y admirados.

La organización colectiva de viajes, la elaboración de itinerarios y la venta de recorridos turísticos se inició en 1841 con Thomas Cook, considerado el padre

²¹ Cabarcos Novás, Noelia, Op. Cit. pág. 3

²² *Ibíd.*, pág. 4

del turismo. Cuatro años más tarde fundó su agencia de viajes *Thomas Cook and Son*, donde atendían las necesidades de la clase media. Estos elementos sentaron las bases del turismo como una industria de consumo de bienes culturales, recreativos y de esparcimiento, salud, religión, negocios, estudios, eventos programados y, como nuevo motivo, la aventura en busca de experiencias diferentes en lugares totalmente distintos al entorno cotidiano.

En la transición del siglo XIX al XX, se obtuvo la reducción a ocho horas de la jornada laboral y mejores condiciones de trabajo como el derecho a disponer de vacaciones pagadas, con lo cual el hombre consiguió horas de ocio dedicadas a la recreación y por ello se incrementó la actividad turística. Su desarrollo surge a raíz de la expansión del capitalismo por todo el mundo, lo cual generó empresas multinacionales encargadas de una óptima comercialización del producto turístico. Con lo anterior, se deduce que la actividad turística siempre ha estado ligada a los acontecimientos de tipo social, político y económico.

Después de la Segunda Guerra Mundial, el turismo se esparció debido entre otras cosas a lo siguiente²³:

- Progreso de la tecnología en los medios de transporte y de comunicación.
- El desarrollo industrial y el consecuente incremento de la economía.
- El aumento de la población.
- El auge de los desplazamientos con fines recreativos.
- La posibilidad de hacer turismo por parte de clases menos favorecidas, debido a:
 1. Programas sociales de recreación por parte de los gobiernos.
 2. Incremento en su poder adquisitivo.
 3. La promulgación de leyes favorecedoras para los trabajadores con el disfrute de vacaciones pagadas.
- A la diversificación de los servicios turísticos.

²³ Ídem

- A la moda generalizada en las clases poco favorecidas de imitar lo que hasta ese entonces era exclusivo de las clases económicas socialmente poderosas.

En México, durante el virreinato y hasta un poco antes de la Revolución de 1910, el mexicano ni viajaba ni estaba acostumbrado a convivir con viajeros. Sin embargo, la vorágine de la revolución transformó profundamente al régimen porfirista y debido a ello la población salió de su letargo y empezaron a surgir las primeras corrientes turísticas, permitiendo al mexicano salir de su país para conocer nuevos panoramas e incorporarlo a otras poblaciones.²⁴

Con el surgimiento de la burguesía en el siglo XIX, y el advenimiento de la invención del ferrocarril, de mejores condiciones de vida, de un mayor desarrollo económico, social y cultural de los pueblos, los desplazamientos con fines de recreación aumentaron, realizándose primero dentro de los límites de un país hacia los centros de playa.²⁵

Posteriormente, se consideran tres etapas de crecimiento del turismo en México: la primera es la de nacimiento; que abarca de 1920 a 1940. Se caracterizó porque las corrientes turísticas procedían del extranjero porque el país no tenía en sí una actividad turística nacional. En esta etapa se redactaron leyes para que los extranjeros pudieran ingresar a la República Mexicana y reglamentos bajo los cuales empresarios y hoteleros pudieran establecer sus empresas, así como el surgimiento de las primeras agencias de viajes.

El gobierno se dio cuenta de la importancia del desarrollo y el fomento del turismo para la economía nacional, para ello el presidente Plutarco Elías Calles promulgó la Ley de Migración el 15 de enero de 1926, donde por primera vez en nuestra legislación apareció el concepto de turista, que era el extranjero que

²⁴ De la Torre, Francisco, Op. Cit. pág. 22

²⁵ Ídem

visitaba el país con motivos de distracción o recreo y su estancia no debía ser superior a los 6 meses.

En 1937 se creó el Departamento de Turismo, órgano de la Secretaría de Gobernación que tenía como función el desarrollar actividades del ramo turístico.

La segunda etapa de desarrollo abarca de 1940 a 1958. En la década de los cuarenta empezó a desarrollarse en forma vertiginosa el fenómeno turístico a nivel internacional, y México cobró importancia.

La tercera etapa es la de tecnificación y abarca de 1958 hasta la actualidad. En esta etapa se da la regulación jurídica de la actividad turística, así como su promoción, desarrollo y planeación.

En el sexenio del presidente Felipe Calderón Hinojosa el turismo se vio afectado por la crisis económica internacional, la influenza y la pelea con el narcotráfico; incluso se pensó en desaparecer la Secretaría de Turismo. Sin embargo, fue el primer presidente en unirse a la campaña de la OMT y WTTC sobre viajes y turismo.

Para impulsar la promoción y comercialización de productos y destinos turísticos en el 2010, permitió ser la sede de la Feria Internacional de Turismo de las Américas.

1.1.2. Tipos de turismo

Podemos decir que existen tres tipos diferentes de turismo en relación a un determinado país: el turismo interno, el turismo receptor y el turismo emisor.

El turismo interno abarca a los residentes de la misma zona, quienes viajan a un destino distinto al de su residencia habitual por un periodo de tiempo no mayor a un año. Este tipo de turismo brinda notables beneficios económicos

dentro de nuestro país, porque es un tipo de turismo dado con frecuencia.²⁶ Por lo anterior, el turismo nacional o doméstico se refiere al desplazamiento efectuado dentro de un mismo país.

El turismo receptor incluye a los no residentes en un determinado país o región, que viajan a otro país distinto al suyo, por un periodo no superior al año. Este tipo de turismo produce una entrada de riqueza procedente del exterior, por lo cual es muy importante desde el punto de vista económico.²⁷ El turismo extranjero es el desplazamiento humano originado cuando los nacionales cruzan las fronteras para llegar a otros países. Este último se divide en receptivo y egresivo. El turismo receptivo se refiere a los turistas que llegan a nuestro país procedentes del extranjero y el turismo egresivo se refiere a los turistas nacionales que se trasladan al extranjero.

El turismo emisor engloba a los residentes de un país que se desplazan a otro país diferente al suyo. Este turismo causa una pérdida de índole económica, ya que los turistas nacionales gastan su dinero en el extranjero y no dentro de su país.²⁸

²⁶ Cabarcos Novás Noelia, Op. Cit. pág. 3

²⁷ Ídem

²⁸ Ídem

1.2. Organismos internacionales

1.2.1. Organización de las Naciones Unidas

Las Naciones Unidas tienen como fecha de creación oficial el 24 de octubre de 1945, luego de que la mayoría de los 51 Estados Miembros signatarios del documento fundacional de la Organización (la Carta de la ONU), la ratificaran en la Segunda Guerra Mundial contra los países del Eje y se convirtió en sucesora legal de la Sociedad de Naciones en 1946.²⁹ Actualmente, son 193 Estados los miembros de las Naciones Unidas.

Las Naciones Unidas son una organización de Estados soberanos donde éstos se hacen miembros voluntariamente para trabajar a favor de la paz mundial, promover lazos de amistad entre todas las naciones y coadyuvar en el desarrollo económico y social. La Declaración Universal de los Derechos Humanos es un documento proclamado por la Asamblea General de esta organización firmado el 10 de diciembre de 1948 y contiene 30 artículos donde se plasman los derechos humanos de las personas, siendo de especial interés para este trabajo el artículo 13 donde se establece el derecho de las personas para circular libremente, así como de poder salir de cualquier país y regresar al suyo.

Debido a las facultades que le confiere la Carta y su carácter internacional, las Naciones Unidas pueden tomar medidas sobre los problemas enfrentados por la humanidad en el siglo XXI, como la paz y la seguridad, el cambio climático, el desarrollo sustentable, los derechos humanos, el desarme, el terrorismo, las emergencias humanitarias y de salud, la igualdad de género, la gobernanza, la producción de alimentos, la actividad turística, etc.³⁰

²⁹ Centro de Información de las Naciones Unidas, <http://www.cinu.mx/onu/onu/>, 16 de Mayo de 2017 21:40

³⁰ Organización de las Naciones Unidas, <http://www.un.org/es/sections/about-un/overview/index.html> 16 de Mayo de 2017 21:39

La ONU ofrece un foro en el cual sus miembros puedan emitir su opinión en tres de sus seis órganos principales: la Asamblea General, el Consejo de Seguridad y el Consejo Económico y Social. El diálogo entre las naciones ha convertido a la organización en un medio donde los gobiernos puedan establecer acuerdos y dar solución a sus conflictos.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) es considerada un punto de reunión para las naciones donde se toman medidas en relación con casi todas las cuestiones de interés para la humanidad. Estas cuestiones son analizadas de acuerdo a una serie de propósitos y principios establecidos en el capítulo primero de la "Carta de las Naciones Unidas", teniendo como finalidades³¹:

- Preservar a las nuevas generaciones del flagelo de la guerra
- Reafirmar la fe en los derechos fundamentales del hombre
- Crear condiciones para mantener la justicia y el respeto a los tratados internacionales
- Promover el progreso social y elevar el nivel de vida

La Organización se encuentra sujeta a los acuerdos tomados por sus Miembros para la aplicación de las decisiones y a su vez, trabaja gracias a las aportaciones que sus miembros le hacen llegar.

Las Naciones Unidas desempeñan un papel central en varios asuntos de interés general, tales como³²:

- Reducir las tensiones internacionales
- Prevenir conflictos
- Poner fin a las hostilidades producidas

³¹ Centro de Información de las Naciones Unidas, <http://www.cinu.mx/onu/onu/>, 16 de Mayo de 2017 21:27

³² Centro de Información de las Naciones Unidas, <http://www.cinu.mx/onu/onu/>, 16 de Mayo de 2017 21:27

- Legislar sobre el medio ambiente, el espacio ultraterrestre y los fondos marinos
- Erradicar enfermedades
- Incrementar la producción de alimentos
- Atender y proteger a los refugiados
- Luchar contra el analfabetismo
- Reaccionar rápidamente en situaciones de desastres naturales
- Establecer normas mundiales en materia de derechos humanos
- Proteger y promover los derechos de todas las personas

La Organización de las Naciones Unidas abarca seis órganos principales³³:

- Asamblea General
- Consejo de Seguridad
- Consejo Económico y Social
- Consejo de Administración Fiduciaria
- Corte Internacional de Justicia
- Secretaría

También se encuentran dentro del Sistema de las Naciones Unidas varios programas, fondos y organizaciones especializadas.

El artículo 57 de la Carta de las Naciones Unidas contiene una definición de los organismos especializados y se describen como aquellos establecidos por acuerdos intergubernamentales, con amplias atribuciones internacionales definidas en sus Estatutos y relativas a materias de carácter económico, social, cultural, educativo, sanitario y vinculados a la Organización de las Naciones

³³ Centro de Información de las Naciones Unidas, <http://www.cinu.mx/onu/onu/>, 16 de Mayo de 2017 21:25

Unidas de acuerdo con las disposiciones del numeral 63. De esta definición extraemos las siguientes características de un organismo especializado:

- Haber sido creado por un acuerdo entre Estados
- Tener reconocidas amplias atribuciones en determinadas materias
- Estar vinculado a las Naciones Unidas por medio de un acuerdo entre el Organismo en cuestión y la ONU

Entre los organismos especializados se encuentran: la Organización Mundial del Turismo (OMT), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), entre muchas otras.

La actividad turística mundial ha quedado encomendada a la Organización Mundial de Turismo, la cual ha manifestado siempre gran interés respecto a la solución a la problemática del turismo.

1.2.2. Organización Mundial del Turismo

La OMT fue creada en 1924, dentro de la entonces Unión Internacional de Organismos Oficiales para la Propaganda Turística, a cuyo primer congreso, celebrado en la ciudad de La Haya en 1925, asistieron 14 delegados de las organizaciones oficiales de turismo de los distintos países europeos.³⁴

Tres años más tarde, en 1927, le fue cambiado el nombre por el de Congreso Internacional de los Organismos Oficiales de Propaganda Turística. En 1930 cambia de nombre nuevamente, para convertirse en la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo (UIOOT), organización técnica no gubernamental que llegó a tener como miembros un total de 109 Organizaciones Nacionales de Turismo (ONT) y 88 miembros asociados, entre grupos públicos y privados, y trasladó su sede a la ciudad de Ginebra, Suiza.³⁵

³⁴ Acerenza, Miguel A., Op. Cit. pág. 91

³⁵ Ídem

En 1967, los miembros de la UIOOT aprobaron una resolución que transformaría este órgano en una organización intergubernamental, facultada para hacerse cargo de todos los asuntos relativos al turismo a nivel mundial, lo cual fue aprobado en 1969 por la Asamblea General de las Naciones Unidas a través de una resolución. Es el 27 de septiembre de 1970 cuando se adoptaron los Estatutos de la Organización Mundial del Turismo (OMT), fecha que se convirtió en el Día Mundial del Turismo desde 1979.³⁶

En 1974 la UIOOT modificó sus estatutos, y se transformó en la actual Organización Mundial del Turismo, celebrando su primera asamblea general en Madrid en mayo de 1975, y a invitación del gobierno de España trasladó su sede a la ciudad de Madrid, instalándose en un edificio proporcionado por el mismo gobierno.³⁷

Al año siguiente, la OMT se convirtió en el órgano ejecutor de la política de turismo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y en 1977 firma un Acuerdo Oficial de Cooperación con las Naciones Unidas. En el 2001 la Asamblea General de las Naciones Unidas reconoce oficialmente el Código Ético Mundial para el Turismo.

En el 2003 la OMT es reconocida como órgano especializado de las Naciones Unidas.³⁸

Después de haber mencionado de manera breve los antecedentes de la creación de este organismo, la Organización Mundial del Turismo (OMT) es un organismo perteneciente a las Naciones Unidas que tiene como función principal la promoción de un turismo responsable, sostenible y accesible para todos.

³⁶ Ídem

³⁷ Ídem

³⁸ Organización Mundial del Turismo, <http://www2.unwto.org/es/content/acerca-de-la-omt>, 16 de Mayo del 2017 21:59

La OMT, como principal organización internacional en el ámbito turístico, aboga por un turismo que contribuya al crecimiento económico, a un desarrollo incluyente y a la sostenibilidad ambiental, y ofrece liderazgo y apoyo al sector para expandir por el mundo sus políticas turísticas.³⁹

La OMT promueve la aplicación del Código Ético Mundial para el Turismo para lograr el desarrollo socioeconómico del sector, minimizando los impactos negativos, y estableciendo derechos y obligaciones de los turistas con el objetivo de brindarles protección jurídica y obtener un adecuado desenvolvimiento del sector turístico a nivel internacional.

El objetivo fundamental de la organización consiste en promover el desarrollo del turismo para coadyuvar al desenvolvimiento económico, la comprensión internacional, la paz, la prosperidad, el respeto universal y la observancia de los derechos humanos, así como las libertades fundamentales para todos, sin distinción de raza, sexo, idioma o religión.⁴⁰ La organización aprobará y adoptará todas las medidas adecuadas para lograr sus objetivos y prestará particular atención a los intereses en materia turística de los países en vías de desarrollo.⁴¹

Sus prioridades son⁴²:

... “Integrar el turismo en la agenda global. Defender el valor del turismo como motor de crecimiento socioeconómico y de desarrollo, su inclusión como prioridad en las políticas nacionales e internacionales para que el sector crezca y prospere”...

³⁹ Organización Mundial del Turismo, Acerca de la OMT, <http://www2.unwto.org/es/content/acerca-de-la-omt>, 16 de Mayo a 2017, 22: 07

⁴⁰ De la Torre, Francisco, Op. Cit., pág. 54

⁴¹ De la Torre Padilla, Óscar, Op. Cit. pág. 120

⁴² Organización Mundial del Turismo, Acerca de la OMT, <http://www2.unwto.org/es/content/acerca-de-la-omt>, 16 de Mayo a 2017, 22: 07

... “Mejorar la competitividad turística. Mediante la creación y el intercambio de conocimientos, el desarrollo de los recursos humanos y la promoción de la excelencia en la planificación turística, las estadísticas y las tendencias del mercado, el desarrollo sostenible del turismo, el marketing y la promoción, el desarrollo de productos y la gestión de riesgos y de crisis”...

... “Promover el desarrollo sostenible del turismo: Apoyar políticas y prácticas de turismo sustentable que hagan un uso óptimo de los recursos ambientales y que respeten la autenticidad sociocultural de las comunidades receptoras”...

... “Impulsar la contribución del turismo a la reducción de la pobreza y al desarrollo”...

... “Fomentar el conocimiento, la enseñanza y la capacitación”...

... “Forjar asociaciones: Asociarse con el sector privado, con Organizaciones regionales y locales de turismo, con instituciones docentes e investigadoras, con la sociedad civil y con el sistema de las Naciones unidas para construir un sector turístico más sostenible, responsable y competitivo”...

Su estructura se basa en dos aspectos: los miembros y los órganos que la conforman. En el primero de ellos se encuentran 157 Estados miembros a su vez de la ONU; y en el segundo aspecto está la Asamblea General, siendo el órgano supremo; y, el Consejo Ejecutivo que debe de tener en cuenta las medidas necesarias para llevar a la práctica las decisiones de la Asamblea.

1.3. Importancia y trascendencia del turismo en México

La importancia del turismo como fenómeno contemporáneo hoy en día se presenta como una necesidad inherente a la vida moderna y cotidiana y por ello se considera como un instrumento eficaz de desarrollo socioeconómico y cultural.⁴³ Desde una perspectiva económica, se integra con todas las prestaciones para satisfacer las necesidades requeridas en todo desplazamiento temporal de personas, constituyendo una fuente importante de ingresos y prosperidad para las empresas prestadoras de servicios o productos turísticos a los viajeros.

El turismo ha evolucionado y ha pasado de ser un fenómeno excluyente sólo para las personas con recursos económicos, a transformarse en un fenómeno de masas al alcance de todos debido al acceso del transporte en todos sus tipos, el avance de la tecnología de la información que permite el intercambio de conocimiento, los nuevos motivos de viaje y el mayor tiempo libre del cual se dispone. Por lo anterior, debido a la trascendencia de la actividad turística para nuestro país, se hace necesaria una mayor y mejor regulación de esta actividad a través de normas jurídicas y reglamentos emitidos por el Estado mediante los diversos órganos gubernamentales rectores del ramo turístico. El crecimiento del turismo sin reglamentar, o de una forma insuficiente, puede entrañar el germen de su propia destrucción, como consecuencia de los efectos negativos de su desarrollo puede provocar sobre el medio ambiente, la cultura y los valores de las comunidades receptoras.⁴⁴ Actualmente, el sector turístico ocupa un lugar sustancial en el Plan Nacional de Desarrollo, creando los mecanismos necesarios para la formulación y ejecución de la política turística.

La finalidad del turismo es la de proporcionar la infraestructura, los medios y las facilidades para el cumplimiento de dicho cometido, creando nuevas

⁴³ Ramírez, Cavassa, César, Op. Cit., pág. 15

⁴⁴ Acerenza, Miguel A., Op. Cit., pág. 51

expectativas de conocimientos e interés, mejorando la calidad de los servicios ofrecidos y construir una estructura socioeconómica sólida, contribuyendo al desarrollo económico de los pueblos.⁴⁵ El turismo cobra importancia porque es un fenómeno en el cual se involucran varios entes, entre ellos el Estado mexicano debe invertir en la creación y mejora de la infraestructura de los principales destinos turísticos de este país al establecer accesos aéreos, marítimos y terrestres; medios de comunicación; y, abastecimiento de servicios básicos para que un destino turístico cuente con todos los servicios y elementos necesarios para ofrecer servicios completos y de calidad. Al contar con bienes y servicios mejorados caracterizados por ser innovadores y tener una tecnología de punta, se pueden sostener las estructuras sociales y productivas que condicionan el desarrollo turístico y satisfacen las necesidades de la sociedad.

La globalización ha permitido la integración de los países, facilitando el acceso a sus fronteras, aumentando las redes de transporte y de comercialización, así como los vínculos de carácter cultural y comercial dados entre los países, por lo cual el turismo se proyecta para este siglo como el primer lugar entre los sectores exportadores dentro de la esfera de los servicios.⁴⁶

El turismo desempeña un papel de suma importancia en la economía mexicana, porque, debe tenerse en cuenta la incidencia económica en el marco espacial donde se proyecta, es decir, los resultados económicos a nivel local, regional y nacional, cuyo impacto se explica a continuación⁴⁷:

- Desarrollo empresarial. Mediante la creación de nuevas empresas con un crecimiento económico
- Desarrollo sectorial. Referente al desarrollo de la infraestructura turística, el aumento del consumo turístico y el incremento de la oferta turística

⁴⁵ *Ibíd*em, pág. 18

⁴⁶ *Ibíd*em, pág. 27

⁴⁷ *Ibíd*em, pág. 143

- Desarrollo intersectorial. Se refiere a la influencia del consumo turístico en relación con otros sectores complementarios, mediante los bienes y servicios que requieren tanto los prestadores de servicios como los propios turistas.
- Desarrollo regional. Propicia un cambio en la economía de las regiones donde hace su aparición el turismo, a través de la creación de una infraestructura básica y un mejoramiento del servicio turístico, lo que se traduce en una modificación de la estructura económica regional, generación de empleos y desarrollo de actividades productivas en otros sectores paralelos al turismo, como el de comunicaciones, transportes, incremento de las inversiones, etc.
- Generación de empleos. Se crean nuevos puestos de trabajo debido a la demanda del factor trabajo para hacer frente a los requerimientos del sector turístico.
- Incidencia sobre el consumo. Al disminuir el desempleo e incrementarse las rentas salariales se expande la oferta monetaria debido a la mayor liquidez, que requiere de mayor consumo.
- Ingresos por divisas. Los efectos económicos originados por el turismo constituyen un saldo neto de aportación de divisas.

Por lo tanto, el sector turístico es una actividad económica que afecta a diversos sectores, actividades, servicios y productos.

El fenómeno turístico ha adquirido en la actualidad un relieve de tal significación que debe situarse ya en un primer plano de la estructura económica por generar empleos, impuestos y divisas; descentralizar de modo planificado las operaciones de la economía; sustituir importaciones de servicios de turismo preparando la capacidad instalada para satisfacer al mercado interno, así como por transferir riqueza de zonas con mayor ingreso a otras de menor importancia. Este sector favorece significativamente la balanza de pagos, particularmente en

los países en vías de desarrollo, como es el caso de México.⁴⁸ Las inversiones se caracterizan por su alta redevibilidad, al reportar importantes ingresos de divisas en la balanza de pagos; de su crecimiento alto y sostenido depende la capacidad del país para adquirir bienes necesarios que permitan el desarrollo económico.⁴⁹

Desde hace tiempo el turismo ha posibilitado en años recientes el nacimiento y la promoción de centros turísticos, los cuales han generado rendimientos económicos muy provechosos⁵⁰. El Estado mexicano, al darse cuenta de la importancia del turismo, ha decidido invertir en destinos turísticos atractivos al crear nueva infraestructura y estructura, para luego promocionar el lugar y con ello aumentar la afluencia de turistas en dichos lugares. A su vez, ha creado atractivos turísticos como los pueblos mágicos o destinos que incluyan el turismo indígena o el turismo sustentable para captar el interés del turista y se produzca una derrama económica.

El turismo puede apreciarse como una actividad de exportación, debido a los ingresos resultantes de los desembolsos efectuados por los visitantes extranjeros representan un importante renglón en la cuenta corriente de la balanza de pagos. Por tanto, el florecimiento de las transacciones turísticas juega un papel sustancial para el equilibrio del sector externo de la economía nacional. El gasto del turista, al fluir al sistema económico de un país, repercute fuertemente en varias formas. La riqueza surge de la producción directa e indirecta de ingresos al aumentar la aportación de divisas, ayudando a la reserva de éstas, a la conservación de la paridad cambiaria y a la compensación de saldos deficitarios en la balanza comercial.

⁴⁸ De la Torre, Francisco, Op. Cit., pág. 37

⁴⁹ Ramírez Cavassa, César, Op. Cit., pág. 18

⁵⁰ Dahdá, Jorge, Op. Cit., pág. 18

El turismo también produce efectos sobre el ingreso nacional, los cuales se manifiestan en las siguientes formas⁵¹:

- a) Contribución al producto interno al generar salarios y otros ingresos relacionados con los factores de producción.
- b) Contribución a la redistribución del ingreso, es decir, que favorece también a los distintos estratos sociales de la población en todo el país, porque el incremento del turismo nacional trae como consecuencia la creación de un producto turístico que el turista nacional consume en lugares distintos de su espacio vital, pero dentro del mismo territorio, lo cual produce una derrama económica benéfica para diversos sectores vinculados con la actividad turística local.
- c) Efectos multiplicadores como resultado del gasto turístico. La derrama económica producida por el consumo de los turistas trae como consecuencia la compra de otros bienes y servicios, por lo que se genera una cadena de gastos o consumos.
- d) Como fuente generadora de empleos, cuyo origen es precisamente el gasto del visitante, el cual da lugar a la creación de empleos no tan sólo en el ámbito turístico y en los sectores proveedores de éste, sino también de otro tipo de empleos adicionales, como consecuencia de los efectos multiplicadores y, por tanto, de actividades conexas, básicamente aquellas vinculadas con la construcción de la infraestructura y el desarrollo de las facilidades turísticas.

Por otra parte, la actividad turística puede repercutir de una manera significativa en el presupuesto público, como es el caso del presupuesto general de ingresos y egresos, en virtud de que la infraestructura requerida implica el hacer uso de recursos financieros.⁵²

⁵¹ De la Torre, Francisco, Op. Cit. pág. 38

⁵² De la Torre, Francisco, Op. Cit., pág. 39

La actividad turística crea, entre otras cosas⁵³:

- Un flujo económico nacional
- Una situación de progreso social
- La generación de riqueza
- Un factor económico incidente en el rubro de exportaciones del Producto Interno Bruto
- Un efecto multiplicador en la economía
- Una economía de servicios de gran nivel, de carácter permanente, con incremento del capital físico en las inversiones y la gran masa turística producen derramas económicas de importancia

Se concluye afirmando que el turismo constituye un fenómeno global por excelencia debido a los siguientes aspectos⁵⁴:

- Es un fenómeno universal que no acepta límites ni fronteras.
- Constituye un fenómeno social inherente al ser humano y, por tanto, perteneciente a la humanidad entera.
- Produce resultados y beneficios económicos directos a corto plazo entre los países.
- Da lugar a beneficios culturales y sociales indirectos a largo plazo entre los países.
- Constituye un flujo permanente de interacción e integración humana a nivel mundial.
- Responde a la necesidad de esparcimiento, descanso, viaje y diversión inherente a la naturaleza humana.

⁵³ Ramírez Cavassa, César, Op. Cit., pág. 29

⁵⁴ *Ibidem*, pág. 32

1.4. Concepto de Derecho Turístico

Como tal, muchos autores aún no consideran o toman en cuenta a una rama del derecho con tal nombre. Sin embargo, a continuación se mencionan otros autores que, debido al auge, crecimiento e importancia de la actividad turística a nivel nacional, han decidido hablar de una rama del derecho enfocada al turismo. La primera definición nos la da el autor Francisco de la Torre al establecer: “El derecho turístico es la rama del derecho que regula las relaciones entre el turista, el Estado y los prestadores de servicios turísticos”.⁵⁵ Me parece muy atinada esta definición, porque la actividad turística conlleva la presencia de varios elementos, el primero de ellos es el turista, quien inicia la actividad del turismo y es esencial en el surgimiento del fenómeno turístico, pues es quien adquiere diversos productos y servicios turísticos y realiza traslados desde su lugar de origen hasta su lugar de destino. Luego tenemos al Estado, que mediante organismos turísticos pertenecientes a él, se regula la actividad turística y se establecen las bases, condiciones, tarifas y políticas generales sobre la prestación de los servicios o productos turísticos y a su vez, determina los derechos y obligaciones de los turistas o clientes. Y por otro lado tenemos a los prestadores de servicios turísticos, que son las empresas o agencias de viajes encargadas de ofrecer al público diversos productos y servicios turísticos consistentes en alojamiento, transporte, alimentos, servicios complementarios, etc.

Por otra parte, el autor Enrique Pérez Bonnin citado por Dania León Gómez en su libro *Introducción al Derecho Turístico* define al derecho turístico como “el conjunto de normas aplicables a los actos que la propia normación califica de turísticos”, especificando que cada país tiene su propia valoración y jerarquización de las normas, ya sea en forma de ley, decreto, acuerdo u otros.⁵⁶ En este caso, este autor nos brinda una definición más general, a diferencia de los autores anteriores, quienes nos proporcionan un concepto específico para nuestro país. Pero también, este autor se enfoca en las normas destinados a

⁵⁵ De la Torre, Francisco, Op. Cit. pág. 36

⁵⁶ León Gómez, Dania, Op. Cit, pág. 22

regular la actividad turística y cada país tendrá las normas propias de acuerdo a su realidad social y a sus necesidades jurídicas y sociales, pero finalmente nos da a entender que esta actividad emanada del turismo debe ser regulada al ser una actividad social y cotidiana con la finalidad de evitar conflictos entre los turistas y los prestadores de servicios turísticos.

En cuanto a nuestro país, cabe señalar como derecho turístico administrativo, las leyes establecidas en la organización administrativa turística y regulan los actos señalados por las leyes como turísticos, los reglamentos elaborados por el Ejecutivo para el desarrollo de las leyes turísticas y las órdenes y acuerdos dictados por las autoridades de turismo en uso de las facultades que la propia ley les otorga y mediante su publicación legal adquiere carácter aplicativo y obligatorio. Integra también nuestro derecho turístico, los convenios internacionales sobre la materia debidamente ratificados.⁵⁷ En el tercer capítulo profundizaremos en las leyes mexicanas que regulan la actividad turística hoy en día y en el capítulo segundo ahondaremos en los convenios internacionales firmados por México.

Además, destaca la importancia de las relaciones contractuales entre las partes, como el prestador de servicios turísticos y el turista, quienes constituyen figuras típicas del derecho privado, por lo tanto, las relaciones jurídicas turísticas se rigen en parte por disposiciones administrativas de imperiosa obligación en su concepto de normas de derecho público y en otra parte por normas de derecho privado, donde adquieren el rango de derecho turístico. Como podemos ver, en las relaciones turísticas intervienen dos tipos de normas: las de derecho público impuestas por el Estado a través de sus diversas leyes y reglamentos y que regulan la actividad turística mediante sus organismos gubernamentales y, las de derecho privado contenidas en los contratos de adhesión elaborados de manera específica por las empresas prestadoras de servicios turísticos y con las cuales está de acuerdo al turista. Toda actividad turística está sujeta a la firma de un

⁵⁷ Ídem

contrato, donde se establecen los derechos, obligaciones, condiciones y políticas generales a cumplir por los prestadores de servicios turísticos y por los turistas o en este caso, los clientes. Sin embargo, estas normas pertenecientes al derecho privado deben sujetarse a las normas estipuladas por el derecho público.

Entonces, el derecho turístico comprende, en primer lugar, elementos de derecho público por las atribuciones que en ejercicio de su soberanía ejerce el Estado, regulando las relaciones de los entes colectivos o públicos entre sí y con los particulares, en especial las del derecho administrativo, del cual emana la estructura de los órganos oficiales, como lo es la Secretaría de Turismo. El artículo 42 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece los asuntos de su competencia; destacándose las relaciones entre los particulares en sus modalidades de prestadores de servicios turísticos y de turistas a quienes afecta, y sus relaciones con otras dependencias del Ejecutivo Federal.⁵⁸

En segundo lugar, comprende fundamentos de derecho privado al regular las obligaciones contraídas libremente por los particulares, en ejercicio del principio de la autonomía de la voluntad; al regir los actos civiles, patrimoniales y contractuales de los particulares entre sí y sus relaciones comerciales, como es el caso de las existentes entre los prestadores de servicios turísticos y sus clientes. Estas relaciones se encuentran reguladas en materia de contratos: por lo convenido por las partes o por el Código Civil para el Distrito Federal.⁵⁹

⁵⁸ Ídem

⁵⁹ Ibídem, pág. 23

CAPÍTULO 2. EL DERECHO AERONÁUTICO Y SU REGULACIÓN INTERNACIONAL

En el capítulo segundo se referirá primeramente al concepto del Derecho Aeronáutico, analizando definiciones de diversos autores y mencionando el concepto de aeronave, instrumento clave para la existencia de esta rama del Derecho surgida a raíz de la necesidad de regular jurídicamente los servicios ofrecidos a partir del desarrollo y progreso tecnológico, en particular, de los medios de transporte. Asimismo, es de suma importancia determinar las fuentes del Derecho Aeronáutico, ya que de ahí emana esta disciplina y en esencia son dos sus fuentes: las nacionales y las internacionales, siendo las primeras las leyes de orden interno y las segundas los tratados.

Posteriormente, se hará mención de los organismos internacionales que intervienen en el desarrollo y regulación jurídica de la actividad aeronáutica, siendo dos los organismos responsables: la Organización de Aviación Civil Internacional, la cual es un organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, ambas encargadas de establecer los lineamientos bajo los cuales han de efectuarse los servicios aéreos, incluyendo normas de seguridad y calidad a seguir por las empresas aéreas y aeropuertos internacionales.

Después se mencionarán los convenios internacionales aeronáuticos de los cuales México es parte, relativos a la regulación del transporte aéreo internacional de personas, carga o correo en los cuales se establecen derechos y obligaciones, tarifas y normas de seguridad para garantizar el desarrollo de la aviación y la seguridad de los pasajeros. Estos convenios son: Convenio de Varsovia, Convenio de Chicago y Convenio de Montreal.

Por último se explicará la trascendencia del transporte aéreo en México, así como la evolución de la aviación en el país, pudiendo deducir que los servicios

de navegación aérea son de gran relevancia en el turismo y la economía nacional al convertirse este medio de transporte en una necesidad.

2.1. Concepto de Derecho Aeronáutico

Antes de empezar a tratar la conceptualización del Derecho Aeronáutico, es preciso establecer que la aeronave es uno de los elementos claves de la materia y ocupa el eje central de su estudio, porque todas las relaciones reguladas por aquél surgen y se desarrollan en torno suyo por ser el instrumento propio de la navegación aérea.⁶⁰ Sin la existencia de la aeronave no podría haber cabida para el Derecho Aeronáutico, porque éste gira en torno a dos cuestiones esenciales: la regulación jurídica del espacio aéreo y de la aeronave, lo cual implica trámites, permisos y requisitos estipulados en los ordenamientos jurídicos correspondientes.

En efecto, la aeronave se manifiesta en el campo del derecho y de la vida humana en general, pudiendo tener funciones diversas, ya sea como medio de comunicación, de transportación, de trabajo o de turismo, principalmente.

Un concepto de aeronave nos lo proporciona el autor Francisco de la Torre, quien señala: “es un aparato cuyo peso es superior al del aire y que mediante la aplicación de una fuerza propulsora puede volar”.⁶¹

Nuestro propio concepto de aeronave se establece como un instrumento útil para transportar correo, carga o pasajeros con la finalidad de trasladarlos desde un punto de origen hacia un punto de destino mediante una retribución económica a la empresa operadora de este tipo de servicios.

Empezaremos con la conceptualización del Derecho Aeronáutico con el tratadista italiano Pietro Cogliolo, quien en su *Código Aeronáutico* establece: “El derecho aeronáutico es el conjunto de normas de Derecho Público y Privado que regulan la navegación aérea y, en general, el movimiento de las aeronaves y

⁶⁰ Videla Escalada, Federico N., *Derecho Aeronáutico*, Tomo II, Fidenter, Buenos Aires, 1970.

⁶¹ De la Torre, Francisco, Op. Cit., pág. 105

otros aparatos que se mueven en el aire, en relación con las cosas, con las personas y con la tierra”.⁶² Este concepto nos parece bastante acertado al considerar que la materia se regula tanto con normas de carácter público como normas de carácter privado, tal y como se mencionó en el capítulo anterior, respecto al Derecho Turístico. Asimismo, este concepto no contempla únicamente a las aeronaves, sino también otros aparatos como pudieran ser las avionetas o los helicópteros que también pueden transportar carga, correo o pasajeros y son regulados por la normatividad mexicana. El Derecho Aeronáutico regula lo concerniente a lo sucedido en la superficie y en el aire dentro de la aeronave.

Por su parte, Gay de Montellá citado por Federico N. Videla Escalada se refiere al Derecho Aeronáutico como el: “Conjunto de normas de Derecho Público y privado de la navegación aérea dedicada al transporte de cosas y de personas, mediante la utilización de las aeronaves, y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema”.⁶³ En este concepto se nota la similitud con el autor anterior en cuanto al tipo de normas encargadas de regular la actividad aérea y al equipaje, sin embargo, este autor sólo contempla a las aeronaves y menciona un punto clave que son las relaciones jurídicas derivadas de estas acciones. Una empresa al ofrecer un servicio de transportación aérea da a firmar un contrato a una persona en calidad de cliente y desea contratar sus servicios y es en donde surgen derechos y obligaciones para ambas partes.

A su vez, Fragali citado por Federico N. Videla Escalada expone: “complejo de normas destinadas a regular todas las relaciones jurídicas que pueden nacer de la navegación aérea y a contener a ésta dentro de los límites que le deben ser impuestos por necesidades de orden público”.⁶⁴ Fragali en cambio, no especifica el tipo de normas que regulan la navegación aérea, pero

⁶² Videla Escalada, Federico N., *Derecho Aeronáutico*, Tomo I, Fidenter, Buenos Aires, 1970.

⁶³ Ídem

⁶⁴ Ibídem, pág. 15

sí menciona a las relaciones jurídicas emanadas de dicha actividad y se encuentran sujetas a un régimen jurídico, limitadas por el Estado con el fin de mantener una relación de paz con los demás países.

Ambrosini también citado por Federico N. Videla Escalada, por su parte, ha afirmado que se trata de la rama del derecho relativa al estudio de todas las relaciones (públicas y privadas) originadas por la navegación aérea y que determinan su regulación jurídica, así como también “es la rama del derecho que estudia la calificación y la regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria (ambiente, medio, personal, relaciones jurídicas)”.⁶⁵ En este caso, Ambrosini nos proporciona un concepto más amplio y completo donde define al Derecho Aeronáutico como una rama del derecho enfocada en diversos factores y no solamente la navegación aérea, sino también las relaciones jurídicas nacidas de ella y el medio en el cual se desenvuelve ésta.

A su vez, Wegerdt citado por Federico N. Videla Escalada opina: “el Derecho Aéreo (así lo denomina) está formado por el conjunto de normas de carácter internacional e interno, de Derecho Público y Privado que, por su contenido objetivo, corresponden a las peculiaridades de la aeronáutica y están reguladas por medio de actos legislativos para la navegación aérea en particular”.⁶⁶ Este autor, a diferencia de los anteriores, menciona algo de vital importancia acerca de las normas contenidas dentro del Derecho Aeronáutico que son de carácter nacional e internacional porque la navegación aérea y todo lo relacionado con ella está supeditado a normas de derecho interno y también está sujeto a lo contenido dentro de los convenios internacionales de los cuales sé es parte como país.

Por otra parte, Le Goff define al Derecho Aeronáutico como el “conjunto de las reglas nacionales e internacionales que conciernen a la aeronave, la

⁶⁵ Ídem

⁶⁶ Ídem

navegación aérea, el transporte aero-comercial y todas las relaciones de derecho, sean públicas, sean privadas, a que puede dar lugar la navegación aérea nacional e internacional”.⁶⁷ Como podemos ver, la mayoría de los autores nos brindan un concepto bastante similar y algunos incluyen los mismos elementos en su definición. Le Goff no es la excepción y nos menciona que las normas relacionadas con la materia son tanto nacionales como internacionales y desmenuza todo lo relativo a la regulación del Derecho Aeronáutico, empezando por la aeronave que necesita de un permiso para poder volar; la navegación aérea como tal debe cumplir con muchos requisitos y numerosas normas de higiene, calidad y seguridad; así como las relaciones jurídicas existentes entre las empresas prestadoras de servicios aéreos y los clientes al adquirir tales servicios.

Finalmente Videla nos proporciona su propio concepto de la materia y establece: “El Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y normas, de Derecho Público y Privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella”.⁶⁸

Nuestro propio concepto de Derecho Aeronáutico quedaría así: el Derecho Aeronáutico es una rama del derecho comprendida por un conjunto de normas pertenecientes al Derecho Público y Privado a nivel nacional e internacional, enfocada en regular la actividad del hombre en el espacio aéreo y en la superficie; así como las relaciones jurídicas que de ella surgen y se dan con la finalidad de transportar correo, carga o pasajeros mediante el uso de aeronaves bajo las medidas de seguridad adecuadas.

Es importante mencionar que existen algunas denominaciones similares al Derecho Aeronáutico y son:

⁶⁷ Ídem

⁶⁸ Ibídem, pág. 18

- Derecho Aéreo. Surge de la escuela francesa promovida por Henri Couannier, donde se identifica el conjunto de normas jurídicas que rigen la conducta del hombre en el espacio aéreo. Esta conceptualización estuvo vigente cuando la actividad en el espacio aéreo era escasa y deja de ser útil cuando se crean nuevos inventos usados en el espacio aéreo con un objetivo distinto al de la navegación aérea como la radio, la telefonía y la televisión.
- Derecho Aviatorio. Es un término proveniente de la actividad aviatoria, pero se contrapone con la denominación de Derecho Aeronáutico, puesto que considera al término navegar como el andar por el agua en una nave, lo cual está fuera del contexto y no se relaciona de manera alguna con el movimiento y comportamiento de la aeronave.
- Derecho del Transporte Aéreo. La proporciona el autor Peretersski, pero es muy criticada al limitarse únicamente a la transportación y deja fuera de lado otros aspectos relacionados con la aeronáutica.

En este sentido, el autor Julián Verplaetse, habla en su obra sobre el Derecho Aéreo, manifestando que esta rama se caracteriza por su internacionalización y su uniformidad, comprendida por una serie de normas relativas a la actividad aérea, tanto de carácter público como privado, nacional e internacional y nos proporciona su propio concepto sobre la materia: “El Derecho Aéreo es el cuerpo de normas que regulan la actividad humana en el dominio del aire, junto con sus actividades correlativas en la superficie”.⁶⁹

Sin embargo, para efectos del presente trabajo, optaremos por elegir la denominación de Derecho Aeronáutico, por ser la más empleada y aceptada por diversos autores y por encajar con nuestro tema central.

⁶⁹ G. Verplaetse, Julián, *Derecho Internacional aéreo y del espacio*, Atlas, Madrid 1963.

2.1.1. Fuentes del Derecho Aeronáutico

Las fuentes del Derecho Aeronáutico son de tres tipos:

- Fuentes internacionales. Es una de las más importantes fuentes del Derecho Aeronáutico. Surge de los tratados y convenios internacionales a partir de las relaciones diplomáticas existentes entre varios países.

De acuerdo con la Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados, firmada en Viena el 23 de mayo de 1969: “Se entiende por tratado el acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos, y cualquiera que sea su denominación particular”.

Los tratados internacionales son fuente del derecho aeronáutico en dos aspectos:

1. A través de la denominada cooperación procesal internacional (auxilio procesal); y,
 2. Mediante la resolución de controversias relativas al transporte aéreo ante la Corte Internacional de Justicia, señalado en el Artículo 38 del Estatuto de la misma Corte.
- Fuentes nacionales. Emanan del derecho interno de un país, en este caso se mencionarán las de México.
 1. CPEUM. De acuerdo con el Artículo 27 del mismo ordenamiento, se establece lo siguiente: “corresponde a la nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el derecho internacional”.
 2. Ley de Vías Generales de Comunicación. Esta ley adquiere de la Convención de Chicago todos sus conceptos, definiciones y reglamentos, estableciendo dentro de su jurisdicción que las vías generales de comunicación quedan sujetas a los poderes federales.
 3. Ley de Aviación Civil. Tiene como objeto regular la explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo mexicano, respecto de la

prestación y desarrollo de los servicios del transporte aéreo civil y del Estado.

- Fuentes subsidiarias. Proveen un criterio determinado para la comprensión de las fuentes principales.
 1. El uso y la costumbre. En el derecho mexicano desempeña un papel secundario según el artículo 10 del Código Civil Federal. Sin embargo, en el derecho internacional las opiniones emitidas por tratadistas reconocidos serán consideradas en forma supletoria para las decisiones de la Corte Internacional de Justicia.
 2. La jurisprudencia. Emanada de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y su importancia reside en el establecer como normas de aplicación general las surgidas por los conflictos, en casos concretos sometidos a los Tribunales Judiciales y cuyas decisiones forman parte del derecho positivo mexicano.
 3. La doctrina. Proviene de los conocimientos e investigaciones de los especialistas en derecho aeronáutico, al plasmarse en los textos de las convenciones internacionales y posteriormente se convirtieron en leyes en el ámbito interno de los Estados:
 - ✓ Comité Jurídico Internacional del Aire
 - ✓ Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos (CITEJA)
 - ✓ Instituto Iberoamericano del Derecho Aeronáutico Espacial y de la Aviación Comercial (órgano consultivo de la ONU)
 - ✓ Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico, Espacial y de la Aviación Comercial (ALADA) (órgano consultivo de la OEA)

2.1.2. Características del Derecho Aeronáutico

Dentro de los elementos fundamentales de la materia, tenemos:

1. Uniformidad. El Convenio de Chicago, en su artículo 37, apéndice II expresa: “cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organizaciones relativos a las aeronaves,

personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”. Este punto es de gran importancia, al facilitar las relaciones internacionales en la navegación aérea y por lo tanto, su regulación, sobre todo en relación con las medidas de seguridad y calidad ofrecidas a los pasajeros y la solución de conflictos surgidos entre las aerolíneas y los pasajeros.

2. Influencia de factores políticos. De acuerdo con la política nacional de cada país, se suscribirán los Tratados Internacionales donde se establecen obligaciones y derechos bajo el principio de reciprocidad e igualdad, donde reciben con respeto mutuo privilegios para ambas partes, siendo la contraprestación igualmente equilibrada. Este punto se refiere a las relaciones diplomáticas establecidas entre los países con relación a la navegación en su espacio aéreo y que confiere derechos y obligaciones para ambas partes, en especial, en las tarifas aéreas.
3. Dinamismo. El Derecho Aeronáutico está en permanente cambio, debido al progreso tecnológico y a las modalidades de la comercialización, mediante la innovación constante de la utilización de las aeronaves, ya sean para transporte de pasajeros, carga, correo, etc. La disciplina aeronáutica se encuentra avanzando siempre según los avances tecnológicos, jurídicos, políticos y sociales; ajustándose a las realidades y necesidades de las sociedades con la finalidad de actualizar y mejorar sus servicios.
4. Autonomía. Puede considerarse como una rama autónoma del derecho, al cumplir con los requisitos necesarios para considerarlo como una disciplina autónoma, según el autor Jesús Jordano Fraga:
 - ✓ Presencia de principios propios. El Convenio de Chicago contiene una serie de principios convertidos en derecho vigente.
 - ✓ Existencia de técnicas jurídicas propias. Por ejemplo, las disposiciones de carácter técnico de observancia obligatoria y uniforme en todos los que la practican, a fin de garantizar la seguridad en la prestación de servicios aeronáuticos.

- ✓ Referencia a determinada categoría de personas, objetos o de relaciones:
 - a) Personas. Son quienes obtienen concesiones para explotar el espacio aéreo como personas privadas y personas públicas al ostentar la facultad de administrar el espacio aéreo mexicano (servidores públicos).
 - b) Objeto. Comprendido por el espacio aéreo mexicano como un bien, propiedad de la nación en la extensión y términos fijados por el derecho internacional.
 - c) Relaciones. Relación jurídica propia del Derecho Aeronáutico, la cual crea derechos subjetivos protegidos por las leyes, por ejemplo, el derecho del individuo a otorgarle una concesión para el aprovechamiento del espacio aéreo mexicano; el derecho a un transporte seguro y eficiente.

2.2. Organismos internacionales

Los organismos internacionales son aquellos creados para efectos de regular la actividad turística en el aspecto de sus relaciones y su fomento internacional, las cuales pueden ser regionales o universales y como ejemplo tenemos a la OACI y la IATA.⁷⁰

Estos organismos son de carácter intergubernamental, creados por los Estados con capacidad jurídica para celebrar convenios internacionales. Poseen personalidad jurídica internacional, con derecho a suscribir tratados bilaterales o multilaterales con países o con otras organizaciones intergubernamentales y a mantener relaciones directas con los Estados, miembros o no de dichas organizaciones.⁷¹

Las organizaciones internacionales representan hoy en día el medio más importante para las relaciones a nivel internacional, al generarse entre asociaciones o instituciones, o entre nacionales de diferentes Estados. Es así que surgen a partir de la imperiosa necesidad de unirse por un interés común, aunado al crecimiento de la industria y el comercio, a la tecnificación de los medios de transporte y a la expansión de los viajes internacionales.⁷²

Dada la complejidad y amplitud del transporte aéreo, ha sido necesaria la creación de un conjunto de organismos que regulen todos sus aspectos. Los principales organismos son IATA (International Air Transport Association) y OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional), encargadas de la coordinación y de la supervisión de todos los aspectos técnicos de este tipo de actividad, como pueden ser: la seguridad, acuerdos gubernamentales e intergubernamentales, homogeneización de tarifas, derechos, obligaciones, etc.⁷³

⁷⁰ De la Torre, Francisco, Op. Cit. Pág. 49

⁷¹ De la Torre Padilla, Óscar, Op. Cit., pág. 116

⁷² *Ibidem*, pág. 115

⁷³ Cabarcos Novás, Noelia, Op. Cit., pág. 94

2.2.1. Organización de Aviación Civil Internacional

La OACI es la más importante manifestación de la personalidad jurídica en el campo del Derecho Aeronáutico y por lo tanto, es un elemento esencial para el desarrollo de la aviación internacional.

Su creación se debió a la necesidad de disponer de un organismo permanente, imprescindible para la satisfacción de las exigencias de la actividad aérea y tuvo lugar en Chicago en 1944, durante la suscripción del Convenio, cuya segunda parte está enfocada en su regulación.⁷⁴ Es un organismo oficial de las Naciones Unidas, con sede en Montreal, Canadá y se encarga de establecer la normalización técnica mediante la cual se regulan los servicios aéreos internacionales y fomenta las convenciones legales aéreas aplicadas al transporte aéreo internacional.

Sin embargo, la época en que se reunió la Conferencia dificultaba la instalación de un organismo de carácter permanente y ello dio lugar a que se agregara un apéndice al acta final de aquélla, en el cual se establecían las bases para la formación de una entidad como portada a la definitiva y comenzara de inmediato sus tareas. Esta institución llevo el nombre de OPACI, sigla correspondiente a su denominación de Organización Provisional de la Aviación Civil Internacional y se instaló enseguida. En mayo de 1946 celebró su primera asamblea en Montreal y, al ver que se superaba el número fijado de veintiséis ratificaciones, se transformó en la OACI.⁷⁵

Según el artículo 47 del Convenio de Chicago, la Organización gozará en el territorio de todo Estado contratante de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones, concediéndole plena personalidad jurídica siempre y cuando sea compatible con la Constitución y las leyes del Estado específico.

⁷⁴ Videla Escalada, Federico N., Op. Cit., pág. 442

⁷⁵ *Ibidem*, pág. 443

Su objetivo principal es propiciar el desarrollo de la aviación civil internacional e investigar sobre los medios más aptos para lograrlo, básicamente en los aspectos económico, técnico y jurídico. Por otro lado, se encarga principalmente de regular el tráfico aéreo internacional y fomentar el desarrollo de los aeropuertos, de todas las instalaciones aeroportuarias, de las compañías aéreas, etc.⁷⁶

El artículo 45 del Convenio de Chicago expresa lo siguiente en cuanto a los objetivos de la OACI:

Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

- Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional;
- Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;
- Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;
- Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;
- Asegurar el respeto pleno de los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
- Evitar discriminación entre Estados contratantes;

⁷⁶ Cabarcos Novás, Noelia, Op. Cit., pág. 96

- Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;
- Promover el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

Como se puede observar, la esencia de esta organización radica en el desarrollo de la aeronáutica por la importancia que reviste hoy en día en cuanto al uso cotidiano dado a la aeronave como el medio de transporte más rápido para las personas, mediante el respeto a las normas de seguridad necesarias y con fines pacíficos, sin dejar de lado su impacto económico a nivel internacional.

Esta tarea abarca varios sectores, al comprender el cumplimiento de funciones técnicas, económicas y jurídicas. Las últimas, a su vez, pueden sistematizarse en diversas categorías: reglamentarias y administrativas, legislativas y jurisdiccionales y arbitrales.⁷⁷

El artículo 43 del Convenio de Chicago menciona que la OACI se integra de una Asamblea, un Consejo y otros organismos necesarios. El órgano más importante es la Asamblea, al funcionar como un poder legislativo y en su seno están representados todos los Estados miembros, los cuales se reúnen de manera periódica.

Al ser la transportación aérea el instrumento esencial para la expansión del turismo a nivel internacional, esta organización ha jugado un papel fundamental en facilitar su desarrollo para que el viaje aéreo brinde mayor comodidad y seguridad a los pasajeros.

⁷⁷ Videla Escalada, Federico N., Op. Cit., pág. 448

2.2.2. Asociación Internacional de Transporte Aéreo

La International Air Transport Association (IATA) fue fundada durante la conferencia del 19 de abril de 1945 en La Habana, donde fueron aprobados los estatutos de la nueva organización, reemplazando a la antigua Asociación Internacional de Tráfico Aéreo creada en La Haya en 1919.

Es un organismo internacional no oficial al cual se afilia de manera voluntaria cualquier compañía aérea siempre y cuando pertenezca a un Estado miembro de la OACI y cuenta con la autorización de su gobierno para realizar actividades aéreas. Esta entidad garantiza que todos sus miembros observen las máximas normas de seguridad, servicio y tarifas.

El autor Federico Videla expresa que la IATA es una entidad encargada de elaborar normas de Derecho Aeronáutico y tiene como finalidad agrupar a las compañías aéreas internacionales para lograr una coordinación entre ellas y que sobrevuelan el territorio de dos o más Estados, tendiente a la simplificación y unificación de las reglas tanto para los integrantes como para los pasajeros usuarios.⁷⁸

Los objetivos de la IATA son:

- Fomentar la realización del transporte aéreo seguro, regular y accesible económicamente
- Coordinar a las compañías aéreas internacionales
- Promocionar y desarrollar los servicios aéreos internacionales
- Estimular el comercio aéreo y estudiar los conflictos derivados de dicha actividad
- Crear medios de colaboración entre las empresas del transporte aéreo
- Cooperar con la OACI y otras organizaciones internacionales

⁷⁸ Videla Escalada, Federico, Op. Cit., pág. 474

La IATA agrupa a la mayoría de las más importantes empresas de aviación y ha contribuido a la obtención de progresos significativos en el desenvolvimiento de la aviación civil internacional.

Cabe aclarar que la IATA no puede adoptar disposiciones que contravengan la legislación positiva de los Estados y es su deber respetar los preceptos establecidos en los Convenios internacionales, por lo cual su labor tiende a reglamentarlos, especialmente en aspectos concretos y de contenido principalmente práctico.⁷⁹

El medio más eficaz utilizado para el cumplimiento de su fin específico consiste en completar la reglamentación internacional del transporte para adecuarla en la mayor medida posible a las necesidades de las explotaciones empresariales.⁸⁰

En efecto, la IATA no dispone de las facultades requeridas para regular la competencia entre las empresas. Sin embargo, al estar integrada por las aerolíneas más importantes a nivel internacional, significa que están obligados entre ellos a un procedimiento respetuoso de sus respectivos intereses legítimos.⁸¹

Además, la entidad puede imponer ciertas exigencias a sus asociados, entre las cuales destaca la obligación de respetar las tarifas y otras normas aprobadas con relación a la prestación de los servicios regulares internacionales.

⁷⁹ Videla Escalada, Federico, Op. Cit., pág. 476

⁸⁰ *Ibidem*, pág. 477

⁸¹ *Ibidem*, pág. 482

2.3. Convenios internacionales aeronáuticos

Antes de hablar sobre los diversos convenios internacionales aeronáuticos en los cuales México está suscrito, es preciso señalar que un convenio internacional es un acuerdo de voluntades entre dos o más Estados sobre una materia en particular, donde quedan asentados diversos derechos y obligaciones para las partes, generando efectos jurídicos.

Para efectos de este trabajo, nos interesa hablar sobre tres convenios internacionales en materia aeronáutica y son: el Convenio de Varsovia, el Convenio de Chicago y el Convenio de Montreal; ordenados de manera cronológica.

Convenio de Varsovia

El Convenio de Varsovia, tal y como lo indica su nombre, se firmó en Varsovia, Polonia, el 12 de octubre de 1929. Se compone de 41 artículos distribuido a lo largo de 5 capítulos y cuenta con seis documentos adicionales.

En el capítulo primero se hace mención de su objeto y de las definiciones útiles para el Convenio, estableciendo que su aplicación se dirige a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías, efectuado por aeronave y mediante pago. Se aplica también a los transportes gratuitos efectuados por aeronave, realizados por una empresa de transportes aéreos.

Su principal objetivo era fijar y establecer las primeras reglas del tráfico aéreo. El principio general de este convenio es que el transportista es responsable de la muerte o lesiones causadas a los pasajeros y por la pérdida, daño o retraso del equipaje y carga ante el pasajero expedidor o consignatario, a menos que pueda demostrar que adoptó las medidas necesarias para evitar el daño.

Se denomina transporte internacional en términos de dicha convención, todo transporte, de acuerdo con lo estipulado por las partes, cuyos puntos de partida y de destino, bien sea que haya o no interrupción de transporte o transbordo, estén situados en el territorio de dos Altas Partes Contratantes o en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, si se prevé una escala en un territorio sometido a la soberanía, al dominio, al mandato o a la autoridad de otra potencia, aun cuando ésta no sea contratante.

El capítulo segundo se denomina Títulos de transporte y se divide en tres secciones: billete de pasaje, talón de equipaje y la carta de porte aéreo. La primera se refiere a la obligación de la compañía aérea de expedir un billete de pasaje, es decir, un boleto de avión con los siguientes datos: lugar y fecha de la emisión del mismo, el punto de origen y el punto de destino, las escalas en caso de haberlas, el nombre y la dirección del porteador o compañía aérea e indicar el régimen de responsabilidad. Considero a la entrega de este billete de pasaje como esencial pues da derecho al pasajero de realizar el vuelo y avala el pago por el mismo, siendo obligación del porteador efectuar el traslado de la persona. Asimismo, este billete de pasaje se considera como el contrato existente entre el porteador y el pasajero.

En la segunda sección del mismo capítulo se hace mención de los talones de equipaje, los cuales deben ser expedidos por el porteador de manera obligatoria y entregarlos a los pasajeros. Este talón debe de contener los siguientes datos: lugar y fecha de emisión, punto de origen y punto de destino, nombre y dirección del porteador, número de billete de pasaje e indicación de que el transporte está sometido al régimen de responsabilidad del Convenio. La entrega de este talón es importante por el hecho de amparar el equipaje perteneciente al pasajero y de igual forma, puede recoger su equipaje al llegar al punto de destino.

El capítulo tercero se denomina Responsabilidad del porteador y se relaciona con la responsabilidad que tiene el porteador respecto a los pasajeros y su equipaje.

El artículo 15 del Convenio establece que el porteador es responsable del daño efectuado en el equipaje facturado y tenga como consecuencia su destrucción, pérdida o avería, siempre y cuando el daño se haya producido durante el transporte aéreo. El mismo convenio determina que el transporte aéreo está comprendido por el periodo durante el cual el equipaje se encuentra bajo custodia del porteador, ya sea en un aeropuerto, a bordo de la aeronave o en el lugar en que se aterrice fuera de un aeródromo.

Asimismo, en el artículo 19 se expresa que el porteador se responsabiliza por el daño dado a causa de retrasos en el transporte aéreo de los viajeros o de los equipajes.

Sin embargo, en el artículo 20 se menciona que el porteador no será responsable del equipaje si prueba que él y sus comisionados tomaron las medidas pertinentes para evitar el daño o les fue imposible tomarlas.

En el artículo 25 se determina que el porteador no podrá excluirse o limitar su responsabilidad si el daño se debió a dolo o si fue causado por uno de sus agentes obrando en el ejercicio de sus funciones.

En el último capítulo se dan a conocer las disposiciones generales y finales, siendo la primera de ellas la nulidad de todas las cláusulas del contrato de transporte y todos los convenios particulares por medio de los cuales las Partes derogasen las reglas del Convenio. Por ello, el porteador podrá formular reglamentos que no contravengan las disposiciones del mismo Convenio.

En el protocolo adicional menciona reuniones futuras con nuevas conferencias para lograr la unificación de las reglas de este Convenio.

México forma parte de este tratado, el senado lo aprobó el 29 de diciembre de 1930, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 20 de febrero de 1931, la adhesión se realizó el 14 de febrero de 1933, entró en vigor el 15 de mayo de 1933 y se publicó en el Diario Oficial de la Federación su promulgación el 22 de febrero de 1934.

Este Convenio es de relevancia para este trabajo, puesto que en el capítulo cuarto se hablará del equipaje de los pasajeros y de nuestra propuesta del caso en particular que se planteará.

Convenio de Chicago

El suceso más significativo que reafirmó la soberanía de cada país respecto a su espacio aéreo fue el conocido Convenio de Chicago de 1944, también conocido como el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, gracias al cual se unificaron ciertas reglas y se asentaron algunas de las bases fundamentales del tráfico aéreo mundial.⁸²

Fue firmado en Chicago, Illinois, el 7 de diciembre de 1944. Cuenta con cuatro partes distribuidas en veintidós capítulos, 96 artículos y 10 protocolos de enmiendas. Para su celebración, se convocó al personal técnico para integrar un grupo de peritos en Aeronáutica dedicados a realizar estudios sobre los problemas relativos a la formulación de normas internacionales y prácticas recomendadas, así como todo lo relacionado a fomentar la seguridad y eficiencia del transporte internacional.

⁸² Cabarcos Novás, Noelia, Op. Cit., pág. 95

La primera parte se refiere a la navegación aérea, estableciendo los principios generales y la aplicación del Convenio, el vuelo sobre el territorio de los Estados contratantes, la nacionalidad de las aeronaves, las medidas tendientes a facilitar la navegación aérea, las condiciones a cumplir por las aeronaves y las normas y método internacionales recomendadas a las naciones.

La segunda parte es sobre la Organización de Aviación Civil Internacional y menciona lo referente a su organización, la Asamblea, el Consejo, la Comisión de Aeronavegación, el personal, las finanzas y otros arreglos internacionales.

La tercera parte menciona lo relativo al transporte aéreo internacional e incluye los datos e informes; aeropuertos, instalaciones y servicios de la navegación aérea y las organizaciones de explotación conjunta.

Finalmente, la cuarta parte establece las disposiciones finales; otros acuerdos y arreglos aeronáuticos; las controversias e incumplimiento del Convenio; guerra; anexos; ratificaciones, adhesiones, enmiendas y denuncias; y, definiciones.

Dentro del preámbulo del Convenio se hace alusión a la importancia del desarrollo futuro de la aviación civil internacional y cómo influye en la creación y preservación de lazos de amistad y entendimiento entre las naciones y pueblos del mundo, pero por otro lado el abuso de la misma puede ser una poderosa amenaza para la seguridad internacional. Asimismo, se recomienda evitar los conflictos entre las naciones y promover a cooperación entre ellos para lograr la paz del mundo.

Debido a lo anterior, los gobiernos que formaron parte de este Convenio coincidían en que la aviación civil internacional se desarrollara de forma segura y organizada para sentar las bases de igualdad de oportunidades en los servicios aéreos internacionales y lograr que éstos se efectuaran de manera económica.

La primera parte se denomina Navegación aérea y se compone de los primeros seis capítulos, siendo el primero de ellos el relativo a los Principios generales y la aplicación del Convenio. En el artículo uno se trata la soberanía plena y exclusiva de cada Estado contratante respecto al espacio aéreo comprendido sobre su territorio.

En el artículo tercero se especifica que el Convenio se aplica únicamente a las aeronaves civiles y los Estados Partes deben de tomar en cuenta la seguridad de la navegación de dichas aeronaves.

El Artículo 96 establece las definiciones de interés para el Convenio y para el presente trabajo:

“Servicio aéreo”, todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.

“Servicio aéreo internacional”, el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.

“Línea aérea”, toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

Como podemos observar, este Convenio fue de suma importancia en su tiempo para regular todo lo concerniente a las aeronaves destinadas a los vuelos aéreos comerciales, pues a la firma de este Convenio este medio de transporte estaba creciendo de manera estrepitosa después de la Segunda Guerra Mundial y se pretendía evitar el uso de aeronaves con fines bélicos. De igual forma, se hizo necesaria la regulación de las aerolíneas debido a la soberanía de cada Estado respecto a su espacio aéreo.

México forma parte de este tratado cuando lo firmó el 07 de diciembre de 1944, el Senado lo aprobó el 31 de diciembre de 1945, se publicó en el Diario Oficial de la Federación para su aprobación el 12 de abril de 1946, se ratificó el

25 de junio de 1946, entró en vigor el 04 de abril de 1947 y se publicó en el Diario Oficial de la Federación para su promulgación el 12 de septiembre de 1946.

Convenio de Montreal

También llamado Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, se firmó en Montreal, Canadá, el 28 de mayo de 1999. Se compone de siete capítulos y 57 artículos.

Este Convenio se realizó con la finalidad de modernizar el Convenio de Varsovia u sus instrumentos conexos, destacando la importancia de asegurar y proteger los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y la necesidad imperiosa de implementar un ordenado desenvolvimiento de las operaciones de transporte aéreo internacional y de la circulación de los pasajeros y del equipaje según los principios establecidos en el Convenio de Chicago. Todo lo anterior con el firme propósito de armonizar el derecho aeronáutico internacional privado mediante la unificación y codificación de determinadas reglas que regulan el transporte aéreo internacional mediante la firma de este nuevo Convenio y mediante éste, lograr un equilibrio de intereses.

En el artículo primero se determina su aplicación la cual comprende todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de un pago determinado.

Es de interés para este trabajo lo establecido en el capítulo segundo denominado Documentación y obligaciones de las partes relativas al transporte de pasajeros, equipaje y carga, en particular el artículo tercero específicamente de los pasajeros y del equipaje y establece la obligación de expedir un documento de transporte, así como un talón que sirva de identificación del equipaje facturado.

De igual forma, en el capítulo tercero denominado Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño, en particular en el artículo 17 se menciona el daño al equipaje, establece que el transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado producido a bordo de la aeronave o durante cualquier momento en el cual el equipaje facturado estaba a cargo del transportista.

En el capítulo sexto hay otras disposiciones donde se menciona en el artículo 50 que los Estados Partes deberán obligar a sus transportistas a contar con un seguro adecuado para cubrir su responsabilidad especificada en este Convenio.

Este Convenio resulta trascendente al actualizar el Convenio de Varsovia según el progreso tecnológico; las necesidades sociales, jurídicas, económicas y políticas de las naciones; así como la realidad social en la cual vivimos. El mismo Convenio establece las disposiciones establecidas en el Convenio de Chicago, por ser el documento que regula a las compañías aéreas de los Estados contratantes de dicho Convenio.

Principalmente, establece las formas en que ha de regularse el transporte aéreo internacional, así como los derechos y obligaciones de los transportistas para con sus usuarios pasajeros y su equipaje.

México forma parte de este tratado, lo firmó el 28 de mayo de 1999, se ratificó el 20 de noviembre de 2000 y entró en vigor el 04 de noviembre de 2003.

2.4. El transporte aéreo en México

Actualmente las nuevas tecnologías, las comunicaciones, los distintos medios de transporte, la economía y otros factores intervienen de manera directa en el sector turístico y en los distintos componentes que lo conforman.

El transporte más utilizado es el transporte aéreo comercial, el cual ha jugado un papel decisivo en el desarrollo del turismo mundial, debido a su rapidez, seguridad y bajo costo han permitido el traslado de pasajeros a cualquier parte del mundo.

El turista requiere de un desplazamiento desde la región de origen hacia la región de destino, en la cual se localizan los atractivos que motivan sus viajes. Por ello, el transporte constituye la piedra angular del turismo.

La importancia del transporte en el desarrollo del turismo se manifiesta en las frecuentes reuniones realizadas para tratar la problemática del transporte y el turismo, tanto a nivel regional como internacional. De ahí la imperiosa necesidad de prestar especial atención a todos aquellos aspectos relacionados con el transporte de acceso a los destinos turísticos, cuando se emprenden políticas de estímulo al desarrollo del sector.

El autor José Luis Villaseñor nos define al transporte como: “Un acto jurídico en el cual concurren las voluntades, un acuerdo de personas por el cual una de ellas, llamada porteador, se compromete con otra, llamada cargador, a trasladar de un lugar a otro personas, mercaderías, animales u otros objetos mediante una retribución”.⁸³ Podemos interpretar este concepto como un contrato de transporte celebrado mediante un acuerdo de voluntades, en este caso, del transportista y del usuario donde el primero se obliga a trasladar a un pasajero o un objeto mediante un pago determinado.

⁸³ Villaseñor, Dávalos, José Luis, Op. Cit., pág. 252

La prestación de servicios de transporte es regulada, por el derecho desde dos puntos de vista⁸⁴, a saber:

1. El de las relaciones entre dichos prestadores y el poder público, por razones de control, seguridad, ejecución y organización de dichos servicios.
2. El de las relaciones derivadas del contrato de transporte, muy específicamente regulado por nuestra legislación turística, cuando tiene tal fin, entre los prestadores de servicios turísticos y los turistas o usuarios.

El transporte aéreo en México tiene gran relevancia al ser el principal medio de transporte tanto para vuelos nacionales como vuelos internacionales, no sólo para el turismo sino también para los viajes de negocios. Las estadísticas nos mencionan que el transporte aéreo en México ha crecido en un 45 % en el transcurso del año 2017, lo cual se ha dado gracias a los 50 convenios vigentes bilaterales firmados por el país sobre los servicios aéreos que facilitan el desarrollo de la aviación en el país y a la relación tan estrecha con la oficina regional de la OACI.

Como lo mencionamos en el capítulo pasado, la actividad aérea tiene suma importancia para el país debido a la derrama económica generada por ella y a la gran cantidad de empleos creados con motivo de ella. En números, la industria aérea aporta 2.9% al PIB de México y genera 1, 000, 000 de empleos.⁸⁵ Cabe destacar que México se encuentra en el noveno lugar dentro de los principales países receptores de turistas, siendo el único país de Latinoamérica en ostentar dicho puesto.⁸⁶

Debido a la importancia del sector, México cuenta con 13 aeropuertos nacionales y 63 aeropuertos internacionales en toda la República Mexicana,

⁸⁴ Ídem.

⁸⁵ Cámara Nacional de Aerotransportes, <http://canaero.org.mx/anuario-canaero-2016-2017/>, 17 de Mayo de 2017 02:35 am

⁸⁶ Periódico El Universal, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/destinos/2015/07/28/los-10-paises-mas-visitados-del-mundo#imagen-1>, 17 de Mayo de 2017 02:37 am

siendo el más concurrido el de la Ciudad de México, recibiendo a más de 30 millones de turistas al año.⁸⁷

2.4.1. Evolución de la aviación en México

Si bien el desplazamiento turístico se realiza mediante el uso de todos los vehículos conocidos y aplicados, es el avión el que ha tenido el más dinámico florecimiento por su eficiencia, seguridad y rapidez, en detrimento de otros medios de transporte como el barco y el tren.

Antes de adentrarnos en la evolución de la aviación mexicana, es importante referir sobre la evolución de la aviación a nivel internacional, puesto que no fue en nuestro país donde se inventó la aeronave ni tampoco fue aquí donde se desarrolló y expandió la navegación aérea.

Como primer antecedente tenemos la época del Renacimiento en Italia, fue Leonardo da Vinci quien diseñó una hélice para efectos de locomoción que giraba horizontalmente, llevando el fuselaje debajo, como un helicóptero y se remontaba en el aire. En teoría, era un buen diseño. Sin embargo, le hacía falta un motor ligero para poder llevarlo a la práctica.⁸⁸

No obstante lo anterior, fue hasta el 4 de junio de 1783 cuando los hermanos Joseph Michel y Jacques Etienne Montgolfier, en Francia, inflaron un globo con aire caliente, producido con hogueras de paja, que ascendió a más de 1000 m de altura.⁸⁹

⁸⁷ Cámara Nacional de Aerotransportes, <http://canaero.org.mx/dashboard-aeropuertos/> , 17 de Mayo de 2017 02:46 am

⁸⁸ De la Torre, Francisco, Op. Cit., pág. 107

⁸⁹ Ibídem, pág. 108

Posteriormente, el 21 de noviembre de 1783 dos jóvenes franceses, Pilatre de Rozier y el marqués de Arlandes, realizaron en París un recorrido de 5km en 25 minutos, a bordo de un globo de Montgolfier.⁹⁰

Los ensayos de los aerostatos continuaron y muy pronto las grandes bolsas de gas volaron en muchos países; sin embargo, todos eran globos libres y no era posible dirigirlos, pues iban a donde el viento los llevara.⁹¹

A mediados del siglo XIX aparecen los primeros modelos, específicamente en 1851, Henri Gifard construyó una máquina de vapor accionada con una hélice, la cual acondicionó a un globo que alcanzó una altura de 1520m, a una velocidad de 2 a 3 metros por segundo, apenas superior a la del paso de un hombre.⁹²

Entre los años 1891 y 1897 destaca el ingeniero francés Clement Ader, quien construyó aparatos voladores más pesados que el aire, los cuales tuvieron una importancia decisiva en el desarrollo de la aeronáutica. Los aparatos se nombraron Eodod y Avión, los cuales tenían en común sus alas plegables, parecidas a las de los murciélagos, las hélices tractoras y el cuerpo dotado de tres pequeñas ruedas donde iban el motor y el piloto.⁹³

Mientras tanto en Alemania, en 1891, Otto Lilienthal realizó experimentos con un planeador, concluyendo que llegaba más lejos gracias al soplo del viento. En 1894 se trasladó a Berlín, donde construyó un planeador con forma biplana de tal manera que su envergadura no resultara excesiva y en él realizó y perfeccionó sus vuelos.

Por otra parte, en 1898, Alberto Santos Dumont se disponía a volar sobre París a bordo de una especie de globo en forma de cigarro, de 27m de longitud,

⁹⁰ *Ibíd*em, pág. 109

⁹¹ Cárdenas Tavares, Fabio, *Op. Cit.* Pág. 20

⁹² *Ídem*

⁹³ *Ídem*

hecho de seda barnizada, inflado con hidrógeno e impulsado por un motor de gasolina de 3 caballos de fuerza, a bordo del cual ascendió por los aires. De esta forma se transformó en el primer hombre en gobernar a voluntad, y utilizó la gasolina como fuerza motriz.⁹⁴

Son los hermanos Wilbur y Orville Wright quienes iniciaron un diseño de aeroplano de motor en 1902. El aparato pesaba 340 kilogramos, el motor era de combustión interna de cuatro cilindros y desarrolló 16 caballos de fuerza. La máquina, con un hombre a bordo, realizó cuatro vuelos. El más prolongado de ellos duró 58 segundos y alcanzó una velocidad de 50 km por hora. El 5 de octubre de 1905 Wilbur recorrió una distancia de cerca de 31 km, en 38 minutos. El par de hermanos sabía que su invento tenía utilidad práctica y buscó mercado para él, siendo el ejército de Estados Unidos quien aceptara el aeroplano en 1909. Debido a todo lo anterior, a los hermanos Wright se les conoce como los padres de la aviación.

En 1906, los también hermanos Gabriel y Charles Voisin instalaron en París un taller para la fabricación de aviones, dando lugar al nacimiento de la industria de la aviación.⁹⁵

Por otra parte, en 1909, Louis Bleriot despegó de suelo francés con su monoplano y cruzó volando el Canal de la Mancha hasta Dover, en 37 minutos, por lo cual se realizó el primer vuelo internacional en avión.⁹⁶

A finales de la Primera Guerra Mundial, se estableció el avión como un arma nueva y se dieron cuenta de su utilidad en el sector bélico. En ese entonces los aviones podían volar a más de 240 km por hora y elevarse a una altitud de 8000 km.

⁹⁴ Ídem.

⁹⁵ Dahdá, Jorge, Op, Cit. Pág. 75

⁹⁶ Cárdenas, Tavares, Fabio, Op. Cit., pág. 18

En 1927, Charles Lindbergh conquistó el Atlántico en el *Spirit of St. Louis*, realizado entre Nueva York y París con una duración total de 33 horas y 30 minutos sin escalas. Este viaje fue uno de los triunfos más sobresalientes de la época.⁹⁷

En 1930 se patentó el primer motor de propulsión a chorro, por el capitán Frank Whittle, miembro de la Real Fuerza Aérea Británica. Sin embargo, los británicos aún no estaban seguros de la utilidad de dicho turborreactor. Pero es en 1939, cinco días antes de la invasión de los nazis a Polonia, cuando Alemania puso a sus pilotos de prueba para volar en el primer turborreactor.

A finales de la Segunda Guerra Mundial surgieron diversas situaciones de índole económica, política y social, resultando ser favorables para el sector turístico. Por ello, las aeronaves cobran importancia debido a la evolución de la tecnología en el sector aeronáutico proveniente del sector de la industria bélica y se da inicio a los vuelos comerciales

Con el paso del tiempo, los vuelos se hicieron más cortos, sencillos, funcionales, eficaces y económicos, alcanzando mayor altitud y más velocidad, para lo cual se reemplazó el motor de combustión interna, por uno más poderoso: el de propulsión a chorro.

El transporte es una precondition para que se dé el turismo, debido a la evolución de los diversos medios de transporte comienza la era del turismo comercial. Históricamente, después de la segunda guerra mundial, cuando se desarrolla y moderniza la aviación civil, el turismo evoluciona enormemente y comienza a ser de interés para el gobierno en cuanto a su impulso y control. Los primeros viajes conocidos son los oficiales y de negocios. Al finalizar el siglo XVIII aparecen, en forma esporádica, los viajes de placer y con fines educativos. Éstos otorgaban al sujeto del viaje un elevado reconocimiento social, lo cual dio

⁹⁷ Dahdá, Jorge, Op, Cit. Pág. 75

origen al llamado Gran Tour, o peregrinaciones por Europa, muy solicitadas por los famosos y jóvenes ricos al buscar contactos sociales y prestigio.⁹⁸

En cuanto al desarrollo de la aviación en México, ésta comienza en el periodo virreinal donde destaca la presencia de José María Alfaro, quien el 18 de mayo de 1784 elevó el primer globo sobre territorio de la Nueva España.⁹⁹

Por otra parte, el 6 de febrero de 1785, Antonio María Fernández, en Tlaxcala, se convirtió en el primer mexicano en ascender a bordo de un aerostato.¹⁰⁰

Durante el siglo XX, se inicia en 1907, cuando Ernesto Pugibet, dueño de la fábrica de cigarros El Buen Tono, trajo al país el primer dirigible, a cuyo despegue asistió el presidente Porfirio Díaz.¹⁰¹

En cuanto a la aviación civil, es importante subrayar que Alberto Braniff trajo de País un biplano Voisin con el cual voló una distancia de 500m, a 25m de altura. A partir de esa fecha hasta nuestros días, la aviación comercial mexicana se ha desarrollado con eficiencia y dinamismo.¹⁰²

Actualmente, el transporte aéreo es uno de los medios de transporte más socorrido por las personas debido a su crecimiento en el país y al contar con una gran cantidad de aeropuertos, aerolíneas y rutas comerciales. Con el constante progreso de la tecnología, hoy en día es más fácil adquirir los servicios aéreos y más accesibles económicamente hablando.

⁹⁸ Ascanio Guevara, Alfredo, Op. Cit., pág. 33

⁹⁹ De la Torre, Francisco, Op. Cit., pág. 112

¹⁰⁰ Ídem

¹⁰¹ Ídem

¹⁰² Ibídem, pág. 113

CAPÍTULO 3. PROTECCIÓN JURÍDICA DEL TURISMO Y LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN MÉXICO

Este capítulo inicia con el primer apartado relativo a la protección constitucional del turismo en nuestro país, a cargo del Estado y con base en el Derecho; haciéndose necesaria a partir del agigantado crecimiento de esta actividad y siendo una práctica cotidiana en la sociedad por diversos motivos. Por ello ha sido necesario regularla jurídicamente para que a los turistas se les reconozcan y protejan sus derechos humanos con base en nuestra ley suprema, la cual es la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; frente a los prestadores de servicios turísticos y con los cuales nace una relación jurídica. De esta forma, el Estado tiene como función principal la de crear leyes que regulen esta actividad, delegar funciones a diversos organismos para dar cumplimiento a dichos ordenamientos.

En el segundo apartado se mencionan las instituciones nacionales de promoción al turismo, determinando su conceptualización, clasificación y cuáles son los organismos con los cuales cuenta México, siendo dos: Secretaría de Turismo y el Fondo Nacional de Fomento al Turismo. En el primer punto de este apartado se menciona lo referente a la Secretaría de Turismo, iniciando con sus antecedentes y cómo el crecimiento del fenómeno turístico hizo necesaria su creación; la composición de su estructura orgánica y su regulación en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, que la describe como una Secretaría de Estado y enuncia sus atribuciones; y, la Ley General de Turismo, correspondiendo la aplicación de ésta a la Secretaría. En el segundo punto del mismo apartado se refiere al Fondo Nacional de Fomento al Turismo, cómo surge a partir de la necesidad de fomentar la inversión en diversos destinos turísticos y su regulación correspondiente a la Ley General de Turismo donde se señala sus principales funciones.

En el tercer punto del mismo apartado se hace referencia a la Procuraduría Federal del Consumidor, la cual tiene como principal objeto el velar por los derechos del consumidor y garantizar relaciones equitativas entre los

consumidores y los proveedores, de tal forma que los servicios sean ofrecidos según lo acordado. Asimismo, se hace mención de la Ley Federal de Protección al Consumidor, ordenamiento bajo el cual se encuentra sujeta la Procuraduría.

En el cuarto punto se alude a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, encargada de regular todo lo concerniente a los medios de transportación existentes en el país, entre ellos, el transporte aéreo del cual disponen los turistas; garantizando los servicios de transportación efectuados bajo estrictas medidas de seguridad, eficacia y competitividad con la finalidad de salvaguardar la integridad de los usuarios de dichos servicios. De esta forma, se señalan cuáles son sus funciones y al ser una autoridad aeroportuaria, se encuentra establecida en la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos al encargarse de cumplir con las disposiciones señaladas por dichos ordenamientos.

En el quinto y último punto de este apartado se menciona a los Aeropuertos y Servicios Auxiliares, organismo creado para auxiliar al Estado en cuanto a la actividad aeronáutica del país y encontrándose regulada por el Estatuto Orgánico de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

En el tercer y último apartado se menciona la regulación del transporte aéreo en México y recae directamente en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento; y, la Ley de Aeropuertos con su respectivo Reglamento. Ambos ordenamientos regulan todo lo concerniente a la actividad aeronáutica, como por ejemplo: concesiones y permisos, matriculación de aeronaves, establecimiento de tarifas, medidas de seguridad, requisitos de operación, verificación del cumplimiento de las disposiciones jurídicas, personal aeronáutico, contratos, capacitación del personal aeronáutico, sanciones, entre otras.

3.1. Protección constitucional al turismo en México

Al ser el turismo la actividad concerniente al desplazamiento temporal realizado por las personas de un lugar a otro que conduce a una serie de servicios demandados por éstas; surgen de manera inevitable relaciones humanas de carácter social, económico y jurídico en las sociedades modernas donde los principales involucrados son el turista y el prestador de servicios turísticos. Debido a lo anterior, el Estado mexicano debe proteger los derechos de los usuarios de estos servicios mediante la regulación de las relaciones jurídicas emanadas de tal actividad. Entonces, el turismo repercute en el ámbito político y jurídico; por lo tanto existen diversas leyes, reglamentos y normas debido a las necesidades derivadas del ir y venir de personas fuera de su residencia habitual y de la prestación de un conjunto de servicios turísticos.

Al constituir el turismo una actividad socioeconómica en evolución, el Derecho tiene por función la regulación de la sociedad en todos sus ámbitos, por lo cual surge inevitablemente la relación entre ambos al ser el Derecho el que formalice, regule y garantice situaciones que produzcan los efectos demandados por la sociedad.¹⁰³ Derivado de lo anterior y al ser el turismo el que origine situaciones y consecuencias entre las partes y de éstas con el Estado, el cual debe acatar lo establecido por la regulación jurídica mexicana en particular la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y seguido de ella, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la Ley General de Turismo, ordenamientos mencionados con mayor amplitud en temas posteriores.

El papel fundamental del Estado es intervenir directamente en el fenómeno y desarrollo del turismo a través del ejercicio de su potestad normativa y en el ejercicio de esta potestad se establece la legislación turística, es decir, el conjunto

¹⁰³ León Gómez, Dania, Op. Cit., pág. 20

de normas y disposiciones administrativas que regulan la actividad turística nacional perteneciente al Derecho Administrativo.¹⁰⁴

Además, las funciones del Estado comprenden aspectos clave para una nación en los siguientes aspectos¹⁰⁵:

Legislativo. Dentro de este punto se incluye el marco normativo, fiscal y financiero.

Productor. Se establece mediante empresas públicas o empresas privadas que ofrecen servicios turísticos.

Promotor de ordenación. Este se da a través de la definición e instrumentación de políticas económicas y territoriales para apuntalar el desarrollo de regiones.

Redistribuidor. Se da la provisión de servicios públicos.

En el ramo turístico en particular, el Estado tiene la responsabilidad de adoptar un papel de liderazgo con el firme propósito de asegurar el adecuado desarrollo económico y social de esta actividad y a su vez, debe tomar las medidas necesarias para encauzar el crecimiento del turismo en un marco protector de la vida y de los derechos humanos de las personas.

En la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su artículo segundo expresa que el poder Ejecutivo, en el ejercicio de sus atribuciones y para el despacho de los negocios del orden administrativo se auxiliará de

¹⁰⁴ Acerenza, Miguel A., Op. Cit., pág. 60. Este autor comenta que comúnmente la legislación turística pertenece al Derecho Turístico, sin embargo es erróneo al carecer de un proceso propio y por ello ubica su regulación a la rama administrativa. Como ya se había comentado en el capítulo uno, en este trabajo se menciona al Derecho Turístico debido a un crecimiento desmedido y a la elevada importancia del sector turístico y ha sido necesario regular diversas relaciones jurídicas surgidas a partir de éste mediante varios ordenamientos jurídicos, por lo cual se cree que próximamente se estaría estableciendo un proceso propio para esta incipiente rama del Derecho.

¹⁰⁵ Molina, Sergio, Política turística en México, Trillas, México, 2007.

dependencias pertenecientes a la Administración Pública Centralizada, entre ellas las Secretarías de Estado. A su vez, en el artículo 26 se enumeran todas las Secretarías de Estado, entre ellas, la Secretaría de Gobernación y en el artículo 27 se señalan todas y cada una de las atribuciones concernientes a esta Secretaría. Esta Secretaría está estrechamente vinculada a la actividad turística, por ser la encargada de regular y vigilar el movimiento migratorio al tener autoridad para permitir la entrada y salida de nacionales y extranjeros en nuestro país; asimismo organiza y coordina los servicios migratorios, así como al personal involucrado en lo mismo en fronteras, aeropuertos y puertos, estableciendo los trámites correspondiente a cada caso.

La promoción y el control de la actividad turística en manos del Estado requiere de leyes y reglamentos de fomento para facilitar la entrada y estadía de visitantes temporales que produzcan bienestar al país; y fomentar toda aquella legislación que estimule la organización y mejor operación de las empresas dedicadas a servir al visitante como líneas aéreas, agencias de viajes, etc.¹⁰⁶

Tal y como se mencionó en líneas anteriores, el turismo se encuentra regulado por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y dentro de ésta se brinda protección al sujeto activo del Derecho Turístico que es el hombre y por tanto, goza según el artículo 1° de la Constitución de los derechos humanos reconocidos en la misma y en los tratados internacionales de los cuales el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección.

Este artículo es de suma importancia al establecer la preeminencia de los derechos humanos consagrados en la misma y su ámbito de aplicación se dirige a cualquier persona que se encuentre dentro del país, incluyendo a los turistas tanto nacionales como extranjeros.

¹⁰⁶ Ascanio Guevara, Alfredo, Op Cit., pág. 21

A su vez, el artículo 11° de la Constitución establece en beneficio del turista cuatro libertades: la de entrar al territorio de la República, la de salir del mismo, la de viajar dentro del Estado mexicano y la de mudar de residencia o domicilio; lo cual se traduce en la libertad de tránsito.

Como se puede apreciar, el papel del Estado es fundamental en el desarrollo del turismo y a través del Derecho regula las relaciones jurídicas nacidas entre turistas y prestadores de servicios turísticos, siendo la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal los principales ordenamientos encaminados a brindar una protección al turista y a la actividad turística como tal, en un marco de respeto a los derechos humanos del turista y a la protección de sus intereses en la contratación de servicios de índole turística.

3.2. Instituciones nacionales de promoción al Turismo

Este tema inicia con la mención del origen de los organismos turísticos cuando recién el Estado se ocupaba en fomentar la actividad turística, ya que su acción se limitaba a promover diversas actividades turísticas ofrecidas en los variados destinos del país y para ello se crearon distintos organismos específicos como: Comisión Nacional de Turismo, Junta Nacional de Turismo u Oficina Nacional de Turismo, todos ellos designados para cumplir la misma función.

Con el paso del tiempo, el gobierno se dio cuenta de la necesidad de ocuparse de la promoción de la oferta y la demanda turística, en particular de la infraestructura y el desarrollo de los servicios turísticos, por lo cual resultaba necesario crear nuevos organismos dotados de atribuciones suficientes para representar los intereses del turismo cuando se tomaban decisiones que afectaban al sector, así como formular y ejecutar la política turística.

De esta manera surgen los organismos de turismo y el autor Miguel A. Acerenza nos proporciona una definición de éstos al expresar: "...son en su gran mayoría entidades de carácter público que pueden clasificarse en organismos centralizados y organismos descentralizados..."¹⁰⁷.

De acuerdo con la clasificación dada por el autor mencionado, los organismos de turismo centralizados se crean dentro de la estructura administrativa del sector público y pueden ser¹⁰⁸:

- Ministerio o Secretaría de Estado
- Secretaría general de turismo
- Subsecretaría de turismo
- Dirección nacional de turismo
- Servicio nacional de turismo

¹⁰⁷ Acerenza, Miguel A., Op. Cit., pág. 55

¹⁰⁸ Ídem

Dichos organismos permiten adecuar la política y los planes turísticos de desarrollo a la política del desarrollo socioeconómico del país.

Por otro lado, se encuentran los organismos de turismo descentralizados, los cuales son entidades públicas autónomas con personalidad jurídica propia, como por ejemplo¹⁰⁹:

- Corporación de turismo
- Instituto de turismo
- Fondo para el fomento al turismo

En México, el órgano centralizado es la Secretaría de Turismo y hay dos órganos descentralizados: el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), encargado de fomentar la oferta del ramo turístico; y, el Consejo de Promoción Turística de México (CPTM), destinado al desarrollo de la demanda turística.

En nuestro país, el marco jurídico que constituye la base para el desarrollo del turismo está delimitado por la Ley General de Turismo, en la cual se precisan los objetivos generales del desarrollo del sector, el órgano de la administración pública al cual se otorga la responsabilidad de formular la política turística nacional, así como los mecanismos mediante los cuales esta política debe ser ejecutada. Dentro del mismo ordenamiento, se enuncian los diferentes niveles de gobierno que deben ejercer funciones constitucionales y legales relacionadas directamente con el turismo de manera coordinada, con sujeción a las normas de carácter supremo y a las directrices de la política turística nacional.¹¹⁰

La autora Dania León Gómez señala un concepto con el cual podemos simplificar este tema de la superestructura turística, compuesta por un conjunto de organismos públicos y privados encargado de fomentar, regular y coordinar el

¹⁰⁹ Ídem

¹¹⁰ Ibídem, pág. 52

turismo y reúne a los organismos nacionales de turismo (Secretaría de Turismo), las instituciones gubernamentales de apoyo (Fondo Nacional de Fomento al Turismo) y las organizaciones internacionales (Organización Mundial del Turismo). Para efectos de este capítulo, sólo se tratarán los dos primeros, relativos a la Secretaría de Turismo, así como también se referirá a la Procuraduría Federal del Consumidor y la legislación que afecta en modo directo al sector turístico: Ley General de Turismo y su reglamento; y, la Ley Federal de Protección al Consumidor. Dichos ordenamientos tienen como propósito esencial el proteger los intereses de los usuarios de los servicios turísticos.¹¹¹

3.2.1. Secretaría de Turismo

La organización institucional del turismo en México fue modificada en el año 2001 mediante la reestructuración interna de la Secretaría de Turismo, quedando compuesta dicha organización por un organismo centralizado con el rango de Secretaría de Turismo, dos órganos descentralizados: el Consejo de Promoción Turística de México (empresa de participación estatal mayoritaria encargada de la promoción turística) y el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (órgano financiero encargado de promover proyectos turísticos bajo la figura de un fideicomiso público paraestatal).¹¹²

La Secretaría de Turismo de México es un organismo nacional creado el 30 de diciembre de 1974 con sede en la Ciudad de México y tiene como misión dirigir el desarrollo turístico nacional a través de la planeación del sector turístico, el impulso de la oferta turística y el apoyo a la operación de los servicios turísticos.

La Secretaría se compone de siguiente estructura orgánica, de acuerdo con el Manual de Organización General de la Secretaría de Turismo¹¹³:

¹¹¹ León Gómez, Dania, Op. Cit., pág. 61

¹¹² Acerenza, Miguel A., Op. Cit., pág. 70

¹¹³ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de Marzo del 2011

- 1. Secretaría**
 - 1.1 Órgano Interno de Control en la Secretaría de Turismo
 - 1.2 Dirección General de Asuntos Jurídicos
 - 1.3 Dirección General de Comunicación Social
- 2. Subsecretaría de Operación Turística**
 - 2.1 Dirección General de Programas Regionales
 - 2.2 Dirección General de Desarrollo de Productos Turísticos
 - 2.3 Dirección General de Mejora Regulatoria
 - 2.4 Dirección General de Desarrollo de la Cultura Turística
- 3. Subsecretaría de Planeación Turística**
 - 3.1 Dirección General de Información y Análisis
 - 3.2 Dirección General de Planeación Estratégica y Política Sectorial
- 4. Subsecretaría de Innovación y Calidad**
 - 4.1 Dirección General de Administración
 - 4.2 Dirección General de Desarrollo Institucional y Coordinación Sectorial
- 5. Órganos Administrativos Desconcentrados**
 - 5.1 Centro de Estudios Superiores en Turismo
 - 5.2 Corporación Ángeles Verdes

Como ya lo habíamos mencionado en el primer tema, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal enuncia las Secretarías de Estado y entre ellas se encuentra la Secretaría de Turismo, expresamente en el artículo 26 y enumerando sus atribuciones en el artículo 42, sintetizándolas a continuación:

- Formular y conducir la política del desarrollo turístico a nivel nacional
- Promocionar las zonas de desarrollo turístico nacional
- Registrar a los prestadores de servicios turísticos

- Promover y opinar el otorgamiento de facilidades y franquicias a los prestadores de servicios turísticos
- Establecer los precios y tarifas de los bienes y servicios turísticos en conjunto con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público
- Regular, orientar y estimular las medidas de protección al turismo
- Promover y facilitar el intercambio y desarrollo turístico en el extranjero
- Promover la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en el sector turístico
- Establecer y modificar las categorías de los prestadores de servicios turísticos
- Autorizar los reglamentos interiores de los establecimientos de servicios turísticos
- Fomentar y apoyar la coordinación de los prestadores de servicios turísticos
- Proyectar, promover y apoyar el desarrollo de la infraestructura turística y estimular la participación de los sectores social y privado
- Determinar e imponer las sanciones derivadas del incumplimiento y violación de las disposiciones turísticas

Derivado de lo anterior, las funciones de la Secretaria de Turismo se centran en representar al sector, conducir la actividad turística, coordinar los diferentes sectores y niveles de gobierno, establecer y dirigir la política turística, proponer iniciativas de leyes sobre turismo y atender los asuntos internacionales de su área.

Para profundizar más en el tema, se analizará la Ley General de Turismo compuesta de 5 títulos y 73 artículos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de junio de 2009 y teniendo como última reforma la publicada el 17 de diciembre de 2015.

En el artículo primero perteneciente al primer capítulo del título primero denominado “Disposiciones Generales”, se establece que esta ley es de orden público e interés social, de observancia general en todo el país en materia turística y será aplicada por la Secretaría de Turismo. De lo anterior se desprende que los prestadores de servicios turísticos deberán acatar lo estipulado en este ordenamiento y la dependencia facultada para hacerla cumplir es la Secretaría de Turismo. En el mismo artículo se define a la materia turística, la cual consiste en el conjunto de procesos surgidos como consecuencia de las actividades realizadas por las personas durante sus viajes y estancias cortas en lugares diferentes al de su residencia habitual. Entonces, dentro de la materia turística se engloban los procesos resultantes de actividades derivadas del alojamiento, transportación, alimentos, guías turísticos, etc.

En el artículo segundo se precisan los objetos del ordenamiento y para efectos de este trabajo son de nuestro interés los siguientes:

- Fijar las bases para emitir disposiciones jurídicas que regulen la actividad realizada por los prestadores de servicios turísticos. Asimismo, bajo esta ley se encuentran reguladas las aerolíneas, al considerarse como prestadoras de servicios turísticos al ofrecer servicios de transportación aérea a los turistas y debe ser regulada la relación jurídica nacida entre éstos en virtud de la contratación de un servicio aéreo y que conlleva una remuneración.
- Determinar las bases para la orientación y asistencia a los turistas tanto nacionales como extranjeros, defendiendo sus derechos y también sus obligaciones. Por tanto, en este artículo se reconoce a los turistas como acreedores de derechos (como lo son la orientación y la asistencia) y de obligaciones y se puede referir que el turista está protegido jurídicamente ante una aerolínea, la cual debe respetar los derechos de éste.

En el tercer precepto se mencionan los conceptos principales de esta ley y son de nuestro interés los siguientes:

- Prestadores de servicios turísticos. Son las personas físicas o morales que ofrecen, brindan y contratan con el turista servicios turísticos.
- Servicios turísticos. Son aquellos en virtud de los cuales se atienden las solicitudes de los turistas mediante una contraprestación.
- Turistas. Aquellas personas que viajan de manera temporal fuera del lugar de su residencia habitual y como consecuencia de ello disponen de algún servicio turístico.

De estos conceptos se desprende que una aerolínea es una prestadora de servicios turísticos al ofrecer el servicio de transportación aérea al turista/pasajero mediante un contrato, siendo la transportación aérea el servicio turístico solicitado por el turista a la aerolínea mediante un pago y el turista es el pasajero que realiza viajes temporales a otro lugar distinto al de su residencia, mediante las aerolíneas.

En el artículo cuarto, el cual se halla en el capítulo primero denominado “De la Federación” y a su vez éste se encuentra dentro del título segundo denominado “De la Concurrencia y Coordinación de Autoridades”, se establecen las atribuciones del Poder Ejecutivo Federal pero se ejercen mediante la Secretaría de Turismo, siendo de nuestro especial interés:

- Atender los asuntos relacionados con la actividad turística del país
- Regular las acciones para la planeación, programación, fomento y desarrollo de la actividad turística en el país
- Promover acuerdos de cooperación y coordinación con el sector privado y social para impulsar, fomentar y desarrollar la actividad turística
- Promover y vigilar el cumplimiento de esta Ley

En este precepto se mencionan otras facultades de la Secretaría de Turismo, además de las ya mencionadas de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Por tanto, esta Secretaría deberá hacerse cargo de los asuntos

derivados de la transportación aérea turística, regular el desarrollo de la misma y vigilar el cumplimiento de la ley en el desenvolvimiento de esta actividad.

Para dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en esta Ley, se menciona en el artículo séptimo que la Secretaría deberá, entre otras:

- Participar con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para determinar las necesidades de transporte terrestre, rutas aéreas y marítimas para garantizar el acceso y la conexión de los sitios turísticos determinados por la propia Secretaría
- Participar con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la celebración de convenios bilaterales para la prestación de servicios aéreos internacionales
- Analizar y coadyuvar con la Secretaría de Seguridad Pública, en los casos en que se determine la necesidad de la protección de la integridad física de los turistas
- Coadyuvar con los comités locales de seguridad aeroportuaria y marítima de los destinos turísticos, determinados por la propia Secretaría
- Instrumentar, en coordinación con la Procuraduría Federal del Consumidor, normas de procedimientos tendientes a garantizar la protección de los derechos de los usuarios de los servicios turísticos, tales como métodos alternativos dirigidos a resolver conflictos ante incumplimientos por parte de prestadores de servicios turísticos

Este artículo es de suma importancia al mencionar que la Secretaría de Turismo deberá colaborar con otras Secretarías, como lo es la de Comunicaciones y Transportes en el sentido de establecer las mejoras requeridas en el sector aeronáutico para asegurar el acceso a determinados destinos turísticos, así como celebrar convenios aéreos internacionales como los mencionados anteriormente (Varsovia, Chicago y Montreal) con la finalidad de establecer relaciones internacionales y sujetarse a normas aeronáuticas de carácter internacional. Asimismo, se menciona a la Secretaría de Seguridad Pública, la cual debe de intervenir para proteger la integridad física de los turistas,

en este caso, evitar que su equipaje sea usado por la delincuencia organizada y le siembren drogas en su maleta, lo cual se traduciría en una privación a su libertad. De igual forma, esta Secretaría debe de colaborar con los comités locales de seguridad aeroportuaria con la finalidad de reforzar la seguridad en los aeropuertos y evitar este tipo de situaciones de peligro para los turistas. Por último, también se refiere a la Procuraduría Federal del Consumidor al tener que determinar normas jurídicas para asegurar una correcta protección a los derechos de los turistas, en este caso, dando solución a un conflicto derivado del incumplimiento del contrato por parte de la aerolínea y resultando afectado el turista. Esta situación pudiera surgir cuando la aerolínea no se responsabiliza del equipaje del pasajero y permite, ya sea por complicidad o negligencia, que el equipaje del pasajero sea sembrado con drogas y éste resulte afectado al verse privado de su libertad por un delito que pudo o no haber cometido pero donde no se somete a investigación a la aerolínea.

En el artículo 16 perteneciente al capítulo tercero denominado “Del Turismo Social”, situado dentro del título tercero denominado “Política y planeación de la actividad turística”, se establece que la Secretaría deberá fomentar el turismo social, comprendido por los instrumentos y medios mediante los cuales se brindan facilidades equitativas para que las personas puedan viajar en las condiciones idóneas de economía, seguridad y comodidad. En este caso, los turistas deben obtener la máxima seguridad al transportarse vía aérea desde el momento de su llegada al aeropuerto hasta el momento en el cual se retiran del mismo, tanto en su persona como en su equipaje al ser éste su derecho comprendido dentro del contrato firmado por la aerolínea y el turista. Entonces, la Secretaría debe asegurarse de la observancia de las normas de seguridad en el aeropuerto para proteger a los pasajeros y sus equipajes, al realizar inspecciones continuas a las instalaciones, pasajeros y equipajes a través de elementos de seguridad del propio aeropuerto y de la aerolínea en particular.

En el artículo 17 se determina que para lograr lo anterior, la Secretaría podrá participar con otras dependencias y entidades en la suscripción de acuerdos con los prestadores de servicios turísticos para cumplir con esta Ley. En este caso, entre dichas dependencias pudiera encontrarse a la Procuraduría Federal del Consumidor al vigilar que se cumpla con lo estipulado en el contrato por parte de la aerolínea y que brinde sus servicios en los términos y condiciones señalados en el contrato.

El artículo 53 se encuentra en el capítulo segundo denominado “De los prestadores de servicios turísticos y de los Turistas” establece: “Las relaciones entre los prestadores de servicios turísticos y el turista se regirán por lo que las partes convengan, observándose la presente Ley, la Ley Federal de Protección al Consumidor y las demás leyes aplicables”. En primer lugar debe aplicarse la Ley General de Turismo al referirse a todo lo relacionado con la actividad turística, después se aplica la Ley Federal de Protección al Consumidor que regula lo concerniente a los servicios ofrecidos por las empresas y también, pudieran aplicarse la Ley de Aviación Civil al regular todo lo relacionado con la actividad aeronáutica y a su vez, la Ley de Aeropuertos regula la operación y administración de los aeropuertos.

En el artículo 54 se menciona que para realizar operaciones, los prestadores de servicios turísticos deberán cumplir con los requisitos señalados en el Reglamento de la Ley General de Turismo y las Normas Oficiales Mexicanas. Para llevar a cabo operaciones, los prestadores de servicios turísticos (en este caso las aerolíneas) deberán de observar lo estipulado por dicho Reglamento, entre otras cosas, proteger los derechos de los turistas, responsabilizarse por su equipaje, cumplir con las máximas normas de seguridad dentro de las instalaciones aeroportuarias y cumplir con los servicios estipulados en sus contratos. De esta manera será más difícil que los turistas sean víctimas de la delincuencia organizada y dañen su integridad o siembren droga en sus equipajes y no sólo se podrá investigar al turista, sino también a la aerolínea.

Finalmente, esta ley está enfocada en regular, dirigir, orientar y limitar las actividades turísticas no sólo a favor del patrimonio nacional, sino también a favor de la seguridad del usuario; así como controlar las actividades realizadas por los prestadores de servicios turísticos.¹¹⁴

También, tenemos el Reglamento de la Ley General de Turismo publicado el 6 de julio de 2015 y compuesto de 114 artículos distribuidos a lo largo de 5 títulos.

En el artículo uno, contenido en el capítulo primero denominado “Disposiciones Preliminares” se determina que este reglamento tiene por finalidad reglamentar la Ley General de Turismo, es decir, complementa a la misma.

En el segundo precepto se define al turismo como una actividad de carácter económico encaminada a generar recursos para fortalecer la economía del país y originar beneficios a la población de los destinos turísticos, a través de la prestación de servicios que cumplan con las necesidades de los turistas. En el capítulo primero se hizo mención de diversos conceptos del turismo, para el Estado el turismo es una actividad primordialmente económica que brinda recursos a la nación y que contribuyen de manera significativa al crecimiento económico del país y se traduce en una prestación de servicios encaminada a satisfacer las necesidades de la sociedad.

En el artículo tercero se menciona que la Secretaría de Turismo tiene otras atribuciones, aparte de las señaladas en la Ley General de Turismo y para nuestro interés son:

- Supervisar el cumplimiento de la Ley, de este Reglamento y de cualquier otra disposición jurídica relativa al ramo turístico

¹¹⁴ Ramírez Cavassa, César, Op. Cit., pág. 42

- Requerir a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la información de la cual dispone sobre el estado de las vías de comunicaciones terrestre, así como instalaciones aeroportuarias y marítimas que posibiliten la comunicación con los diversos destinos turísticos del país

Entonces, la principal dependencia encargada y responsable del cumplimiento de las leyes turísticas es la Secretaría de Turismo y para ello deberá auxiliarse de otras dependencias y leyes relacionadas con la materia.

En el artículo cuarto, contenido dentro del capítulo segundo denominado “De la Colaboración y Coordinación de Acciones” se expresa que la Secretaría deberá colaborar con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal y coordinarse con los Estados y Municipios con el objetivo de:

- Impulsar, fomentar y desarrollar el turismo
- Identificar las necesidades que permitan fortalecer la comunicación con los diferentes destinos turísticos en el mantenimiento o aumento de la seguridad pública en las instalaciones.
- Implementar programas relativos a la protección y atención brindada a los turistas
- Atender y proteger a los turistas en su papel de consumidores ante los prestadores de servicios turísticos, según lo dispuesto por la Ley Federal de Protección al Consumidor

Derivado de lo anterior y como se ha estado mencionando en líneas anteriores, la Secretaría deberá auxiliarse de otras dependencias para lograr los objetivos señalados por la legislación turística y en este punto es importante destacar la importancia de la seguridad para los turistas mediante el diseño de programas dirigidos a brindar información, orientación y protección a los turistas en todos los destinos turísticos del país, no sólo sus derechos como personas sino también sus derechos en calidad de consumidores.

El capítulo tercero intitulado “De los Servicios al Turista” contiene el artículo 96 donde se hace mención de la responsabilidad específica de la Secretaría de colaborar con las autoridades de los ámbitos local y federal en materia de seguridad pública, protección al consumidor, procuración de justicia y atención a víctimas del delito, en materia de seguridad y auxilio a los turistas. Este artículo es de gran importancia porque refiere a la obligación de la Secretaría de Turismo de colaborar con las autoridades para proteger a los turistas en su papel de consumidores y proteger los derechos que tienen en calidad de pasajeros para evitar que sean víctimas de un delito como lo pudiera ser la siembra de droga en su equipaje y se deberá velar por su protección y brindar apoyo cuando se dé el caso para procurarle justicia. Por ello, se deberá investigar no sólo al turista, sino también a la aerolínea y verificar el cumplimiento de las normas adecuadas de seguridad tanto en las instalaciones del aeropuerto como en la aeronave. En este caso, la Secretaría puede auxiliarse de la Policía Federal para salvaguardar la vida, la integridad, la libertad, la seguridad y los derechos de las personas, así como procurar el orden y la paz públicos mediante revisiones al equipaje, traslado de detenidos y dirigir la investigación correspondiente.

En el artículo 98 se establece que la Secretaría deberá informar a los turistas acerca de las medidas de seguridad pública, centros de atención y protección al turista, protocolos de atención a turistas y demás disposiciones requeridas para la protección de sus derechos, libertades e integridad física. Este artículo es de gran trascendencia al referir que los turistas deberán estar al tanto de los derechos a los cuales son acreedores y saber cómo pueden protegerse o defenderse y a dónde deberán acudir en caso de necesitar auxilio. De esta manera, los turistas serán menos vulnerables al estar informados sobre su situación y sabrán la ubicación de determinados lugares donde podrán solicitar asesoría y orientación.

Por lo anterior, el Reglamento no sólo regula lo dispuesto por la Ley General de Turismo, sino también viene a complementarla y agrega puntos de relevancia para el cabal cumplimiento de las disposiciones turísticas.

Asimismo, la Secretaría de Relaciones Exteriores se encuentra relacionada con la Secretaría de Turismo, puesto que agiliza los desplazamientos de los turistas al expedir los documentos oficiales requeridos para salir del país e ingresar a otro como el pasaporte. Además, establece acuerdos y convenios con otros países con la finalidad de facilitar el tránsito internacional de viajeros. De hecho, en el artículo 28 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal se definen las atribuciones de la Secretaría de Relaciones Exteriores y entre ellas se señala que debe asistir la promoción comercial y turística del país mediante sus embajadas y consulados.

3.2.2. Fondo Nacional de Turismo

El Estado comenzó a intervenir de manera más decidida en el turismo, creando políticas en instituciones orientadas en apoyar el desarrollo de la infraestructura y equipamiento de establecimientos de alojamiento, principalmente con la creación del Fondo de Garantía al Turismo (FOGATUR) y el Fondo de Promoción de Infraestructura Turística (INFRATUR), el primero creado el 14 de noviembre de 1956 y el segundo creado el 22 de mayo de 1988.¹¹⁵

El 28 de enero de 1974 México creó el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), a partir de la fusión de dos entidades públicas: INFRATUR, cuyo propósito era promocionar y realizar obras de infraestructura en centros turísticos; y, FOGATUR cuyo objeto era otorgar créditos para estimular la inversión turística nacional.¹¹⁶ Este Fondo es un fideicomiso del Gobierno Federal

¹¹⁵ Molina, Sergio, Op. Cit., pág. 26

¹¹⁶ Antecedentes de FONATUR, http://www.fonatur.gob.mx/es/quienes_somos/index.asp?modsec=01-DECRC&sec=5 , 24 de Mayo de 2017 01:21 am

administrado por Nacional Financiera constituido el 28 de enero de 1974, encargado de ejecutar los programas de desarrollo y financiamiento a las empresas y actividades del sector. Principalmente se encarga de promover la inversión privada en apoyo de las zonas y proyectos de interés nacional y brinda apoyo financiero a las compañías mexicanas operadoras.¹¹⁷

El Fondo se encuentra regulado principalmente por la Ley General de Turismo en particular en el capítulo segundo denominado “Del Fomento a la Actividad Turística”, contenido dentro del título cuarto denominado a su vez “De la Promoción y Fomento al Turismo”, en el artículo 42 donde establece que el Fondo debe de coadyuvar en la planificación, programación, estímulo y desenvolvimiento de la actividad turística y de los recursos turísticos, así como promocionar el financiamiento de las inversiones privadas y sociales.

El Fondo tiene la figura jurídica de un fideicomiso público, entidad paraestatal, con autonomía administrativa y financiera propia. Según lo dispuesto por el artículo 43 de la Ley General de Turismo, su constitución se basa en aportaciones del gobierno federal, local, municipales, entidades paraestatales y particulares; créditos provenientes de fuentes nacionales e internacionales; recursos provenientes de sus operaciones y de las inversiones de los fondos; ingresos fiscales derivados de la recaudación de la condición de estancia de los extranjeros en el país; y, otros recursos que el propio Fondo pueda obtener.¹¹⁸

En el artículo 44 del citado ordenamiento se enuncian las funciones del Fondo, enunciando a continuación las más destacadas según nuestro criterio:

- Realizar estudios y proyectos para identificar zonas y territorios susceptibles de ser aprovechados para la inversión turística

¹¹⁷ De la Torre, Francisco, Op. Cit. Pág. 219

¹¹⁸ Acerenza, Miguel A., Op. Cit. Pág. 84

- Establecer y fortalecer desarrollos turísticos enfocados en preservar el equilibrio ecológico y aseguren la comercialización de los servicios turísticos
- Facilitar las autorizaciones, permisos y concesiones que permitan el desarrollo de proyectos productivos, la inversión turística y la prestación de servicios turísticos
- Realizar obras de infraestructura y urbanización, así como edificaciones e instalaciones en centros turísticos que den paso a la oferta de servicios turísticos
- Promover la creación de nuevos desarrollos turísticos

De acuerdo con el artículo 45 de la Ley General de Turismo, el Fondo está conformado por un Comité Técnico, integrado por los representantes de la Secretaría de Turismo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de Desarrollo Social, la Secretaría de Ambiente y Recursos Naturales, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Banco de México. Es dirigido por un director general, y para el cumplimiento de su cometido cuenta con cinco direcciones adjuntas.¹¹⁹

3.2.3. Procuraduría Federal del Consumidor

Tenemos como antecedente la promulgación de la Ley Federal de Protección al Consumidor (LFPC) en 1976 y así surgió la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO) como la institución destinada a defender los derechos de los consumidores, evitar abusos y garantizar relaciones de consumo justas. Por lo cual, México se convirtió en el primer país latinoamericano en crear una procuraduría y el segundo con una ley en la materia.

La misión de la PROFECO es proteger y promover los derechos de los consumidores, garantizando las relaciones comerciales equitativas para fortalecer la cultura de un consumo responsable y acceder a las mejores

¹¹⁹ *Ibíd*em, pág. 72

condiciones de mercado a productos y servicios, asegurando certeza, legalidad y seguridad jurídica dentro del marco normativo de los derechos humanos.¹²⁰

Sus principales objetivos son: proteger y defender los derechos de los consumidores, fomentar un consumo responsable, brindar información oportuna y objetiva para tomar decisiones sobre el consumo e implementar métodos de atención pronta y accesible dirigida a los consumidores.

La Procuraduría está sujeta al cumplimiento de las disposiciones establecidas por la Ley Federal de Protección al Consumidor, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 1992 y teniendo como última reforma la publicada el 04 de junio de 2014. Se compone de 143 artículos, distribuidos en 15 capítulos.

En los párrafos siguientes se mencionarán los principales artículos de interés para este trabajo, siendo el artículo primero la base de la Ley al establecer que ésta es de orden público, interés social y de observancia a nivel nacional. Las disposiciones contenidas en este ordenamiento son irrenunciables y contra su cumplimiento no podrán alegarse usos, costumbres, prácticas, convenios o estipulaciones que la contravengan.

El propósito de esta ley es impulsar y resguardar los derechos del consumidor y procurar relaciones caracterizadas por la equidad, certeza y seguridad jurídica entre proveedores y consumidores. En el caso de las aerolíneas, estas deberán respetar los derechos de los turistas cuando contratan sus servicios, brindándoles certeza jurídica y procurando su bienestar mediante altas normas de seguridad.

¹²⁰ Quiénes somos, PROFECO, https://www.profeco.gob.mx/n_institucion/q_somos.asp, 24 de mayo de 2017 02:16 am

Como principios básicos de las relaciones derivadas del consumo se tienen, esencialmente:

- Proteger la vida, salud y seguridad del consumidor contra los riesgos derivados de productos o servicios peligrosos
- Evitar y reparar daños patrimoniales o morales, individuales o colectivos
- Asegurar la protección jurídica, económica, administrativa y técnica a los consumidores
- Brindar información a los consumidores sobre sus derechos
- Respetar los derechos y obligaciones derivados de las relaciones de consumo y garantizar su efectividad y cumplimiento.

Derivado de lo anteriormente expuesto, la aerolínea deberá acatar lo dispuesto por esta ley al procurar que al brindar sus servicios no se vulneren los derechos de los turistas para no repararles algún daño en su persona o sus pertenencias, mediante medidas de seguridad y una adecuada orientación al turista sobre sus derechos y las condiciones de los servicios ofrecidos en esta relación jurídica nacida entre la aerolínea y el turista.

En el artículo segundo se establecen algunos conceptos esenciales para efectos de esta Ley; siendo uno de ellos el de consumidor, el cual es toda persona física o moral que obtiene, realiza o goza como destinatario final bienes, productos o servicios. Y el otro concepto es el de proveedor, siendo aquella persona física o moral que de manera habitual o periódica ofrece, distribuye, vende, arrienda o concede el uso o disfrute de bienes, productos y servicios. De este modo, los turistas tienen el papel de consumidores al contratar los servicios de la aerolínea y ésta, es la proveedora al ofrecer sus servicios mediante una remuneración.

En el artículo sexto se señalan los sujetos obligados al cumplimiento de esta ley, siendo los proveedores y los consumidores. Las aerolíneas, es decir, los proveedores, deben respetar los derechos de los turistas y brindar sus servicios

en los términos y condiciones fijados en sus contratos; pero también los turistas deben de cumplir con ciertas obligaciones señaladas por la misma ley.

El séptimo artículo señala la obligación del proveedor de respetar todas las condiciones según las cuales ofreció y se comprometió a brindar al consumidor un producto o un servicio. En este caso, la aerolínea deberá asegurarse de tomar todas las medidas necesarias para realizar sus servicios y respetar condiciones relativas al servicio, objeto, precio, responsabilidad, seguridad, higiene, etc.

El artículo noveno determina que los proveedores tendrán responsabilidad administrativa en los actos propios que atenten contra los derechos del consumidor, así como por los actos de sus trabajadores o personal de seguridad. De lo anterior se deriva el décimo artículo donde se establece la prohibición de los proveedores de realizar actos que atenten contra la libertad, seguridad o integridad de los consumidores con el pretexto de registro o averiguación. Entonces, las aerolíneas no sólo deberán responder por sus actos, sino también por los de sus trabajadores y personal de seguridad, al no recibir una correcta capacitación y adiestramiento sobre cómo ofrecer sus servicios. Por ejemplo, si le siembran droga en su equipaje a un turista, el personal de seguridad de la aerolínea pudiera estar involucrado o haber cometido alguna negligencia por no asegurarse de revisar correctamente el contenido del equipaje del pasajero. En dicho supuesto, se estaría atentando no sólo contra la seguridad del turista, sino también contra su integridad y libertad.

El propio artículo 20 nos ofrece la definición de la Procuraduría, siendo un organismo descentralizado poseedor de personalidad jurídica y un patrimonio propio, el cual ejerce funciones de carácter administrativo y tiene como función el difundir y salvaguardar los derechos del consumidor. Entonces, la Procuraduría deberá proteger los derechos de los turistas en su calidad de consumidores frente

a las aerolíneas con base en el contrato de transportación aérea que se haya firmado.

El artículo 24 señala las atribuciones asignadas a la Procuraduría, siendo de nuestro interés las siguientes:

- Promover y proteger los derechos del consumidor, así como aplicar las medidas necesarias para propiciar la equidad y seguridad jurídica en las relaciones entre proveedores y consumidores
- Procurar y representar los intereses de los consumidores
- Elaborar y apoyar análisis, estudios e investigaciones sobre la protección al consumidor
- Celebrar convenios con proveedores y consumidores para cumplir con los propósitos de este ordenamiento
- Registrar los contratos de adhesión, verificando su estricto apego a la normatividad
- Ofrecer soluciones a los conflictos surgidos entre consumidores y proveedores
- Denunciar ante el Ministerio Público los hechos constitutivos de delitos y, ante las autoridades competentes, los actos que constituyan violaciones administrativas y afecten la integridad e intereses de los consumidores
- Solicitar a los proveedores o a las autoridades competentes que tomen las medidas idóneas para combatir, frenar, cambiar o evitar todo tipo de acciones que lesionen los intereses de los consumidores
- Ordenar se informe a los consumidores sobre las acciones u omisiones de los proveedores que afecten sus intereses o derechos

La responsabilidad de la Procuraduría es mayúscula puesto que para proteger los derechos de los consumidores debe de llevar a cabo una serie de actos tendientes a defender al consumidor, empezando por vigilar el cabal y estricto cumplimiento de la normatividad por parte de los proveedores, así como vigilar la redacción de los contratos de adhesión realizados por los proveedores,

los cuales deben apegarse a los ordenamientos jurídicos correspondientes, en este caso sería el contrato de transportación aérea entre la aerolínea y el turista.

De gran importancia es el capítulo diez denominado “De los Contratos de Adhesión”, el cual establece en el artículo 85 el concepto de contrato de adhesión, entendiéndose este como el documento elaborado de manera unilateral por parte del proveedor, establecidos en un formato uniforme los términos y condiciones aplicados al obtener un producto o servicio. Este tipo de contrato no podrá contravenir lo dispuesto por esta Ley. Como se mencionó en el párrafo anterior, el contrato de adhesión es el documento elaborado por el proveedor donde se establecen los términos generales mediante los cuales ofrecen sus servicios a los consumidores y éste no podrá vulnerar los derechos de los turistas.

En el sector Aeronáutico, en particular en la página de internet del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se establecen las funciones específicas de la PROFECO en el Aeropuerto y se relacionan principalmente con brindar información y orientación al consumidor sobre sus derechos y obligaciones en materia de consumo, dar asesoría jurídica, buscar medios de solución entre consumidores y proveedores procurando una relación equitativa; y, repartir documentos que informen al consumidor sobre sus derechos, obligaciones y consejos.¹²¹

3.2.4. Secretaría de Comunicaciones y Transportes

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) tiene como antecedente la Secretaria de Estado y Derecho de Relaciones Exteriores e Interiores establecida el 8 de noviembre de 1821. El 13 de mayo de 1891 se crea la

¹²¹ Procuraduría Federal del Consumidor, Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, <https://www.aicm.com.mx/dependencias/dgac>, 24 de mayo de 2017 04:41 pm

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, centralizando las funciones destinadas a satisfacer las necesidades de comunicación en el ámbito nacional.

En 1959 la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas se dividió, creándose la hoy llamada Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual es una Secretaría de Estado de acuerdo con la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en su artículo 26.

Su estructura orgánica se compone de la siguiente manera, de acuerdo con lo estipulado por el Manual de Organización General de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

1. Secretario

1.0.1 Dirección General de Vinculación

1.0.2 Unidad de Asuntos Jurídicos

1.0.3 Dirección General de Comunicación Social

1.0.4 Dirección General de Planeación

1.1 Coordinación General de Centros SCT

1.1.1 Dirección General de Evaluación

1.1.2 Centros S.C.T.

1.2 Subsecretaría de Infraestructura

1.2.1 Dirección General de Carreteras

1.2.2 Dirección General Conservación de Carreteras

1.2.3 Dirección General de Servicios Técnicos

1.2.4 Dirección General de Desarrollo Carretero

1.3 Subsecretaría de Transporte

1.3.1 Dirección General de Aeronáutica Civil

1.3.2 Dirección General de Autotransporte Federal

1.3.3 Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal

1.3.4 Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte

1.4 Subsecretaría de Comunicaciones

1.4.1 Dirección General de Política de Telecomunicaciones y de Radiodifusión

1.4.2 Coordinación de la Sociedad de la Información y el Conocimiento

1.4.3 Unidad de la Red Privada del Gobierno Federal

- 1.5** Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
 - 1.5.1** Dirección General de Puertos
 - 1.5.2** Dirección General de Marina Mercante
 - 1.5.3** Dirección General de Fomento y Administración Portuaria
 - 1.5.4** Unidad de Planeación Estratégica Marítimo Portuaria
- 1.6** Oficialía Mayor
 - 1.6.1** Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto
 - 1.6.2** Dirección General de Recursos Humanos
 - 1.6.3** Dirección General de Recursos Materiales
 - 1.6.4** Unidad de Tecnologías de Información y Comunicaciones
- 1.7** Órgano Interno de Control
- 1.8** Instituto Mexicano del Transporte
- 1.9** Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano
- 1.10** Comisión Federal de Telecomunicaciones

La Secretaría tiene como función primordial el promover sistemas de transporte y comunicaciones caracterizadas por su seguridad, eficiencia y competitividad a través del fortalecimiento del marco jurídico, la determinación de políticas públicas y el diseño de estrategias que contribuyan al crecimiento sostenido de la economía y el desarrollo social equilibrado del país, ampliando la cobertura y accesibilidad de los servicios.

Derivado de lo anterior, se puede afirmar que esta Secretaría atiende los diversos aspectos de las comunicaciones; regulando la existencia y desarrollo de los medios de transporte, razón por la cual compete a éste el despacho de los siguientes asuntos según el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y se mencionarán los de mayor relevancia para efectos de este trabajo¹²²:

- Elaborar y dirigir las políticas y programas para desarrollar los medios de transporte

¹²² De la Torre, Francisco, Op. Cit., pág. 44

- Otorgar concesiones y permisos para determinar y operar servicios aéreos en el país, así como fomentar, regular y vigilar su funcionamiento y operación y negociar convenios sobre la prestación de servicios aéreos internacionales
- Regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales
- Administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación aérea
- Establecer las normas técnicas de funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes, así como las tarifas para el cobro de éstos
- Determinar los requisitos a cumplir por el personal técnico de la aviación civil y conceder licencias a los mismos
- Promover y organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico respecto a comunicaciones y transportes

En síntesis, las funciones principales de la Secretaría comprenden la construcción, mejora y ampliación de la infraestructura aeroportuaria; los servicios de transportación en sus diversas modalidades, así como el servicio exclusivo de turismo y transporte de aeropuertos y las rutas, frecuencias y vuelos de fletamento. Todas estas actividades son de importancia para los centros turísticos con la finalidad de obtener una mejor operación y un desarrollo óptimo, de acuerdo con lo determinado por la demanda, en beneficio de las corrientes turísticas y de la población.¹²³

La Secretaría se encuentra regulada no sólo por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, sino también por la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos, ya que la Secretaría es una autoridad aeroportuaria y por ende, regula todo lo concerniente a la aviación civil y aeroportuaria. En esta ocasión no

¹²³ Villaseñor Dávalos, José Luis, Op. Cit., pág. 97

se entrará a detalle en estos ordenamientos, al analizarse a profundidad en apartados posteriores.

Sin embargo, en la página de internet de la Secretaría se señala a la Dirección General de Aeronáutica Civil como una unidad administrativa dependiente de la Secretaría y tiene como objetivo garantizar un transporte aéreo seguro y competitivo, para satisfacer las necesidades de la población al ofrecer servicios que cumplan con la máxima calidad y contribuyan al bienestar social y el desarrollo económico del país.

La estructura orgánica de esta Dirección se compone principalmente de seis direcciones generales, a saber: la Adjunta como Representante Permanente en el Extranjero ante OACI, la Adjunta de Seguridad Aérea, la Adjunta Técnica, D. G. Adjunta de Transporte y Control Aeronáutico; y, la Adjunta de Aviación.

Dentro del Manual de Organización de la Dirección General de Aeronáutica Civil se establecen las funciones de la Dirección, siendo de nuestro interés las siguientes fracciones transcritas a continuación:

- I. Proponer al superior jerárquico las políticas y programas de transporte aéreo y ejercer la autoridad en el marco de su competencia;
- II. Regular, coordinar, vigilar y controlar los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, los servicios aeroportuarios y complementarios, así como sus instalaciones y equipos;
- IV. Establecer, vigilar y, en su caso, modificar las condiciones de operación a los cuales debe sujetarse el tránsito aéreo en los espacios que deben ser utilizados con restricciones para garantizar la seguridad, así como coordinar y controlar el funcionamiento de los aeropuertos y disponer el cierre o suspensión parcial o total de aeródromos civiles, cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas; o bien disponer la suspensión parcial o

total de dichos aeródromos con motivo de incumplimientos de la Ley de Aeropuertos y de su Reglamento;

XXII. Apercibir a los infractores, así como imponer, graduar y, en su caso, reducir y cancelar las sanciones por infracciones a las leyes, reglamentos, concesiones, permisos, autorizaciones, normas oficiales y demás disposiciones aplicables, en las materias de aviación civil nacional e internacional, aeroportuaria y servicios relacionados con dichas actividades

XXIV. Participar en los organismos internacionales de transporte aéreo e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios que en la materia celebre México con otros países;

XXXI. Vigilar que el servicio de transporte aéreo se efectúe en los términos y condiciones señalados en la ley y en los reglamentos en la materia, en las normas oficiales mexicanas y en las concesiones y permisos correspondientes;

XXXIII. Proponer la expedición y, en su caso, aplicar las medidas y normas de seguridad e higiene que deban observarse en los servicios de transporte aéreo, así como verificar su cumplimiento;

XXXVI. Dictar y vigilar que se ejecuten las medidas preventivas o las actividades previstas por las leyes nacionales y tratados internacionales relativos a actos de interferencia ilícita y de terrorismo, así como participar en los organismos internacionales de transporte aéreo e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios que en materia de interferencia ilícita y de terrorismo celebre México con otros países.

A su vez, en la página del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), en el apartado de dependencias auxiliares se menciona a la Dirección General de Aeronáutica Civil como una unidad administrativa mediante la cual la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ejerce la autoridad aeronáutica, propiamente representada por un comandante general quien, tiene a su cargo a

un grupo de inspectores en el Aeropuerto con el objeto de cumplir estrictamente con las normas de seguridad a nivel nacional e internacional. Para lograr lo anterior, la Dirección deberá llevar a cabo inspecciones y supervisiones de manera diaria y programada a las instalaciones aeroportuarias, aeronaves, personal técnico aeronáutico; así como vigilar el cumplimiento de las normas y reglamentos e identificar y eliminar actos, actitudes y condiciones que signifiquen un riesgo para la actividad aeronáutica. Asimismo, tendrá como responsabilidad realizar investigaciones en materia de accidentes e incidentes y coordinar los sistemas y procedimientos de seguridad para garantizar la misma tanto en el vuelo como en las instalaciones aeroportuarias.¹²⁴

3.2.5. Aeropuertos y Servicios Auxiliares

Este organismo nace a partir de la necesidad de unificar la administración, operación y conservación de los aeropuertos, ejercida por un solo organismo eficiente, capaz y autosuficiente económicamente, para asegurar el progreso del aeropuerto y aprovechar el desarrollo económico de la nación. Su creación se remonta al 10 de junio de 1965 a partir de un decreto presidencial, estableciéndose como un organismo descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio, teniendo como tareas principales administrar, operar y conservar los aeropuertos y servicios complementarios.¹²⁵

Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) funge como una institución gubernamental de apoyo creado por el propio Estado, constituido por ley, cuyo ámbito de acción se encuentra directamente relacionado con la actividad aeronáutica y todo lo concerniente a ésta como la capacitación, el financiamiento, la promoción y el desarrollo del turismo.

¹²⁴ Dirección General Aeronáutica Civil, Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, <https://www.aicm.com.mx/dependencias/dgac>, 24 de mayo de 2017 04:34 pm

¹²⁵ De la Torre, Francisco, Op. Cit., pág. 48

La propia página de internet de ASA estipula que este organismo se encarga de operar, administrar, construir y conservar aeropuertos; ofrecer asistencia técnica y consultoría; instrucción e investigación en el ramo aeronáutico y aeroportuario; participar en el desarrollo tecnológico; y, colaborar con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de regulación, verificación y supervisión de los aeropuertos.

El Estatuto Orgánico de Aeropuertos y Servicios Auxiliares fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de diciembre de 2011 y se compone de 13 capítulos y estos a su vez, de 89 artículos, teniendo como objeto la regulación de la organización y del funcionamiento de ASA y manejando principalmente estos temas: las disposiciones generales, la estructura orgánica de ASA y sus funciones.

En su artículo 3, compuesto de 18 fracciones se precisan las funciones del organismo, destacándose las fracciones I, II, IX y XV donde se estipula que tiene por objeto administrar, operar, conservar, explotar y, en su caso, construir, mantener, ampliar y reconstruir, por sí o a través de terceros, aeropuertos y aeródromos civiles nacionales; prestar servicios aeroportuarios complementarios y comerciales, necesarios para la explotación de aeropuertos, por sí o por conducto de terceras personas, así como cualquier otra actividad inherente a los servicios que preste y que directamente beneficie a los mismos; atendiendo siempre de manera prioritaria a su objeto principal de prestar un servicio público; colaborar con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la regulación y supervisión de aeropuertos; y, fungir como árbitro o perito en un procedimiento nacional o internacional.

Dentro del mismo Estatuto, se determina su estructura compuesta de una dirección general, coordinaciones, direcciones, subdirecciones, gerencias, jefaturas de área, supervisiones regionales, administraciones aeroportuarias y jefaturas de estaciones de combustibles.

3.3. Regulación del transporte aéreo en México

Como se mencionó en apartados anteriores, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encarga de regular todo lo concerniente con el sector aeronáutico, esencial y principalmente bajo dos ordenamientos: la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos, donde se estipulan diversas disposiciones sobre la actividad aeronáutica y la operación de aeropuertos en el país.

3.3.1. Ley de Aviación Civil y su Reglamento

Esta Ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995, con una última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 10 de octubre de 2016 y tiene como objeto primordial regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado, tomando en cuenta que el espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es una vía general de comunicación sujeta al dominio de la nación. Dicho ordenamiento se distribuye en 19 capítulos dentro de los cuales se encuentran 92 artículos, teniendo como principales temas: disposiciones generales, autoridad aeroportuaria, concesiones y permisos, el servicio de transporte aéreo, operaciones, tránsito aéreo, personal técnico aeronáutico, tarifas, matriculación de aeronaves, Registro Aeronáutico Mexicano, contratos, responsabilidad por daños, seguro aéreo, protección al ambiente, abandono de aeronaves, seguridad operacional, sanciones, entre otros.

Para efectos de este trabajo, se hará referencia a los siguientes preceptos:

En el artículo dos se definen los términos esenciales de esta Ley y para nosotros los de relevancia son: aeronave, definida como el vehículo capaz de transitar de manera autónoma en el espacio aéreo con pasajeros, carga o correo; aeródromo civil, definida como el área de tierra o de agua idónea para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, con instalaciones o

servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación; aeropuerto, considerado como el aeródromo civil de servicio público, el cual dispone de las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves; proveedores de servicio, que son los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo; y, seguridad operacional el cual es el estado en que el riesgo en la prestación del servicio de transporte aéreo, de lesiones a las personas o daños a los bienes, se reduce y se mantiene en un nivel óptimo mediante un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.

Los anteriores conceptos son clave para la materia aeronáutica porque la aeronave hace posible la existencia del Derecho Aeronáutico. Asimismo, tanto el aeródromo como el aeropuerto son los lugares donde se desarrolla la actividad aeronáutica, es decir, donde se presta el servicio de transportación aérea mediante un proveedor de servicios o aerolínea al disponer de la concesión aérea otorgada por el Estado.

En el artículo seis se mencionan las principales funciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y son:

- Planear, elaborar y dirigir las políticas y programas para la regulación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo
- Proporcionar y controlar los servicios a la navegación aérea y establecer las condiciones de operación a que deben sujetarse
- Expedir y aplicar las medidas y normas de seguridad e higiene en la aviación civil que deben observarse en los servicios de transporte aéreo

Estas funciones se suman a las ya mencionadas en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y atañen con todo lo relacionado al desarrollo del sector aeronáutico y van encaminadas a la regulación jurídica de esta actividad, así como sus condiciones de servicio y las normas de seguridad a observarse al ofrecer un servicio aéreo a los turistas. La Secretaría de Turismo regula lo concerniente a la actividad turística, la Procuraduría Federal del Consumidor

regula lo relativo a los servicios y la Secretaría de Comunicaciones y Transporte se enfoca en regular todo lo relativo a los medios de transporte y las condiciones bajo las cuales se dan.

En el artículo siete se determina que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá ejercer la autoridad aeronáutica en los aeropuertos y aeródromos en general mediante la Dirección General de Aeronáutica Civil, por conducto de los comandantes regionales y los comandantes de aeropuerto. Entonces, esta Secretaría delega su autoridad en otra dependencia enfocada en el sector aeronáutico como tal y las condiciones bajo las cuales deben encontrarse tanto las aeronaves como los aeropuertos, siendo los comandantes quienes vigilen el cumplimiento de ello.

Los comandantes regionales son quienes tienen bajo su responsabilidad las comandancias de aeropuerto que les sean determinadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, los cuales deberán:

- Supervisar y verificar que los concesionarios, permisionarios, operadores de aeronaves y los prestadores de servicios a la navegación aérea, cumplan con lo dispuesto en esta Ley, su Reglamento, normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables
- Vigilar la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas
- Levantar actas administrativas por violaciones a lo previsto en esta Ley, sus reglamentos y normas oficiales mexicanas; actuar como auxiliar del ministerio público y coordinar sus actividades con las demás autoridades que ejerzan funciones en los aeropuertos

Por lo cual, es el comandante regional en quien recae directamente toda la responsabilidad relativa al cumplimiento de las disposiciones aeronáuticas por parte de los prestadores de servicios de la transportación aérea, así como verificar el cumplimiento de las medidas idóneas de seguridad en el aeropuerto y si no fuere así, deberá dar aviso a las autoridades correspondientes.

De igual forma, en el artículo 7 Bis se estipula que los comandantes de aeropuerto están obligados a verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad y eficiencia en los servicios de transporte aéreo.

Entonces, el comandante deberá de diseñar programas de seguridad en el aeropuerto y cerciorarse de contar con el personal de seguridad capacitado para ejercer sus funciones y acatar con la normatividad jurídica, así como encargarse de la protección de la integridad y bienestar de los turistas y garantizar la paz y el orden público dentro de las instalaciones aeroportuarias.

En el artículo 39 se determina que los concesionarios o permisionarios están obligados a capacitar y adiestrar a su personal para prestar servicios de manera eficiente y segura. En este caso, la concesionaria en la aerolínea deberá de contar con el personal suficiente que cuenten con la capacitación y adiestramiento adecuados para garantizar las máximas condiciones de seguridad no sólo en el aeropuerto, sino también en la aeronave y proteger tanto la integridad de los turistas como de su equipaje.

El artículo 40 señala que todas las aeronaves deberán contar con un comandante al mando, quien deberá ejercer la autoridad máxima a bordo y es el responsable de mantener el orden y la seguridad de la aeronave, así como de sus tripulantes, pasajeros, equipaje, carga o correo. Entonces, el comandante al mando será el responsable por todo daño o afectación que pudiera sufrir en particular el equipaje de los pasajeros pues debe de supervisar su contenido y traslado.

El artículo 48 se refiere a los contratos de servicio de transporte aéreo ya sea de pasajeros, carga o correo. En particular, a nosotros nos interesa el contrato de transportación aérea de pasajeros por intervenir la figura del turista en el mismo.

En el artículo 49 se define al contrato de transporte de pasajeros como el acuerdo existente entre un concesionario o permisionario y un pasajero, mediante el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio. Dicho contrato se compone de un billete de pasaje o boleto. En el siguiente capítulo se ahondará en el tema del contrato de transportación aérea, pero como ya se ha venido comentando es en virtud de un contrato que nace una relación jurídica entre la aerolínea y el turista y donde se determina la prestación de un servicio mediante una remuneración y las condiciones en las cuales debe ofrecerse dicho servicio y en virtud del cual surgen derechos y obligaciones para ambas partes.

En el artículo 50 se señala que los pasajeros tienen derecho al transporte de su equipaje en los servicios de transportes aéreos tanto nacionales como internacionales. En el mismo contrato se estipula que los pasajeros podrán viajar con su equipaje y como lo veremos en el siguiente capítulo, hay dos tipos de equipaje: el facturado y el no facturado. Sin embargo, hay ciertas reglas a seguir con relación al equipaje y en relación a ello hay una lista de objetos prohibidos por considerar un posible peligro para los tripulantes o a la aeronave o por ser ilícitos.

En el artículo 61 se estipula que los concesionarios o permisionarios de los servicios de transporte aéreo nacional serán responsables por los daños causados a los pasajeros, a la carga y al equipaje en el transporte. El concesionario o permisionario será responsable del equipaje facturado desde el momento en el cual expida el talón correspondiente hasta la entrega del equipaje al pasajero en el punto de destino. Este precepto es muy claro en cuanto a la responsabilidad de la aerolínea respecto al equipaje del pasajero desde su documentación hasta su entrega al pasajero a la llegada a su destino. La ley como tal, señala una responsabilidad de índole económica, pero también debiera considerar una responsabilidad penal en caso de suscitarse una situación delictiva.

En el artículo 78 Bis se menciona que la Secretaría deberá establecer un programa estatal de seguridad operacional en la aviación civil y en el artículo 78 Bis 1 se determinan las atribuciones de la Secretaría respecto a este punto:

- Conducir y conservar un sistema eficaz de supervisión de la Seguridad operacional
- Implantar, administrar y mantener el Programa estatal de seguridad operacional
- Requerir a los proveedores de servicio la implementación y el mantenimiento de un Sistema de gestión de la seguridad operacional eficaz
- Conducir inspecciones, verificaciones y evaluaciones de las actividades aeronáuticas de los proveedores de servicio
- Requerir a los proveedores de servicio la mejora, enmienda o toma de acciones en su Sistema de gestión de la seguridad operacional, en caso de deficiencias o carencias al constituir un riesgo que podría comprometer la Seguridad operacional de sus actividades

La seguridad es uno de los aspectos más importantes en la actividad aeronáutica y para ello debe diseñarse un programa enfocado en determinar las normas a seguir mediante inspecciones a los proveedores de servicios en el desempeño de sus funciones y vigilar el cumplimiento de esta ley. Esto se traduce en supervisar un correcto funcionamiento de la aeronave, revisar el equipaje de los pasajeros, cerciorarse de la seguridad de las instalaciones aeroportuarias y capacitar al personal para garantizar dicha seguridad tanto del lugar como de las personas.

El artículo 90 se refiere a la revocación de la licencia del comandante y de cualquier miembro de la tripulación de vuelo de la aeronave que realice actos u omisiones tendientes a la comisión de los delitos de contrabando y tráfico ilegal de personas, drogas y armas. Este artículo es muy específico en cuanto al tema de tráfico ilegal de drogas, sin embargo es interesante señalar que únicamente menciona la revocación de la licencia, es decir, una sanción administrativa, más

no refiere a una sanción referente al ámbito penal. Como tal no pudiera establecerla puesto que no compete a dicha ley hacerlo, sin embargo sí pudiera mencionar a quien incurra en una falta de este tipo será entregada a las autoridades para iniciar la investigación correspondiente.

Ahora, en cuanto al Reglamento de la Ley de Aviación Civil., este se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 07 de diciembre de 1998 y su última reforma fue publicada en el Diario 14 de marzo de 2014. Dicho Reglamento se compone de siete títulos y estos, a su vez, de 198 artículos.

En general, el Reglamento trata sobre el transporte aéreo, concesiones, servicios de transportación aérea, contratos, derecho y obligaciones de los pasajeros, medidas de seguridad, tarifas, responsabilidad por daños, seguro aéreo, personal técnico aeronáutico, capacitación y adiestramiento, nacionalidad y matriculación de las aeronaves, operaciones de vuelo, mantenimiento de las aeronaves, talleres aeronáuticos, protección al ambiente, servicios de la navegación aérea, protección al ambiente, búsqueda y salvamento de accidentes, reglas de tránsito aéreo y sanciones.

3.3.2. Ley de Aeropuertos y su Reglamento

La Ley de Aeropuertos fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1995 y su última reforma se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 2015. Dicha Ley se conforma por 15 capítulos y estos a su vez, por 85 artículos. Su objeto es regular la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles, los cuales son parte integrante de las vías generales de comunicación.

En resumen, los temas que regula esta Ley se refieren a: la autoridad aeroportuaria; concesiones y permisos; infraestructura; administración de aeropuertos; operación y servicios; tarifas, seguridad, protección al ambiente, Registro Aeronáutico Mexicano, seguro, verificación y sanciones.

En el artículo dos se establecen los conceptos útiles para esta Ley y entre ellos se encuentran:

- Aeródromo civil. Definida como aquella área de tierra o agua idónea para efectuar el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves y cuenta con las instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación.
- Aeródromo de servicio al público. Es aquel en el cual existe la obligación de prestar servicios aeroportuarios y complementarios de manera general e indiscriminada a los usuarios. En esta categoría entran los aeropuertos.
- Aeropuerto. Es un aeródromo civil de servicio público, el cual dispone de las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo.
- Administrador aeroportuario. Es la persona física asignada por el concesionario o permisionario de un aeródromo civil, que cumple con la función de coordinar las actividades administrativas y operativas efectuadas dentro del mismo.

En el artículo seis se señala a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como la autoridad aeroportuaria y se destacan las siguientes atribuciones con las cuales cuenta:

- Planear, formular y establecer las políticas y programas para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional, de acuerdo a las necesidades del país, así como propiciar la adecuada operación de la aviación civil
- Establecer las normas básicas de seguridad en los aeródromos civiles
- Vigilar, supervisar, inspeccionar y verificar aeródromos civiles

En esencia, señala lo mismo que la Ley de Aviación Civil, pero complementa a aquella y ofrece términos diferentes que amplían todo lo relacionado con el sector aeronáutico.

El artículo 44 se refiere al turismo al establecer que cada aeropuerto, mediante los concesionarios deberá formar una comisión consultiva constituida

con representantes del gobierno estatal y municipal, así como de las cámaras de comercio, turismo e industria de la región, de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo que operen en el aeropuerto y del administrador aeroportuario. Esta comisión deberá contribuir con la promoción del aeropuerto, así como emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad turística. Este artículo es muy importante al hacer mención de la actividad turística porque deben observarse las normas jurídicas para un correcto desarrollo del turismo y contribuir a aumentar esta actividad que representa una parte importantísima para la economía del país y finalmente también contribuye de manera significativa al desenvolvimiento de la transportación aérea.

El artículo 46 determina que son los concesionarios o permisionarios quienes deberán asegurarse de que los aeródromos civiles dispongan de la infraestructura, instalaciones, equipo, señalización, módulo de primeros auxilios y emergencias médicas, servicios y sistemas de organización, adecuados y suficientes para la operación y atención al usuario con base en medidas de seguridad, eficiencia y calidad. Al otorgar el Estado la concesión a una aerolínea, se entiende que esta última deberá cumplir con todos los requisitos y medidas de seguridad, higiene y eficiencia señalados por la ley; así como disponer de las instalaciones y tecnologías adecuadas para brindar un servicio de calidad a los turistas. De este modo, la Secretaría únicamente deberá vigilar el cumplimiento de lo anterior y de no acatarse con lo dispuesto por la ley, retirar la concesión correspondiente.

En el artículo 71 se estipula que los aeródromos civiles deberán contar con una vigilancia interna, a cargo del concesionario o permisionario y se efectuará de acuerdo con las disposiciones legales relativas a la materia establecidas por la Secretaría, la cual podrá contar con un cuerpo encargado de verificar la seguridad y vigilancia en los mismos y se lleve a cabo conforme a las disposiciones establecidas. En casos de emergencia o situaciones donde peligren la paz interior o la seguridad nacional, las autoridades federales

competentes prestarán en forma directa la vigilancia para preservar la seguridad de las aeronaves, pasajeros, carga, correo, instalaciones y equipo. Como ya se había mencionado en líneas anteriores, la Secretaría se auxilia de otras dependencias como la Policía Federal o Aeropuertos y Servicios Auxiliares para proteger y garantizar la seguridad tanto del aeropuerto como de la aeronave, los pasajeros y sus pertenencias. Empero, la aerolínea también deberá disponer de personal de seguridad especializado en cuidar de la integridad y bienestar tanto del personal del aeropuerto como de los turistas o pasajeros.

El artículo 73 señala la existencia de un comité de seguridad aeroportuaria a nivel nacional, encargado de emitir el programa nacional de seguridad aeroportuaria conforme a los lineamientos señalados por la Secretaría. Las aerolíneas y las dependencias auxiliares de la Secretaría deberán apearse a dicho programa no sólo para proteger a los turistas y a las instalaciones aeroportuarias sino también para preservar el bienestar de la nación.

El artículo 76 menciona que los concesionarios y permisionarios de aeródromos de servicio al público, así como los prestadores de servicios, serán responsables por los daños ocasionados, originados por causas imputables. Entonces, la aerolínea será responsable por los daños causados a los pasajeros, equipaje, carga o correo siempre y cuando se demuestre su consentimiento o negligencia en el daño.

Esta Ley tiene su propio Reglamento, el cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de febrero de 2000 y su última reformó se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 09 de septiembre de 2003, se compone de 11 títulos distribuidos a lo largo de 185 artículos. Sus disposiciones se refieren primordialmente a: la clasificación de los aeródromos, concesiones y permisos para aeródromos civiles, infraestructura de los aeródromos civiles, servicios de la navegación aérea, contratos, capacitación y certificación técnica del personal aeroportuario, interrupción de los servicios aeroportuarios y complementarios,

operación de aeródromos civiles, tarifas, seguros, seguridad, Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, autoridades aeroportuarias y su coordinación, comisión consultiva, verificación y trámite de solicitudes.

En el primer artículo define a su objeto como el regular la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles.

En el segundo artículo se conceptualiza al transportista aéreo, siendo este el titular de una concesión o permiso para prestar servicios de transporte aéreo, en este caso, las aerolíneas.

En el artículo 54 se estipula que el concesionario o permisionario es el encargado de que el aeródromo disponga de los servicios aeroportuarios y complementarios necesarios. La aerolínea cuenta con un sinnúmero de responsabilidades con las cuales debe cumplir no sólo para ofrecer servicios de calidad sino también para acatar con lo dispuesto por la ley y va encaminado al bienestar de las personas y a preservar el orden y la paz públicos.

A su vez, el artículo 55 nos señala en qué consisten los servicios aeroportuarios y entre ellos se encuentra la seguridad y vigilancia, dada mediante la revisión de pasajeros y su equipaje de mano. Entonces, una de las medidas de seguridad a realizar por la aerolínea es la revisión del pasajero en sus documentos y su equipaje para verificar que no transporte un artículo peligroso o ilícito. Para ello no sólo deberá contar con personal de inspección y vigilancia, sino también con equipo tecnológico e incluso perros para detectar objetos prohibidos o sustancias ilícitas en el equipaje.

Por otro lado, el artículo 56 enuncia los servicios complementarios, entre los cuales se encuentra la seguridad y vigilancia de aeronaves, equipaje, carga, correo, instalaciones, guarda y custodia.

El artículo 151 establece que el concesionario o permisionario de un aeródromo civil deberá contar con medidas de seguridad relativas a los dispositivos de control y planes de contingencia y emergencia. Dichas medidas de seguridad se encuentran comprendidas en el artículo 152 y entre ellas se encuentra la revisión de equipaje facturado, no acompañado, no reclamado o en transferencia. En artículos anteriores se hace mención del equipaje pero de mano y en este caso se alude al equipaje facturado el cual propiamente queda bajo el cuidado del personal de la aerolínea y el cual debe ser sometido a los estándares de seguridad.

El artículo 154 menciona que el concesionario o permisionario del aeródromo civil es responsable de efectuar una revisión a los pasajeros y su equipaje de mano y es el transportista aéreo el encargado de revisar el equipaje facturado y la carga a transportar.

Como conclusión, el principal aspecto a regular es la seguridad en los aeropuertos, los pasajeros, el equipaje, la carga, el correo y las aeronaves para evitar se vulneren los derechos de los turistas y garantizar el cumplimiento de las normas jurídicas que aseguren un servicio de transporte aéreo eficiente y seguro para todos.

CAPÍTULO 4. LA RESPONSABILIDAD DE LAS AEROLÍNEAS Y EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

Este capítulo es donde se expone el punto medular de la investigación al determinar la responsabilidad de las aerolíneas sobre el equipaje de los pasajeros que hacen uso de sus servicios, la cual queda asentada en el contrato de transporte aéreo de pasajeros, teniendo como sustento legal a la Ley de Aviación Civil, la Ley de Aeropuertos y el Convenio de Montreal. Para llegar a tal punto fue necesario referir en el primer apartado los servicios prestados por las aerolíneas a sus pasajeros, los cuales son de dos tipos: servicios en tierra y servicios en aire y para ello se hace necesario mencionar conceptos básicos como lo son: medio de transporte, aeropuerto, terminal aérea, aerolínea y el más importante de ellos, el de equipaje; el cual se divide en dos: equipaje facturado y no facturado. El primero de ellos nos ocupa, ya que es sobre el cual la aerolínea tiene responsabilidad desde el momento de su documentación hasta el momento de su colocación en la banda de equipaje del lugar de destino para que el pasajero la recoja.

Posteriormente, en el segundo apartado de este capítulo se menciona todo lo relativo al contrato de transporte aéreo de pasajeros, comenzando con su conceptualización teórica y especificando los aspectos esenciales que debe contener para ofrecer un servicio integral a los pasajeros; respetando sus derechos como consumidores. Dicho contrato debe sujetarse a lo dispuesto por las Normas Oficiales Mexicanas, la Ley de Aviación Civil y el Convenio de Montreal.

Luego, en el tercer apartado se refieren las condiciones y responsabilidades del boleto de transporte, las cuales se expresan en la Ley de Aviación Civil, el Convenio de Montreal y el Convenio de Varsovia donde se señala que el contrato de transporte aéreo consiste en el boleto de transporte entregado al pasajero cuando contrata algún servicio. En general, el boleto señala los principales términos, condiciones y políticas de la empresa en relación

con el uso debido del boleto de transporte y en particular a la responsabilidad de la aerolínea sobre el equipaje de los pasajeros. A modo de ejemplo se señala parte del contenido de algunos contratos de diversas aerolíneas mexicanas para analizar las cláusulas contenidas en éstos.

En el cuarto apartado se enuncian las principales obligaciones de los prestadores de servicios, en este caso, de las aerolíneas en relación con los pasajeros cuando estos contratan el servicio de transportación aérea. Sin embargo, queda asentado que las aerolíneas no sólo tiene obligaciones, sino también derechos que puede hacer valer frente a las autoridades.

Después, en el quinto apartado se mencionan los derechos del turista como pasajero, principalmente contenidos en la Ley de Aviación Civil y que tienen en calidad de consumidores y se hace alusión a algunos derechos señalados en los contratos de transportación aérea de aerolíneas mexicanas. Empero, los pasajeros no sólo tienen derechos sino también obligaciones frente a la aerolínea, siendo la principal la de pagar por el precio del boleto adquirido.

Finalmente, en el sexto y último apartado de este capítulo se da paso al estudio de casos en concreto con relación a la siembra de drogas en el equipaje de pasajeros mexicanos provenientes de destinos sudamericanos y se describe cómo actúa la delincuencia organizada junto con personal de las aerolíneas para llevar a cabo este tipo de actividades delictivas y que ponen en peligro la integridad, libertad y bienestar de los pasajeros. Después de todo lo anterior, se concluye que las aerolíneas tienen responsabilidad por el equipaje facturado de los pasajeros y deben someterse a la investigación realizada por las autoridades cuando surja una situación de esta índole, proponiendo modificaciones tanto al Convenio de Montreal como a la legislación mexicana para brindar protección a los pasajeros y que dichas actividades ilícitas no queden impunes y se deslinde la responsabilidad a los pasajeros víctimas de esto. Asimismo, se propone que las aerolíneas hagan entrega de la copia de un ejemplar del contrato de

transportación aérea a los pasajeros para estar al tanto de los derechos y obligaciones de ambas partes y eso les brinde certeza jurídica y sepan defender los derechos a los cuales son acreedores.

4.1. Servicios que prestan las aerolíneas

Hoy en día, los países necesitan establecer relaciones con otras naciones, y para ello es necesario disponer de una infraestructura en comunicaciones y transportes que facilite el intercambio internacional. Actualmente, el aeropuerto es el vínculo por excelencia entre las diferentes regiones y poblaciones, tanto del país como del extranjero. Pero no sólo radica en ello la importancia de los aeropuertos, sino también en el transporte de personas de un punto de partida a otro llamado punto de destino y forma parte esencial de la actividad turística.

Se entiende por medio de transporte al “medio de locomoción utilizado para el traslado de personas o bienes de un punto de origen a otro de destino”.¹²⁶

Se puede definir al aeropuerto como “la unidad de instalaciones y servicios necesarios para el tráfico aéreo nacional e internacional de pasajeros y mercancías” o; como “la estación aeronáutica con servicios para la asistencia durante el despegue, vuelo y aterrizaje de aeronaves, cuidado técnico de éstas, atención a los pasajeros y control en el manejo de la carga”.¹²⁷

Un aeropuerto debe contar con amplias instalaciones donde se ubican un sinnúmero de áreas destinadas a un fin en particular y entre ellas se encuentra una terminal aérea, la cual se puede definir como “un edificio destinado a la recepción, control y despacho de los pasajeros, el cual cuenta con muchas otras instalaciones”.¹²⁸ Entonces, dentro de la terminal aérea podemos encontrar a las aerolíneas o también llamadas compañías aéreas, de las cuales ya se habían mencionado en el capítulo anterior y se puede definir como una empresa de transporte dedicada al traslado de pasajeros, mercancías o correo.

¹²⁶ Cabarcos Novás, Noelia, Op. Cit., pág. 94

¹²⁷ De la Torre, Francisco, Op. Cit., pág. 31

¹²⁸ *Ibíd*em, pág. 34

Después de haber asentado el concepto de aeropuerto, terminal aérea y aerolínea, continuamos refiriendo que cuando la aerolínea brinda el servicio de transporte de pasajeros, es necesario presentar otra serie de servicios necesarios para realizar tal actividad. Dentro de estos servicios, tenemos dos tipos: aquellos ofrecidos al pasajero en tierra, es decir, se prestan en las inmediaciones del aeropuerto como por ejemplo el área de documentación de equipaje, la sala de espera, el área de abordaje o las bandas para recoger el equipaje; y aquellos brindados al pasajero en aire, es decir, surgen dentro de la aeronave desde el momento de despegue hasta al momento del aterrizaje.

Para ahondar en los servicios al pasajero en tierra, cabe señalar que hay una oficina de estación perteneciente a la aerolínea localizada en el aeropuerto y es allí donde los pasajeros que van a salir de la ciudad o del país, presentan sus documentos tales como alguna identificación oficial y el boleto de avión, eligen sus asientos y queda registrado en el sistema. Asimismo, entregan el equipaje a documentar y a cambio reciben el talón para identificación de equipaje para recogerlo en la banda de equipaje al llegar a su destino. Posteriormente, los pasajeros se dirigen al área donde podrán acceder a la aeronave y se les realiza una inspección que incluye pasar su cuerpo y su equipaje de mano bajo un escáner de rayos x y luego se les indica la sala de espera a la cual deben dirigirse para esperar la hora de ingreso al avión.

Entonces, estos servicios se pueden resumir en informar, orientar, guiar, indicar, registrar, revisar, inspeccionar y asesorar al pasajero.

Uno de los servicios más valiosos prestados por la línea aérea a los pasajeros consiste en recomendarles que fijen en cada una de las maletas integrantes de su equipaje, una etiqueta impresa o claramente legible, con indicación del nombre del pasajero y su dirección permanente. Incluso, los boletos de muchas líneas aéreas incluyen etiquetas auto adheribles de identificación, siendo precisamente éste su propósito. Sin embargo, como se han

suscitado diversas situaciones hoy en día respecto a la pérdida de equipaje y en particular a la siembra de drogas en las maletas o el cambio de maletas, los turistas en este caso, pasajeros, han optado por otro tipo de medidas más seguras como colocar un candado a su maleta, tomarse fotografías con su equipaje en el aeropuerto o colocar en su maleta algún objeto característico como una pañoleta o un listón.

A lo largo de este apartado se ha estado mencionando un término de gran importancia para este trabajo y es el de equipaje. El autor Francisco de la Torre menciona que la IATA define este término como: “artículos de propiedad personal que son necesarios o adecuados para su uso, comodidad o conveniencia durante su viaje”.¹²⁹ De igual forma, este autor refiere que la OACI define al equipaje como “artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes, que se llevan en la aeronave mediante convenio con el porteador; distinguiendo entre el equipaje de mano o no facturado y el facturado”.¹³⁰ Entonces, el equipaje es el conjunto de artículos pertenecientes al pasajero, puestos dentro de una maleta, los cuales debe transportar la aerolínea por ser éste uno de los servicios ofrecidos.

Tal y como lo menciona este autor, el equipaje de un pasajero se divide en dos categorías: facturado y no facturado. El primero de ellos es el equipaje del pasajero que la línea aérea toma a su cargo y lo transporta a la bodega del avión. En este caso, la línea aérea emite un talón de equipaje por cada maleta, adhiriendo una parte al equipaje y la otra parte se entrega al pasajero como contraseña para reclamarlo a la llegada. Y, el segundo, se denomina equipaje no facturado porque permanece en poder del pasajero debido a la limitación de espacio dentro de la cabina del avión. Por ello, este tipo de equipaje no conlleva la entrega de un talón ni tampoco se registra ni anota su peso; sin embargo, ello no quiere decir que no sea sometido a una inspección.

¹²⁹ De la Torre, Francisco, Op. Cit., pág. 132

¹³⁰ *Ibíd*em, pág. 77.

En cuanto a los servicios prestados por la aerolínea en el aire, estos serían principalmente: brindar información sobre la hora de despegue y la hora de aterrizaje; orientación sobre cómo actuar en caso de emergencia; préstamo de revistas de la aerolínea o periódicos; servicio de alimentos y bebidas; espacios para colocar el equipaje de mano y; en algunos casos, pantallas en los asientos para ver películas o escuchar música. Asimismo, se informa a los pasajeros en qué número de banda podrán recoger su equipaje.

Sin embargo, cada aerolínea podrá ofrecer otro tipo de servicios diferentes a los ya mencionados y con algún cargo adicional, de tal manera que representen mayores comodidades para los pasajeros.

4.2. Contrato de transporte aéreo de pasajeros

La prestación y uso de los servicios turísticos, como toda obligación contractual supone dos elementos personales: el sujeto activo es el turista y hace uso del servicio; y, el sujeto pasivo presta el servicio. Por otra parte, la relación jurídica entre el turista y el prestador de servicios tiene siempre un contenido o elemento real consistente en un dar, hacer u omitir; obligaciones generalmente para las dos partes en forma de prestación de un servicio de dar o hacer por parte del sujeto pasivo y de pago o contraprestación por parte del sujeto activo.¹³¹

A lo largo del trabajo se ha hecho mención de la relación jurídica entre una aerolínea y un pasajero, en virtud del contrato de servicios de transportación aérea mediante un pago realizado a la compañía aérea. Debido a lo anterior, se refiere a la existencia de un contrato de transporte aéreo de pasajeros.

Para empezar, es necesario hacer referencia al contrato de transportación aérea es como tal un contrato denominado de adhesión y la autora Dania León Gómez define a este tipo de contratos como “los documentos elaborados unilateralmente por el proveedor, para establecer en formatos uniformes los términos y condiciones aplicables a la adquisición de un producto o la prestación de un servicio, aun cuando tal documento no contenga todas las cláusulas ordinarias de un contrato”.¹³² Entonces, se entiende por contrato de adhesión al documento elaborado únicamente por el prestador de servicios, sin que el consumidor pueda intervenir de ninguna manera en el diseño del mismo y aceptarlo tal cual se encuentra redactado siempre y cuando no contravenga la normatividad jurídica mexicana.

Al respecto, esta autora nos menciona que los contratos de adhesión no deben incluir las cláusulas siguientes: “permitirse el proveedor modificaciones

¹³¹ Pérez Bonnin, Enrique, *Tratado elemental de Derecho Turístico*, Aimon, España, 1978.

¹³² León Gómez, Dania, Op. Cit., pág. 89

unilaterales sobre el contenido del contrato; sustraerse unilateralmente de sus obligaciones; liberarse de sus responsabilidades civiles a pesar del cumplimiento del consumidor; trasladar al consumidor o un tercero que no sea parte del contrato, la responsabilidad civil del proveedor; prevenir términos de prescripción inferiores a los legales; así como el cumplimiento de ciertas formalidades sobre procedencia y acciones que se promuevan contra el proveedor y obliguen al consumidor a renunciar a la protección de esta ley, o lo sometan a la competencia de tribunales extranjeros”.¹³³ Por lo anterior, este tipo de contratos no pueden resultar ventajosos para el prestador de servicios ni vulnerar los derechos de los consumidores, por lo cual este contrato regula la relación jurídica entre ambas partes de acuerdo a las leyes de este país, quedando asentados tanto los derechos como las obligaciones de la aerolínea y del pasajero.

Enrique Mapelli menciona la primera declaración del Convenio de Varsovia donde se refiere al transporte internacional de personas, equipajes o mercancías; efectuado contra remuneración por medio de una aeronave. Sin embargo, no ofrecía como tal una definición del contrato de transporte, ni tampoco lo mencionaba.¹³⁴ Por ello, este autor nos brinda una definición sobre este contrato y comenta al respecto: “en el contrato de transporte una persona (porteador) se obliga, a cambio de un precio, a trasladar de un lugar a otro, a un bien o personas determinadas, o a ambos a la vez”.¹³⁵ Como puede verse, este autor menciona el término de porteador y lo define como: “el transportador o transportista que contrae la obligación de conducir, sea persona natural o jurídica, de un lugar a otro, bien las personas, bien las cosas que recibe, concertando el contrato de transporte y asumiendo las obligaciones que del mismo se derivan”.¹³⁶

¹³³ Ídem

¹³⁴ Mapelli Enrique, *El contrato de transporte aéreo internacional: “comentarios al Convenio de Varsovia”*, Tecnos, Madrid, 1968

¹³⁵ Ibídem, pág. 20

¹³⁶ Ibídem, pág. 26

Para Rodríguez Jurado, citado por Enrique Mapelli, conceptual y genéricamente el contrato de transporte aéreo es “aquel por el cual una persona se compromete a transportar por vía aérea, de un lugar a otro, a otra persona y su equipaje o mercancía”.¹³⁷

Para Hamilton, citado también por Enrique Mapelli, el contrato de transporte aéreo es “aquel en virtud del cual uno se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas ajenas y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas”.¹³⁸ Son elementos del contrato aéreo, según el mismo autor: a) concurrencia de voluntades, por la cual uno se obliga a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros y equipaje; B) precio de la conducción; y, c) obligación de entregar las cosas a la persona a quien vayan dirigidas.

De hecho, todos los conceptos de contrato de transporte aéreo a los cuales se ha hecho referencia coinciden en los mismos puntos, es decir, en los sujetos y en el objeto de dicho contrato. Como tal, el contrato de transporte es el contrato más importante del Derecho Aeronáutico al regular los derechos y obligaciones de las partes en la operación de transportar pasajeros o mercancías de un lugar a otro por aire.

Por otra parte, este contrato de transporte aéreo puede analizarse desde el punto de vista turístico y clasificarse como un contrato perteneciente al Derecho Turístico y el autor José Luis Villaseñor Dávalos lo define como: “el aé entre el prestador de servicios turísticos y el usuario o turista, cuyo objeto sería una o varias obligaciones de hacer o la prestación de un servicio o servicios a cambio de una remuneración fijada previamente por disposiciones reglamentarias de carácter administrativo”.¹³⁹ A diferencia de los conceptos de contrato de transporte aéreo enfocados en el aspecto aeronáutico y que no hablan

¹³⁷ *Ibidem*, pág. 21

¹³⁸ *Ídem*

¹³⁹ Villaseñor Dávalos, José Luis, *Op. Cit.*, pág.220

de un transportista y un pasajero, este contrato nos menciona a un prestador de servicios turísticos y un turista. Sin embargo, el objeto es el mismo. A lo largo de este trabajo se ha hecho referencia al turismo y por se hace mención de este concepto en particular.

De este contrato se puede hacer referencia a algunos aspectos importantes y son los siguientes:

1. Se encuentra sujeto a un régimen de tarifas que determinan la remuneración a la cual tiene derecho a recibir el prestador de servicios y que está obligado a pagar el usuario o turista.
2. Los derechos del usuario o turista se encuentran protegidos frente al prestador de servicios turísticos en la normatividad jurídica mexicana y en tratados internacionales.

Al respecto, cada aerolínea deberá contar con un contrato de transporte aéreo y en lo general, deben contener los mismos puntos esenciales como definiciones o responsabilidades; pero puede haber algunas variaciones según las políticas, términos y condiciones específicas de la empresa. Asimismo, por lo general cada aerolínea dispone de dos tipos de contratos de transporte aéreo: uno nacional y otro internacional, aunque no hay mucha diferencia entre ellos si acaso se diferencian en cuestiones de seguridad relativas a determinados países y al peso del equipaje que pueden llevar consigo los pasajeros. Con relación al contrato aéreo internacional, la Ley de Aviación Civil señala en su artículo 51 que aquél debe sujetarse a lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales, además de esta ley y el pasajero deberá presentar a la aerolínea sus documentos oficiales para acreditar una legal internación al país de destino.

Los contratos deben sujetarse a lo establecido en la Norma Oficial Mexicana correspondiente y deberán contener como mínimo la tarifa aplicada en la ruta correspondiente, las condiciones del servicio, las responsabilidades del concesionario o permisionario, los derechos del pasajero o usuario del servicio y en el caso de servicios de fletamento, las condiciones de operación y precio, así

como las responsabilidades del fletante y del fletador con respecto al pasajero. Asimismo, los contratos aéreos internacionales se sujetan a lo dispuesto por el Convenio de Varsovia y por el Convenio de Montreal.

Al respecto, la Ley de Aviación Civil define al contrato de transporte como un acuerdo entre el concesionario, es decir, la aerolínea, y un pasajero mediante el cual el primero se obliga a transportar al segundo de un punto de partida a otro de destino a través de un pago por un precio determinado. Dicho contrato deberá consistir en un billete de pasaje o boleto, cuyo formato debe estar sujeto a la norma oficial mexicana correspondiente.

Por ejemplo, en el contrato de Volaris¹⁴⁰, aerolínea mexicana que realiza vuelos nacionales e internacionales, cuenta con un contrato en el cual se plasman de manera general las principales definiciones y algunas cláusulas relativas a: servicio de transporte aéreo, pasajeros, pasajeros con necesidades especiales, boletos, documentación, equipaje, sobreventa o cancelación de vuelos, tarifas, información, publicidad y controversia. En cuanto a las definiciones señaladas, nos interesan son tres: aeropuerto, boleto y pasajero. Respecto al primero se define como el aeródromo civil de servicio público que cuenta con instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular. Al boleto lo define como el documento físico o electrónico identificado mediante un número o contraseña consistente en una clave alfanumérica que contiene el PNR¹⁴¹, el nombre del pasajero, la ruta, la fecha, el horario y la tarifa del servicio aéreo contratado. Por último, el concepto de pasajero queda determinado como la persona física que recibe el servicio de transporte aéreo regular.

¹⁴⁰ Volaris, Información legal, <https://cms.volaris.com/informacion-legal/>, 05 de julio de 2017 05: 35 pm

¹⁴¹ Clave alfanumérica que identifica el servicio de transporte aéreo nacional regular contratado, de acuerdo con el sistema electrónico de Volaris.

4.3. Condiciones y responsabilidades del boleto de transporte

Como cualquier otro servicio y al involucrarse el aspecto humano en él, surgen diversas problemáticas y en este caso pudiera ser: impuntualidad, falta de información, trato poco amable, pérdida o daño al equipaje, etc. Esto hace necesario el establecimiento de las condiciones en las cuales debe realizarse el servicio y es preciso se señalen las responsabilidades de la aerolínea en el boleto de transporte.

En el artículo 36 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil se expresa que el concesionario debe expedir un contrato consistente en billete de pasaje, boleto o cupón y en el artículo 37 del mismo ordenamiento se estipula que este contrato debe contener como mínimo la tarifa aplicada a la ruta elegida, cargos extra, las condiciones del servicio, la responsabilidad del concesionario y los derechos del pasajero

En el artículo tercero del Convenio de Montreal se establece la obligación de la aerolínea de expedir un documento de transporte o boleto individual, el cual debe contener como mínimo información sobre el punto de partida y el punto de destino, y si es un vuelo directo o con escalas. Asimismo, la aerolínea debe hacer entrega de un aviso por escrito donde se le indique al pasajero cuándo es aplicable dicho Convenio y establece la responsabilidad del transportista por la muerte o lesiones al pasajero y por destrucción, pérdida, daño o retraso del equipaje.

En cuanto al equipaje, el Convenio de Varsovia establece que el porteador está obligado a expedir un talón de equipaje, constituido por dos ejemplares, uno para él y otro para el viajero, en el cual deben constar las siguientes indicaciones:

- a) Lugar y fecha de la emisión
- b) Punto de partida y de destino
- c) Nombre y dirección del porteador o de los porteadores
- d) Número de billete de pasaje

- e) Indicación de que la entrega de los equipajes se hará al portador del talón
- f) Número y peso del equipaje
- g) Importe del valor declarado
- h) Indicación de que el transporte queda sometido al régimen de responsabilidad establecido en el Convenio

El artículo 17 del Convenio de Montreal estipula que la aerolínea es responsable por el daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado siempre y cuando haya sucedido a bordo de la aeronave o durante cualquier momento en el cual el equipaje se encuentre bajo la custodia del transportista.

En el capítulo anterior se mencionó al contrato de transporte aéreo, consistente en el boleto de transporte que la aerolínea entrega al pasajero y al respecto, la Ley de Aviación Civil en su artículo 61 establece que el concesionario es responsable del daño causado al pasajero y a su equipaje durante el transporte. A su vez, el artículo 69 del mismo ordenamiento señala la nulidad de toda cláusula del contrato que tenga por objeto establecer límites a la responsabilidad con relación al daño producido al pasajero o su equipaje.

En el contrato de la aerolínea Volaris se señala que el pasajero, al adquirir su boleto de transporte, acepta conocer los términos y condiciones del contrato de transporte aéreo y el pasajero queda obligado a revisar de manera continua el sitio de internet de la aerolínea para saber si ha habido modificaciones al contrato. Sin embargo, esto no es correcto puesto que el boleto debería de contener el contrato impreso al reverso para que el pasajero esté al tanto de los derechos y obligaciones tanto de la aerolínea con la cual contrató un servicio como de los suyos como pasajero, ya que no siempre es posible realizar una consulta en internet.

En el contrato de la aerolínea Interjet¹⁴² se hace mención de las condiciones del boleto de transporte, las cuales considero se aplican en todas las aerolíneas y son las siguientes:

- La aerolínea sólo podrá transportar al pasajero cuyo nombre aparezca en el boleto emitido y debe identificarse plenamente.
- El boleto de transporte aéreo no es transferible ni endosable.
- El boleto no será válido si presenta mutilaciones o modificaciones.
- El boleto será válido durante un año a partir de la fecha de su emisión.
- El boleto será válido para viajar en la fecha, hora, vuelo, clase y destino bajo el cual fue reservado y pagado.

En cuanto al equipaje, el contrato de Interjet¹⁴³ estipula algunas condiciones contenidas en el boleto y son:

- El equipaje deberá facturarse únicamente en los módulos designados por la aerolínea y entregarse al representante de la aerolínea debidamente identificado
- El equipaje deberá estar identificado con el nombre completo, teléfono, correo electrónico y dirección del pasajero.
- El equipaje sólo podrá ser facturado si el pasajero presenta un boleto de viaje.
- Todo equipaje estará sujeto a revisión tanto por parte de la aerolínea como de las autoridades competentes para ello.
- El equipaje sólo podrá entregarse a la persona que presente el talón de equipaje con la contraseña correspondiente a la etiqueta adherida a cada maleta.

¹⁴² Interjet, Contrato de transporte aéreo, <https://www.interjet.com.mx/contrato-servicio-transporte-aereo.aspx> , 05 de julio de 2017 05: 45 pm

¹⁴³ Interjet, Términos y condiciones, <https://www.interjet.com.mx/terminos-condiciones-servicio.aspx>, 05 de julio de 2017 05:48 pm

Por otro lado, en el contrato de la aerolínea Aeroméxico¹⁴⁴ se estipula que el pasajero, al momento de adquirir el Boleto de Transporte, acepta y autoriza a la aerolínea a revisar su equipaje de mano y/o documentado y en caso de encontrar objetos ilícitos o peligrosos estos podrán ser retirados o se podrá negar el abordaje del equipaje o del pasajero a la aeronave.

Por último, el contrato de Aeroméxico señala que la Aerolínea se reserva el derecho de adaptar, modificar o corregir en cualquier momento el contenido del presente contrato, sujetándose para tal efecto a lo dispuesto por la Ley y su Reglamento y/o cualquier otra regulación aplicable. En cualquier caso, el servicio será prestado de conformidad con los términos y condiciones vigentes al momento de su contratación, salvo disposición legal en contrario. Ni el pasajero ni ningún agente o empleado de la aerolínea están facultados para alterar, modificar o renunciar a cualquiera de los términos y condiciones consignados en este instrumento.

¹⁴⁴ Aeroméxico, Contrato de transporte aéreo, <https://world.aeromexico.com/es/viaja-con-aeromexico/preparando-tu-viaje/reglamentos-y-politicas/contrato-de-transporte/?site=mx>, 17 de julio de 2017 05:58 pm

4.4. Obligaciones de los prestadores de servicios

El transportista es una de las partes del contrato y debe cumplir con el servicio convenido, en caso de que no cumpla en la forma pactada, deberá reparar las consecuencias de ello. En efecto, su calidad de transportador público, cuyos servicios pueden ser contratados por cualquier persona, calidad dada por la autoridad al otorgarle la concesión, lo obliga a tomar todas las precauciones posibles para garantizar el pleno cumplimiento del contrato.¹⁴⁵ De hecho, el fundamento de la responsabilidad del transportista es la relación jurídica entre el transportista y el usuario, de acuerdo con el contrato existente entre ambas partes.

La autora Dania León Gómez¹⁴⁶ nos señala las tres principales obligaciones de las aerolíneas, siendo las siguientes:

- Responsabilizarse de sus propios actos y de los de sus subordinados que atenten contra los derechos de los consumidores, independientemente de la responsabilidad personal de éstos.
- Abstenerse de llevar a cabo acciones que atenten contra la seguridad personal de los consumidores.
- Proporcionar a la Procuraduría y a los consumidores, la información necesaria que les sea requerida para proceder según sea el caso, en un plazo no mayor a 15 días; a menos que la información sea de uso interno.

La principal obligación de la aerolínea es la de brindar el servicio de transportación aérea a un pasajero que haya pagado por éste, en el día y hora acordado y según la ruta elegida por él en los términos y condiciones señalados en el contrato de la aerolínea.

¹⁴⁵ León Gómez, Dania, Op. Cit., pág. 145

¹⁴⁶ *Ibidem*, pág. 87

Otra de las más importantes obligaciones de la aerolínea es desarrollar e implementar acciones y procedimientos tendientes a prevenir actos violatorios de las leyes y regulaciones nacionales e internacionales y a prevenir actos de interferencia ilícita o que afecten a pasajeros, a la tripulación, al equipaje o a la aeronave.

Otra de las principales obligaciones de la aerolínea se relaciona con el equipaje y los daños ocasionados en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados. La responsabilidad de la aerolínea consiste en transportar el equipaje facturado del pasajero en buen estado y hacerlo llegar a la misma hora de aterrizaje de la aeronave. Todo incumplimiento dañoso que no provenga de caso fortuito, fuerza mayor, naturaleza y vicio propio de las cosas, implica la responsabilidad de la aerolínea.

Precisamente la Ley de Aviación Civil señala en un apartado la responsabilidad de los concesionarios o permisionarios en relación con el daño a pasajeros y sus equipajes. En el artículo 61 se establece que los concesionarios o permisionarios de los servicios de transporte aéreo serán responsables por los daños causados al equipaje en el transporte, en particular del equipaje facturado desde el momento en el cual se expida el talón correspondiente hasta la entrega del equipaje al pasajero en el punto de destino.

De hecho, esta Ley señala en algunos de sus artículos que el concesionario deberá pagar una indemnización al pasajero por la pérdida, robo o avería a su equipaje. Sin embargo, dicho ordenamiento debería contemplar además de una indemnización económica en el caso de siembra de droga en la maleta del pasajero y someter a una rigurosa investigación a todo el personal de la aerolínea, en particular a su equipo de seguridad, inspección y vigilancia, pues desde la entrega del equipaje a la aerolínea, deja de estar bajo el control del pasajero.

A su vez, en el mismo contrato se señala que la aerolínea deberá cerciorarse de la plena identificación de los pasajeros mediante la verificación de un documento de identidad para evitar actos fraudulentos o robo de identidad.

Sin embargo, la aerolínea no sólo tiene obligaciones sino también derechos y el primero y más importante de ellos sería el de cobrar el importe del boleto al pasajero que haya realizado una compra.

En el contrato de la aerolínea Avianca se determina que el transportador tendrá derecho de negar el embarque a un pasajero debido a diversas circunstancias, entre ellas: cuando se incumpla con dicho contrato; cuando el pasajero atente o ponga en peligro la integridad física o la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el equipaje o la aeronave; cuando el pasajero se niegue a alguna inspección; cuando el pasajero no cumpa con las leyes, etc.

Por otro lado, en el contrato de la aerolínea Interjet se menciona otra de las obligaciones del pasajero y es la de observar, respetar y permitir la aplicación de las medidas de seguridad señaladas en las normas del aeropuerto de que se trate, de la Aerolínea o de las leyes y reglamentos aplicables, tales como la revisión y peso de equipaje o la revisión de documentación, tanto por parte de las autoridades correspondientes, como por parte del personal del aeropuerto o de la Aerolínea, según se trate.

4.5. Derechos del turista o pasajero

En el capítulo pasado se hizo un breve análisis al Reglamento de la Ley de Aviación Civil, al complementar a la Ley de Aviación Civil y ambas regulan todo lo relativo al sector aeronáutico y es en el primer ordenamiento donde se hace mención de los derechos de los pasajeros en su artículo 38 y son los siguientes:

1. Ser transportado en el vuelo consignado en el billete de pasaje, boleto o cupón, conforme a las condiciones de servicio derivadas de la tarifa aplicada. Es decir, el pasajero tiene derecho a ser transportado en el vuelo adquirido en la fecha y hora indicadas; por un precio específico y bajo los términos en los cuales la aerolínea ofrece tal servicio como pudiera ser el transporte de equipaje de determinado peso, boleto de clase turista o ejecutiva, servicio de alimentos, etc.
2. El pasajero mayor de edad puede, sin pago de ninguna tarifa, llevar a un infante menor de dos años a su cuidado sin derecho a asiento y sin derecho a franquicia de equipaje. Los menores de dos años viajan gratis, ya que no necesitan asiento y tampoco documentan equipaje pues se entiende que al viajar con un adulto, éste es quien lleva en su equipaje todas las pertenencias del menor.
3. Llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano, siempre que por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los pasajeros. Cada pieza de equipaje debe pesar 5 kilogramos como máximo o una sola pieza de 10 kilogramos, sin exceder las dimensiones siguientes: 56 cm de alto, 25 cm de ancho y 45 cm de largo. Lo anterior se encuentra sujeto a determinadas reglas que el mismo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México señala y consisten en artículos prohibidos dentro del equipaje de mano y son: todo tipo de armas de fuego; dispositivos paralizantes; objetos punzantes y/o cortantes; herramientas de trabajo que puedan causar algún daño a los demás pasajeros, a la tripulación o a la aeronave; objetos contundentes; sustancias o artefactos explosivos o incendiarios; sustancias químicas o tóxicas; y, líquidos, aerosoles o geles que superen los 100 ml.

4. Se deberá expedir un talón de equipaje por cada pieza, maleta o bulto de equipaje entregado para su transporte. Lo anterior con la finalidad de identificar su equipaje en la banda de equipaje y reclamarlo, así como para pedir cualquier aclaración en caso de robo, pérdida o avería.
5. Transportar como mínimo y sin costo alguno, 25 kg de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para 20 pasajeros o más, y 15 kg cuando la aeronave sea de menor capacidad. Aunque en la práctica hay algunas aerolíneas que permiten maletas de menor peso o al contrario, de mayor capacidad e incluso aplican un cargo extra.
6. Ser transportado por cuenta del concesionario o permisionario hasta el lugar de destino, por los medios de transporte más rápidos disponibles en el lugar cuando la aeronave, por caso fortuito o fuerza mayor, deba aterrizar en un lugar no incluido en el itinerario, sin llegar hasta el lugar de destino. En este caso, el concesionario o permisionario no tiene obligación de hacer el reembolso del precio del boleto. A pesar de un caso fortuito o fuerza mayor, la aerolínea debe cumplir con su obligación de transportar al pasajero hasta el lugar de destino previamente acordado tal y como lo estipula el contrato.
7. En el caso de denegación de embarque, el concesionario o permisionario debe hacer del conocimiento del pasajero por conducto de su personal, las opciones con las cuales cuenta y debe inmediatamente proporcionársele la elegida. Tratándose de la indemnización, el pasajero debe manifestar si se realiza en dinero o en especie.

De acuerdo con la autora Dania León Gómez¹⁴⁷, son derechos de los turistas los siguientes:

1. "...No ser discriminados en la realización de las actividades turísticas, así como disfrutar de libre acceso y goce a todo el patrimonio turístico..."

¹⁴⁷ León Gómez, Dania, Op. Cit., pág. 79

2. "...Obtener por cualquier medio información previa, veraz, completa y objetiva sobre los diversos segmentos de la actividad turística, así como la tarifa de los mismos..."
3. "...Recibir servicios turísticos de calidad según las condiciones contratadas y obtener los documentos que acrediten los términos de contratación, facturas o justificaciones de pago..."
4. "...Formular quejas, denuncias y reclamaciones...", y
5. "...Los demás derechos reconocidos por las disposiciones federales aplicables en materia de protección al consumidor..."

En el contrato de Volaris se especifica que el pasajero tiene derecho a ser transportado en la ruta de su elección y se transporte su equipaje a su destino y por éste se entiende la maleta que contiene principalmente, prendas de vestir y artículos de higiene personal. A su vez, el pasajero tiene derecho a transportar y sin cargo alguno y en vuelos nacionales, una maleta de hasta 25 kg de equipaje documentado que cumpla con las dimensiones y volumen establecido por la línea aérea y podrá llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano que cumpla con las características de dimensión, peso y volumen determinados por la aerolínea para garantizar la seguridad y comodidad de los demás pasajeros.

Sin embargo, el pasajero no sólo tiene derechos respecto a los servicios ofrecidos por la aerolínea, sino también tiene diversas obligaciones y entre ellas se encuentra el pagar un precio cierto por el servicio de transporte aéreo. En el contrato de la aerolínea Volaris, dentro de la cláusula primera se menciona que el pasajero se obliga a pagar un precio cierto y en dinero más los impuestos, derechos o cargos, como el Impuesto al Valor Agregado (IVA), la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) o el Cargo por Revisión de Seguridad (CRS) o cualquier otro aplicable de tiempo en tiempo.

En la cláusula segunda denominada "del pasajero" se menciona que el pasajero tendrá la obligación de pagar el importe del boleto y de cumplir con la legislación aplicable, así como con las políticas, términos y condiciones de la

aerolínea. Asimismo, señala la obligación del pasajero de brindar información cierta y correcta a la aerolínea respecto a sus datos personales, corroborando esto con una identificación oficial vigente.

En otro apartado, se establece que el pasajero está obligado a conocer y aceptar los términos y condiciones del contrato de transporte aéreo.

Respecto a la documentación, el contrato de la misma aerolínea determina que el pasajero deberá presentarse en los mostradores del aeropuerto 90 o 120 minutos antes de la hora de salida del vuelo, según sea éste nacional o internacional. Toda vez que el pasajero ya haya documentado su equipaje, el pasajero debe presentarse mínimo 30 minutos antes de la salida de su vuelo en la sala de espera, con su pase de abordar e identificación oficial, los cuales deben ser mostrados al personal de Volaris para abordar la aeronave.

Si se da el caso de que el pasajero lleva más equipaje documentado o de mano del permitido o excede el peso y volumen determinados, el pasajero deberá pagar por el exceso de equipaje las tarifas aplicables, más impuestos. A su vez, su equipaje deberá estar identificado tanto en el interior como en el exterior con el nombre y domicilio del pasajero. Asimismo, el pasajero deberá asegurarse que su equipaje documentado y de mano no contiene artículos prohibidos, peligrosos o de valor como por ejemplo: dinero, joyas, obras de arte, valores, artículos electrónicos (radios, celulares, computadoras, cámaras, etc.), medicamentos, artículos perecederos, líquidos, artículos frágiles, armas de cualquier tipo, gases, sustancias flamables, encendedores, artículos corrosivos, explosivos, imanes, entre otros.¹⁴⁸

Respecto al equipaje se señalan varios derechos y obligaciones, ya que es uno de los aspectos más importantes del contrato y por último señala que por

¹⁴⁸ Información legal, VOLARIS, <https://cms.volaris.com/informacion-legal/> , 06 de Julio de 2017 02:51 pm

cualquier motivo el equipaje no haya llegado a la banda en la cual se recoge éste, el pasajero deberá reclamar al personal encargado del equipaje de Volaris y deberá proceder si la maleta está extraviada o dañada.

4.6. Caso concreto y propuesta

Después de haber analizado los antecedentes, conceptos y aspectos principales tanto del turismo como del sector aeronáutico no sólo en el ámbito teórico sino también en el aspecto legislativo y los convenios internacionales, procedemos a plantear la parte medular de esta investigación. Tal y como se mencionó en capítulos anteriores, el fenómeno turístico se encuentra en un vertiginoso crecimiento y desarrollo no sólo económico sino también social debido al rápido avance de la tecnología al disponer de pps más cómodas, seguras, rápidas y accesibles en el aspecto económico; lo cual se ha traducido en un aumento en la demanda de vuelos por parte de los turistas que desean viajar a países distintos al de su origen. Sin embargo, no sólo el turismo y la tecnología han progresado, sino también la delincuencia y las distintas formas de delinquir han encontrado lugar en la actualidad para llevar a cabo sus operaciones ilícitas y pasar desapercibidas ante las autoridades.

Por ello, nos referimos a un nuevo modo de operar por parte de la delincuencia organizada, en particular con el tráfico de drogas y consiste en introducir drogas en el equipaje de los pasajeros para transportarla de un país a otro, pretendiendo que las autoridades aeroportuarias no se percaten de ello y logren su objetivo. Para tal efecto, a continuación se muestra una imagen donde se ejemplifica de mejor manera cómo se efectúa la operación criminal dentro de la terminal aérea del aeropuerto Jorge Chávez en Perú, Lima:

Operación criminal en terminales aéreas

Modo de actuar de las bandas del narcotráfico



1 El crimen organizado coopta a empleados del Aeropuerto internacional de Lima, Perú, Jorge Chávez



2 El encargado del trasiego de equipaje obtiene registros de identidad



3 Los registros son entregados a un supervisor, quien los entrega a un supuesto traficante



4 El crimen organizado escoge y cambia equipaje de hasta 25 kilos, en el cual se coloca la droga



5 Las maletas con droga son entregadas a trabajadores coludidos, quienes las colocan en el equipaje



6 Los narcotraficantes de Perú notifican a sus socios en México cuáles son las maletas cargadas



7 En el AICM las maletas son recogidas al momento de descargar el equipaje

Fuente: Fiscalía de la Nación de Perú

Consejos para evitar que alteren tus maletas



Antes de viajar, invierte en una maleta con candado de combinación o llave TSA



Sella las maletas en las estaciones de plástico



Ya en el aeropuerto, nunca te alejes de tu equipaje



Si no encuentras tu maleta, no pierdas tiempo, exige a la aerolínea que la busque



Tómate una selfie con tu equipaje o fotografía las maletas, las etiquetas y el boleto y envíalas a alguien de confianza



Si te entregan una maleta que no es la tuya ¡No la toques!



No firmes documentos incriminatorios y no declares sin un abogado o asistencia consular

Fuente: TiempoyformaMX

149

¹⁴⁹ El Universal, Investiga PGR siembra de droga en aeropuerto, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/nacion/seguridad/2015/08/13/investiga-pgr-siembra-de-droga-en-aeropuerto> 18 de julio de 2017 10:15 pm

Tal y como puede apreciarse en la imagen, el crimen organizado compra al personal de una aerolínea para que le entreguen un talón del equipaje de algún pasajero para obtener sus datos de identidad e identificar su equipaje para cambiarlo por otro y colocar droga en él para posteriormente, entregarlo a otro trabajador coludido para colocarlo en la aeronave. Después, los narcotraficantes de Perú avisan a sus cómplices en México cuáles son las maletas cargadas de droga para recogerlas en la banda de equipaje.

Este tipo de situaciones se dan en todo el mundo, pero en particular se observa su predominación en México y Sudamérica en los países de Argentina, Brasil, Colombia y Perú; afectando a personas inocentes como es el caso de la profesora veracruzana Ángel de María Soto Zárate, quien en julio de 2013 viajó a Brasil y al hacer una escala en Lima su pasaporte desapareció y tuvo que regresar a la Ciudad de México. Al llegar al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez (AICM), su equipaje no fue localizado, pero sí fue hallada una maleta con su nombre que contenía 10 kilogramos de cocaína y por ello permaneció 5 días en el Centro de Readaptación Social (Cefereso) en Tepic, Nayarit.

El 3 de noviembre de 2013 (cuatro meses después de lo ocurrido con Ángel de María Soto Zárate) Ernesto de la Torre Carbajal, quien es contador, fue detenido por la PGR luego de arribar de un vuelo proveniente de Buenos Aires, Argentina porque en una maleta en la cual se colocó su nombre se encontraron 27 kilogramos de cocaína. El joven señaló que al regresar de vacaciones en Buenos Aires mediante un vuelo de la aerolínea Lan Chile, no encontró la maleta de su novia, quien lo acompañó en el viaje. Al dirigirse al personal del AICM, se le notificó que no había ninguna maleta rosa como la que él indicaba, pero sí había una negra identificada con sus datos y al hacer una revisión fue cuando la policía encontró la droga. Sin embargo, fue liberado 36 horas después.

Otro fue el caso de Óscar Montes de Oca, estudiante de la Universidad Autónoma del Estado de México y quien fuera detenido el 31 de julio de 2014 al regresar de un viaje a Argentina, en el cual realizó escalas en Bogotá y Lima. Al llegar al AICM, personal del Servicio de Administración Tributaria lo detuvo al hallar 20 kilogramos de cocaína en una maleta localizada con sus datos personales. Sin embargo, fue liberado días después al presentar pruebas la aerolínea Avianca de que la maleta documentada por óscar era diferente a la maleta con la droga, ya que el peso registrado de su maleta era de 10 kilogramos y no de 20 como la maleta que se le quería adjudicar. Para su liberación fueron piezas clave dos cuestiones: la primera de ellas mediante la presión de las redes sociales y la recaudación de firmas efectuada por sus familiares y amigos; y, el apoyo del rector de la universidad donde estudió y del gobernador del Estado de México, Eruviel Ávila Villegas.

En este caso, los familiares de Óscar argumentaron que al llegar a la Ciudad de México, éste esperó su equipaje alrededor de una hora y al no encontrarlo se dispuso a realizar un reporte por extravío y fue cuando los agentes de la aduana lo detuvieron. Óscar negó ser el dueño de la maleta que le presentaron y alegaban era de él, sin embargo las autoridades no le hicieron caso y lo trasladaron al SEIDO con una acusación de tráfico de drogas. Óscar fue liberado el 7 de agosto de ese año después de que la Procuraduría General de la República retirara los cargos en su contra.

El 31 de diciembre de 2014, Lilia Angélica López Negrete, bailarina egresada del Instituto Nacional de Bellas Artes (INBA), fue detenida y trasladada a las instalaciones de la Subprocuraduría Especializada en Investigación de Delincuencia Organizada (SEIDO), donde le informaron que su equipaje contenía 3 kilogramos de cocaína y por lo cual fue trasladada al penal federal de Nayarit y posteriormente, enviada al Centro Femenil de Readaptación Social Santa Martha Acatitla. En este caso, Lilia se trasladó a Bogotá luego de realizar un vuelo de conexión desde Armenia para después abordar un avión con destino a la Ciudad

de México y al llegar, pasó por la revisión aduanal y fue detenida por los agentes aduanales, quienes le dijeron que era sospechosa y la esposaron. Después de seis horas, le informaron que su equipaje contenía paquetes con cocaína. Tras el hallazgo, Lilia fue trasladada al SEIDO para declarar y al terminar, la esperaban dos agentes del Ministerio Público para trasladarla nuevamente y sin informarle a dónde la llevarían.

Fue entonces cuando los familiares y amigos de Lilia crearon una página en la red social Facebook donde hacían difusión de toda la información y reunieron firmas para exigir su inmediata liberación, ya que su maleta no era la misma a la que le habían mostrado y que contenía la droga. La Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH) inició un oficio de queja por violar los derechos humanos de Lilia, solicitando a las autoridades la elaboración de un informe sobre el proceder de los agentes. Sin embargo, no se logró conseguir su liberación y por el contrario, fue sentenciada a 10 años de prisión, ya que el juzgado halló elementos para condenarla por delitos contra la salud.

En el caso de Lilia, ella viajó a Colombia para participar en un casting pero no consiguió el trabajo. Un hombre llamado Alejandro Avendaño fue quien la invitó a participar en el casting y pagó la totalidad de sus gastos de viajes, así como también le prestó la maleta con la cual regresó a la Ciudad de México.

En los casos mencionados, puede establecerse un patrón de similitudes en ellos, ya que los pasajeros viajaban con poco equipaje, sus vuelos hicieron escalas en Lima, Perú, sus maletas tardaron en ser halladas o nunca lo fueron y utilizaron sus datos para colocarlos en maletas ajenas a ellos donde se intentaba transportar la droga.

A continuación, se muestra una imagen donde se muestra la ruta de viaje elegida por las personas de los casos anteriormente mencionados:

Rutas que siguieron los implicados en siembra de droga en equipaje



150

Después del acontecimiento de estos cuatro casos, la Procuraduría General de la República (PGR) emprendió una investigación en conjunto con autoridades peruanas, argentinas, colombianas y brasileñas debido al tráfico de drogas realizado en el equipaje de pasajeros mexicanos sin su consentimiento. Dentro de la investigación no descartan la posibilidad de que estén implicados elementos de la Policía Federal, del Servicio de Administración Tributaria, así como del personal de las empresas de seguridad contratadas por las aerolíneas para realizar acciones de vigilancia al interior de la terminal aérea. Esta investigación se convirtió en transnacional y en ella se indaga sobre el personal de las aerolíneas LAN y Avianca, ya que los mexicanos detenidos al llegar al AICM viajaron a través de estas aerolíneas.

En esta investigación realizada por la PGR se dará seguimiento a las actividades del personal que trabaja en los aeropuertos, así como realizar un

¹⁵⁰ El Universal, Investiga PGR siembra de droga en aeropuerto, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/nacion/seguridad/2015/08/13/investiga-pgr-siembra-de-droga-en-aeropuerto> 17 de julio de 2017 10:25 pm

análisis de los registros de video existentes al interior de las terminales aéreas de los cinco países para conocer la forma de operación del crimen organizado.

Por lo tanto, en esta red de tráfico de drogas pudiera estar involucrado el personal que trabaja en la zona de carga del equipaje y en la seguridad de la terminal aérea, al ser quienes permiten la introducción de la droga en la maleta o el intercambio de las maletas del pasajero por otras llenas de droga. En ocasiones, los traficantes encargados de recoger la maleta en el AICM no pueden hacerlo debido a una mayor vigilancia y seguridad en el traslado del equipaje y éste llega por error al pasajero.

Es lamentable que los pasajeros no cuenten con un manual o guía para poder proteger sus maletas y evitar que bandas criminales les siembren drogas, ni la Policía Federal ni la Aduana de México, las cuales son encargadas de vigilar, y controlar la entrada y salida de mercancías, así como de los medios que las transportan, alertan a los pasajeros de este tipo de delitos.

En cuanto a la investigación por tráfico de drogas en las cuales se incluye a las aerolíneas, éstas han respondido que como tal ellas no son responsables del equipaje de los pasajeros, sino el AICM a través de la Policía Federal y los agentes aduanales, ya que después de documentarse las maletas estas pasan directo al sistema automatizado de inspección controlado por el operador del aeropuerto. Asimismo, las aerolíneas afirman que se firma un contrato de servicios aeroportuarios con la terminal aérea, donde se deben observar las disposiciones del Reglamento de la Ley de Aeropuertos en el artículo 55 donde se estipula que dentro de la plataforma, los servicios aeroportuarios incluyen el embarque y desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo. Y a su vez, dentro de los servicios complementarios en rampa, es responsabilidad del aeropuerto el embarque, desembarque y acarreo de equipaje como lo indica el artículo 56 de mismo ordenamiento.

El sistema automatizado de inspección controlado por el AICM consiste en una revisión con rayos x y equipos de tomografía, los cuales detectan materiales orgánicos, inorgánicos y concentrados de alta densidad. Al finalizar este proceso, el equipaje es entregado a la aerolínea para transportarlo a la aeronave.

Sin embargo, la Administración General de Aduanas asegura que las aerolíneas y las empresas que brindan servicios aeroportuarios en tierra, son las responsables del traslado adecuado de las maletas de los pasajeros. En efecto, existen leyes donde se establece que estas empresas sí deben garantizar la seguridad del equipaje desde el momento de su registro hasta su entrega al pasajero, en particular, la Ley de Aeropuertos y la Ley de Aviación Civil contienen diversas disposiciones donde se señalan diversas facultades y responsabilidades para garantizar la seguridad del equipaje de los usuarios.

Tal y como se estudió en el capítulo pasado, el artículo 61 de la Ley de Aviación Civil señala que el concesionario es responsable del equipaje facturado desde el momento de expedir el talón de equipaje hasta la entrega del equipaje al pasajero en el punto de llegada. A su vez, el artículo 48, fracción II de la Ley de Aeropuertos menciona que los servicios complementarios pueden ser prestados por los concesionarios del servicio de transporte aéreo, para sí mismos o para otros usuarios, o por terceros designados por ellos. Tales servicios incluyen el embarque, desembarque y traslado del equipaje, que son responsabilidad de las aeronaves. Finalmente, el artículo 154 del mismo ordenamiento expresa que el transportista aéreo es el responsable de efectuar la revisión del equipaje facturado.

Las aerolíneas sí son responsables del equipaje de los pasajeros, al tener la obligación de contar con personal de seguridad encargado del traslado, embarque y desembarque de las maletas de los usuarios aun y cuando el aeropuerto también pueda tener alguna responsabilidad al respecto. Sin embargo, las aerolíneas pretenden deslindarse de dicha responsabilidad cuando

el personal de éstas es quien se convierte en cómplice de las personas pertenecientes a la delincuencia organizada.

Es evidente que las aerolíneas están involucradas puesto que la tecnología existente en los aeropuertos está a la vanguardia y es muy fácil detectar cuando el equipaje contiene drogas o algunas otras sustancias ilícitas. En teoría, el procedimiento de inspección del equipaje es riguroso y por ello las aerolíneas piden al pasajero llegue de 2 a 3 horas antes del despegue de la aeronave. Como se mencionó anteriormente, primero revisan el equipaje con un aparato de rayos x y si detectan algo, se procede a la inspección con perros debidamente entrenados para detectar drogas y colaboran con la Policía Federal y finalmente, realizar una revisión manual de la maleta. Todo ello se realiza sin consentimiento del pasajero y sin su presencia, por lo cual fácilmente pudieran introducirse drogas en su equipaje.

Actualmente, diversos medios de comunicación emiten diversas recomendaciones para evitar ser víctima de alguna situación donde se involucre la siembra de drogas y entre ellas se encuentra la de invertir en una maleta que contenga un candado especial denominado TSA, el cual se distingue de los candados comunes en que éste no puede romperse y cuentan con una contraseña numérica a elección del propietario y pueden abrirse con una llave universal que únicamente poseen agentes aduanales. Por lo tanto, esta medida tampoco asegura que los agentes aduanales no harán mal uso del poder con el que cuentan para abrir las maletas de los pasajeros y no garantiza un correcto manejo del equipaje de los pasajeros.

De igual forma, se recomienda envolver las maletas con plástico para evitar que alguien abra la maleta, sin embargo las autoridades pueden retirar el plástico y el equipaje queda expuesto de nueva cuenta. El embalaje o envoltura en plástico es más bien para evitar el maltrato a la maleta durante el traslado de

ésta a la aeronave, ya que el personal de la aerolínea avienta el equipaje y no le da un manejo adecuado y cuidadoso.

Debido a todo lo anterior proponemos que las aerolíneas tengan como obligación la de elaborar un tríptico entregado de forma gratuita y en todos los aeropuertos, donde se le informe al pasajero de la situación de siembra de droga en el equipaje para que estén informados y eviten ser víctimas de ello, así como emitir recomendaciones respecto al manejo de su equipaje.

Sin embargo, la propuesta central y principal de la presente investigación consiste en realizar modificaciones al Convenio de Montreal, el cual rige a las aerolíneas y aeropuertos a nivel internacional, es decir, que se contemple esta situación de la siembra de drogas en el equipaje de los pasajeros y se establezca la responsabilidad de las aerolíneas debido a que éstas se encargan del equipaje de los pasajeros desde el momento de la factura de éste hasta su entrega en la banda de equipaje en el lugar de destino. Esta responsabilidad que poseen las aerolíneas está estipulada tanto en el Convenio de Montreal, como en la legislación mexicana dentro de la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos y en el contrato de transportación aérea elaborado por las aerolíneas. Por lo cual, debiera especificarse dentro de esta responsabilidad el caso de la siembra de drogas y cuando surja una situación de esta índole, no sólo se someta a investigación el pasajero, sino también a la aerolínea, en particular al personal encargado del traslado del equipaje desde el módulo de documentación del equipaje hasta la aeronave. Dicha especificación debería de estipularse principalmente, en los viajes de carácter internacional, puesto que en éstos se ha dado el caso de la siembra de drogas.

Aunque las aerolíneas afirman no tener responsabilidad alguna sobre el equipaje de los pasajero, ya quedó asentado que las leyes mexicanas señalan lo contrario y sí tienen responsabilidad por ello y para esto, podrán disponer de

personal de seguridad privada para realizar la correcta revisión del equipaje de los usuarios.

De igual forma, se propone que la aerolínea haga entrega de la copia de un ejemplar del contrato de transporte aéreo con la finalidad de que los pasajeros estén al tanto de los derechos y obligaciones que tienen frente al transportista y viceversa, aunque el boleto de pasaje constituya el contrato aéreo, éste no cuenta con el contenido del contrato de transportación aérea publicado por las aerolíneas vía internet y los pasajeros no están enterados sobre qué están contratando y a qué se están obligando.

CONCLUSIONES

PRIMERA. Las aerolíneas sí tienen responsabilidad sobre el equipaje de los pasajeros que contratan el servicio de transportación aérea con ellas, en virtud de un contrato que las mismas aerolíneas elaboran y que debe sujetarse a la Ley de Aviación Civil, la Ley de Aeropuertos y el Convenio de Montreal, teniendo como deber el custodiar las maletas de los pasajeros y llevar a cabo una rigurosa y minuciosa inspección de las maletas con las que viaje el pasajero. Es evidente que las aerolíneas se deslindan de toda responsabilidad cuando surge una situación de siembra de droga en el equipaje de los pasajeros, dejando a su suerte a los pasajeros y en realidad, las autoridades mexicanas deberían de llevar a cabo una investigación profunda que involucrara a las aerolíneas y a su personal para determinar responsabilidades. Por lo tanto, los aeropuertos deberían tomar medidas que conlleven informar a los pasajeros sobre esta situación y cómo evitar ser víctima de la misma, así como darles a conocer sus derechos y dónde hacerlos valer para proteger su seguridad, integridad y libertad; para finalmente hacer responsables a las aerolíneas de estos actos delictivos.

SEGUNDA. Es evidente que el turismo ha cambiado totalmente desde su aparición hasta el día de hoy debido al avance tecnológico, la creación de relaciones internacionales, las nuevas necesidades sociales y sobre todo, la existencia de nuevos motivos para emprender un viaje. La actividad turística se ha desarrollado enormemente, en particular con la aparición de los medios de transporte y en específico, con la aeronave al ser actualmente un medio más seguro, cómodo, rápido y accesible económicamente. Su crecimiento ha sido tal, que representa un sector de gran relevancia para la economía del país y ello ha conducido a modificar y ampliar los ordenamientos turísticos mexicanos con base en lo que señale la Organización Mundial de Turismo.

TERCERA. El Derecho Aeronáutico surge a raíz del desarrollo y constante innovación de la tecnología, en particular con la aparición de la aeronave y a la

expansión de los vuelos no sólo a nivel nacional sino también a nivel internacional, siendo necesario establecer reglas internacionales con relación a la soberanía y al espacio aéreo de cada país de tal forma que dichas normas estuvieran unificadas y se siguieran los mismos métodos y requisitos a nivel internacional para garantizar la seguridad de los pasajeros.

CUARTA. Al ser el turismo una actividad tan recurrente en la sociedad y que conlleva relaciones jurídicas es que se hace necesaria la protección jurídica para los turistas, partiendo de su derecho humano esencial y que consiste en la libertad de tránsito, creando para tal efecto diversas instituciones turísticas que se encarguen del cumplimiento de los ordenamientos correspondientes a la materia y que se relacionan con los ordenamientos aeronáuticos por llevarse a cabo el turismo mediante los servicios de transporte aéreo.

QUINTA. La responsabilidad de las aerolíneas se expresa en el contrato que ellas mismas elaboran con base en las disposiciones aeronáuticas tanto mexicanas como internacionales pero que no cumplen con ello desde el momento en que no hacen entrega de un ejemplar del mismo al pasajero, quedando éste vulnerable y en total desconocimiento de los derechos y obligaciones de ambas partes.

SEXTA. El turismo se conceptualiza como el traslado que efectúan las personas de su lugar de residencia a un destino diferente a este, llevado a cabo por diversos motivos y que surge entre prestadores de servicios turísticos y turistas mediante el ofrecimiento de un servicio y a su vez un pago por éste, que conlleva una relación jurídica. Para llegar a este concepto fue necesaria la evolución del mismo de acuerdo con las necesidades de la sociedad y la aparición de la aeronave con el significativo desarrollo de la misma, así como su uso con fines comerciales.

SÉPTIMA. La Organización Mundial del Turismo surge como consecuencia del aumento de la actividad turística y al ser evidente que se requería de un organismo que dirigiera a la misma con la finalidad de unificar las normas jurídicas y a su vez, proteger los derechos del turista en el desarrollo de esta actividad, contribuyendo al crecimiento económico de las naciones y a la expansión de políticas turísticas a nivel internacional.

OCTAVA. El turismo en México se presenta como una necesidad inherente a la vida moderna de la sociedad por lo que se requiere de una regulación jurídica más amplia debido a la importancia que reviste en el sector económico y social y donde se involucran el Estado, las empresas y la sociedad.

NOVENA. El término de Derecho Turístico se hace necesario al cobrar importancia el turismo y al ser una actividad con diversas variantes y tan extensa que se precisa hablar de una nueva rama del Derecho, orientada a regular las relaciones jurídicas que surgen entre el Estado, el turista y los prestadores de servicios turísticos.

DÉCIMA. El Derecho Aeronáutico se define como la rama del Derecho que comprende un conjunto de normas pertenecientes al Derecho Público y Privado a nivel nacional e internacional, encargado de regular la actividad del hombre en el espacio aéreo y en la superficie; así como las relaciones jurídicas que de ella emanan y que se dan con la finalidad de transportar correo, carga o pasajeros mediante el uso de aeronaves bajo las medidas de seguridad que correspondan.

DÉCIMO PRIMERA. Los organismos internacionales que regulan la actividad aeronáutica surgen como consecuencia de la aparición de la aeronave que conllevó a la realización de vuelos comerciales y privados que generaba relaciones jurídicas y que hizo necesario el establecer reglas principalmente sobre seguridad, tarifas y requisitos. Todo lo anterior puede darse debido a la capacidad que tienen estos organismos para celebrar convenios internacionales

entre Estados, en particular por el uso del espacio aéreo de los otros países que se dio a raíz del crecimiento de la industria, el comercio y a la expansión de los viajes internacionales.

DÉCIMO SEGUNDA. Los convenios internacionales surgen a partir de la necesidad de unificar reglas relativas a la actividad aeronáutica donde queden asentados diversos derechos y obligaciones para las partes con efectos jurídicos con la finalidad de mejorar los servicios que se ofrezcan al público y que fomenten la seguridad y eficiencia del transporte internacional, así como dar solución a las controversias que pudieran darse.

DÉCIMO TERCERA. Para que se dé la actividad turística es necesario referir al turista, quien pone en acción al turismo y tiene derechos no sólo como persona sino también en calidad de turista y consumidor de un servicio. Debido a la importancia que tiene este sector es el Estado mexicano quien debe de regular todo lo relativo al turismo, en particular, proteger los derechos de los turistas en virtud de las relaciones jurídicas existentes entre estos y los prestadores de servicios turísticos, teniendo como base la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y secundariamente, las leyes turísticas .

DÉCIMO CUARTA. Las instituciones nacionales turísticas surgen como consecuencia de la expansión del turismo y al ser imposible para el Estado el regular todo por sí mismo, de tal manera que creó para ello diversas instituciones a las cuales les delegaba facultades y que se encargaran de promover y regular la actividad turística.

DÉCIMO QUINTA. Debido a la extensión de la actividad aeronáutica es que se tienen dos ordenamientos en la materia y son la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos que se ejecutan a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y que regulan la explotación, uso y aprovechamiento del espacio aéreo con relación a la prestación de servicios de transporte aéreo civil.

DÉCIMO SEXTA. El contrato de transporte aéreo es de suma importancia puesto que determina los derechos y obligaciones para las aerolíneas y para los pasajeros, sin embargo éste no se entrega al pasajero y por lo tanto, desconoce sus derechos y cómo hacerlos valer, por lo que se encuentra en una posición de desventaja y sobre todo, al tratarse de un contrato de adhesión en el cual no tiene injerencia alguna y se ve obligado a aceptar las condiciones y responsabilidades que señala la aerolínea.

DÉCIMO SÉPTIMA. La principal obligación de la aerolínea es cumplir con lo estipulado en el contrato que ella misma determina y que conlleva el realizar el servicio de transporte aéreo del pasajero que contrató sus servicios, en un marco de seguridad y responsabilidad por el equipaje de los pasajeros.

DECIMO OCTAVA. Los turistas tienen derechos tanto en calidad de turistas como en calidad de pasajeros y se plasman en ordenamientos turísticos y aeronáuticos y deben reflejarse en el contrato de la aerolínea.

FUENTES DE CONSULTA

BIBLIOGRAFÍA

ACERENZA, Miguel A., *Funcionamiento y organización institucional del turismo*, Trillas, México, 2006.

ASCANIO Guevara, Alfredo, *Teoría del turismo*, Trillas, México, 2012.

BOULLÓN, Roberto C., *Las actividades turísticas y recreacionales: el hombre como protagonista*, 4ª ed., Trillas, México, 2009.

CABARCOS Novás, Noelia, *Promoción y venta de servicios turísticos*, Ideas propias, México, 2006.

CÁRDENAS Tavares, Fabio, *Comercialización del turismo: determinación y análisis de mercados*, Trillas, México, 1990.

DAHDÁ, Jorge, *Elementos de turismo: "economía, comunicación, alimentos y bebidas, líneas aéreas, hotelería, relaciones públicas"*, 2ª ed., Trillas, México, 2003.

DE LA TORRE, Francisco, *Introducción al estudio del turismo*, Continental, México, 1989.

DE LA TORRE, Francisco, *Sistemas de transportación turística*, 2ª ed., Trillas, México, 2006.

DE LA TORRE Padilla, Óscar, *El turismo: fenómeno social*, Fondo de Cultura Económica, México, 1994.

G. VERPLAETSE, Julián, *Derecho Internacional aéreo y del espacio*, Atlas, Madrid 1963.

LEÓN Gómez, Dania, *Introducción al Derecho Turístico*, Trillas, México, 2009.

MAPELLI Enrique, *El contrato de transporte aéreo internacional: "comentarios al Convenio de Varsovia"*, Tecnos, Madrid, 1968.

MERCADO Hernández, Salvador, *¿Cómo hacer una tesis?: "Licenciatura, maestría, doctorado"*, 4ª ed., Limusa, México, 2008.

MEYER, Alex, *Compendio de Derecho Aeronáutico*, Atalaya, Buenos Aires, 1948.

MOLINA, Sergio, *Fundamentos del nuevo turismo: "de la fase industrial a la innovación"*, Trillas, México, 2007.

MOLINA, Sergio, *Política turística en México*, Trillas, México, 2007.

O. FOLCHI, Mario; et al., *Derecho Aeronáutico y transporte aéreo*, Astrea, Buenos Aires, 1977.

PÉREZ Bonnin, Enrique, *Tratado elemental de Derecho Turístico*, Daimon, España, 1978.

PANOSSO Netto, Alexandre; et al., *Teoría Del Turismo: "conceptos, modelos y sistemas"*, Trillas, México, 2012.

PORTALES Rodríguez, Genaro de Jesús, *Transportación Internacional*, Trillas, México, 2001.

RAMÍREZ Cavassa, César, *Visión integral del turismo: "fenómeno dinámico universal"*, Trillas, México, 2006.

SABINO, Carlos, *Cómo hacer una tesis y elaborar todo tipo de escritos*, 3ª ed., Limusa/ Humanitas, Argentina, 2007.

VIDELA Escalada, Federico N., *Derecho Aeronáutico*, Tomo I, Fidenter, Buenos Aires, 1970.

VIDELA Escalada, Federico N., *Derecho Aeronáutico*, Tomo II, Fidenter, Buenos Aires, 1970.

VILLASEÑOR Dávalos, José Luis, *Derecho Turístico Mexicano*, Harla, México, 1992.

WITKER, Jorge, *Cómo elaborar una tesis de grado en Derecho*, PAC, México, 2008.

LEGISLACIÓN NACIONAL

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Ley de Aeropuertos

Ley de Aviación Civil

Ley Federal de Protección al Consumidor

Ley General de Turismo

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

Reglamento de la Ley de Aviación Civil

Reglamento de la Ley de Aeropuertos

Reglamento de la Ley General de Turismo

CONVENIOS INTERNACIONALES

Convenio de Chicago

Convenio de Ginebra

Convenio de Montreal

Convenio de Varsovia

FUENTES ELECTRÓNICAS

Aeroméxico, Condiciones del contrato, <https://world.aeromexico.com/es/viaja-con-aeromexico/preparando-tu-viaje/reglamentos-y-politicas/condiciones-del-contrato/?site=mx>, 17 de julio de 2017 05:58 pm

Aeroméxico, Contrato de transporte aéreo, <https://world.aeromexico.com/es/viaja-con-aeromexico/preparando-tu-viaje/reglamentos-y-politicas/contrato-de-transporte/?site=mx>, 17 de julio de 2017 06:23 pm

Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, Dirección General Aeronáutica Civil, <https://www.aicm.com.mx/dependencias/dgac>, 24 de mayo de 2017 04:41 pm

Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, Procuraduría Federal del Consumidor, <https://www.aicm.com.mx/dependencias/dgac>, 24 de mayo de 2017 04:48 pm

Cámara Nacional de Aerotransportes, Datos de la industria, <http://canaero.org.mx/datos-de-la-industria/>, 17 de mayo de 2017 02:354 am

Centro de Información de las Naciones Unidas, ¿Qué es la ONU? <http://www.cinu.mx/onu/onu/>, 16 de mayo de 2017 09:40 pm

El universal, Aerolíneas deben vigilar equipaje, establece ley federal, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/nacion/seguridad/2015/08/22/aerolineas-deben-vigilar-equipaje-establece-ley-federal>, 18 de julio de 2017 10:30 am

El Universal, Aerolíneas dicen no controlar equipaje, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/nacion/seguridad/2015/08/21/aerolineas-dicen-no-controlar-el-equipaje>, 18 de julio de 2017 10:50 am

El Universal, Investiga PGR por siembra de droga en el aeropuerto,
<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/nacion/seguridad/2015/08/13/investiga-pgr-siembra-de-droga-en-aeropuerto>, 18 de julio de 2017 10: 15 pm

FONATUR, Antecedentes de FONATUR,
http://www.fonatur.gob.mx/es/quienes_somos/index.asp?modsec=01-DECRC&sec=5, 24 de mayo de 2017 01:21 am

Interjet, Contrato de transporte aéreo, <https://www.interjet.com.mx/contrato-servicio-transporte-aereo.aspx>, 05 de julio de 2017 05:45 pm

Interjet, Términos y condiciones, <https://www.interjet.com.mx/terminos-condiciones-servicio.aspx>, 05 de julio de 2017 05:48 pm

Organización de las Naciones Unidas, Información general,
<http://www.un.org/es/sections/about-un/overview/index.html>, 16 de mayo de 2017 09:39 pm

Organización Mundial del Turismo, Acerca de la OMT,
<http://www2.unwto.org/es/content/acerca-de-la-omt>, 16 de mayo de 2017 09:59 pm

Periódico El Universal, 10 países más visitados del mundo,
<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/destinos/2015/07/28/los-10-paises-mas-visitados-del-mundo#imagen-1>, 17 de mayo de 2017 02:37 am

PROFECO, Quiénes somos,
https://www.profeco.gob.mx/n_institucion/q_somos.asp, 24 de mayo de 2017 02:16 am

Sin embargo, Pasajeros están indefensos ante siembra de droga en equipaje,
<http://www.sinembargo.mx/22-08-2015/1457708>, 18 de julio de 2017 11:41 am

Volaris, Información legal, <https://cms.volaris.com/informacion-legal/>, 05 de julio
de 2017 05:35 pm

ANEXO 1

CONTRATO DE SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR DE PASAJEROS VOLARIS

Definiciones.

Aerolínea o Volaris.- Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V.

Aeropuerto.- Aeródromo civil de servicio público que cuenta con instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular.

Boleto y/o Itinerario.- Documento físico o electrónico, identificable mediante un número o contraseña (clave alfanumérica) en los sistemas electrónicos de Volaris, que contiene el PNR, el nombre del pasajero, la ruta, fecha, horario y tarifa del servicio aéreo contratado.

Call Center.- El servicio de atención telefónica de Volaris, a través del cual el Pasajero puede solicitar información, adquirir y/o cambiar el transporte aéreo contratado.

Equipaje de Mano- Es aquel limitado hasta a dos piezas (artículos personales), que tiene derecho a llevar el Pasajero sin cargo alguno en cabina, mismas que deberán cumplir con las indicaciones de dimensión, peso y volumen establecidas por Volaris para garantizar la seguridad y comodidad de los Pasajeros, cuyo detalle podrá consultarse en el Sitio de Internet, a través de Call Center o en los mostradores de Volaris en los Aeropuertos.

Equipaje Documentado- Es la valija o valijas entregadas a la Aerolínea para su transportación mediante el pago de una contraprestación, mismas que deberán cumplir con las indicaciones de dimensión, peso y volumen establecidas

por Volaris, cuyas tarifas, impuestos aplicables, así como costo total, políticas términos y condiciones se podrán consultar en el Sitio de Internet, a través del Call Center o en los mostradores de Volaris en los Aeropuertos.

Pasajero.- Persona física que recibirá el servicio de transporte aéreo internacional regular.

PNR.- Clave alfanumérica que identifica el servicio de transporte aéreo internacional regular contratado.

Sitio de Internet.- <http://www.volaris.com>

Cláusula Primera. Del servicio de transporte aéreo.

Volaris proporcionará al Pasajero el servicio de transporte aéreo internacional regular de un lugar de origen a uno de destino, sujeto a los términos, condiciones y políticas que se encuentran publicadas en el Sitio de Internet y que son aceptadas al momento de contratar el servicio por cualquiera de los canales de compra de Volaris.

El Pasajero como contraprestación se obliga a pagar un precio cierto y en dinero más los impuestos, derechos o cargos, como son el Impuesto al Valor Agregado, la Tarifa de Uso de Aeropuerto o Cargo por Revisión de Seguridad, Derecho de No Inmigrante Impuesto de Impuesto de Agricultura, Aduana, Impuesto de Transporte Internacional, Cargo por Instalaciones al Pasajero o cualquier otro que resulte aplicable de tiempo en tiempo, mismos que el Pasajero podrá consultar en el Sitio de Internet, a través del Call Center o en los módulos de venta de Volaris que, en su caso, estén disponibles en los Aeropuertos.

Cláusula Segunda. Del Pasajero.

El Pasajero tiene la obligación de pagar el importe del Boleto y de cumplir con la legislación aplicable, así como con las políticas, términos y condiciones de

Volaris, que el Pasajero podrá consultar en el Sitio de Internet, a través del Call Center o en los mostradores de Volaris en los Aeropuertos.

El Pasajero tiene derecho a ser transportado en una ruta específica y a llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano, mismas que deberán cumplir con las indicaciones de dimensión, peso y volumen establecidas por Volaris para garantizar la seguridad y comodidad de los Pasajeros.

El Pasajero al contratar el servicio referido debe proporcionar información cierta y correcta. Es condición para hacer uso del servicio de transporte aéreo, que el Pasajero exhiba una identificación oficial vigente, así como aquellos documentos que de acuerdo con la legislación aplicable sean necesarios para su legal internación tanto en México como en el extranjero.

El adquirente del Boleto acepta conocer los términos y condiciones del presente contrato, por lo que el Pasajero se obliga a revisar periódicamente el Sitio de Internet con la finalidad de conocer si ha habido modificaciones.

Cláusula Tercera. De los Pasajeros con necesidades especiales.

Aquellos pasajeros que requieran de un tanque de oxígeno médico proporcionado por la Aerolínea deberán dar aviso a la Aerolínea con por lo menos 72 (setenta y dos) horas de anticipación a la hora del vuelo. Aquellos pasajeros que requieran el uso de un ventilador, respirador, máquina de presión positiva continua en la vías respiratorias o concentrador de oxígeno portátil propio deberán dar aviso a la Aerolínea con por lo menos 48 (cuarenta y ocho) horas de anticipación a la salida del vuelo.

Mujeres embarazadas, infantes, menores sin acompañante durante su transportación, deberán solicitar los servicios que requieran al adquirir sus Boletos en términos de lo requerido por la regulación aplicable.

Con base en las leyes aplicables, la Aerolínea le indicará al Pasajero las facilidades que se pueden proporcionar, en su caso, el costo adicional y le informará las instrucciones correspondientes, para brindarles el servicio.

Aquellas personas que requieran de un asiento extra, de conformidad con los procedimientos de seguridad de la Aerolínea deberán solicitarlo al momento de su reservación o al comprar su Boleto, para que se les informe de las tarifas aplicables.

Cláusula Cuarta. De los Boletos.

Los Boletos no son transferibles ni reembolsables. Es obligación del Pasajero verificar que su nombre se anote correctamente.

Cláusula Quinta. De la documentación.

El Pasajero deberá presentarse en los mostradores del Aeropuerto por lo menos 180 (ciento ochenta) minutos antes de la hora de salida del vuelo.

En caso de que el Pasajero realice su documentación en terminales alternas al Aeropuerto, deberá presentarse con la anticipación adicional que al efecto señale la Aerolínea en el Sitio de Internet, a través del Call Center o en los mostradores de Volaris en los Aeropuertos.

Una vez documentado el Pasajero debe presentarse por lo menos 45 (cuarenta y cinco) minutos previos a la salida del vuelo en la sala de última espera, con su pase de abordar e identificación oficial, los cuales deben mostrarse al personal de Volaris para abordar la aeronave.

El incumplimiento del Pasajero de estos requisitos, libera a Volaris de cualquier responsabilidad, ya que las acciones negativas o contrarias al orden y control, dificultan la operación de Volaris, en perjuicio de aquellos Pasajeros que sí cumplen con los requisitos señalados.

Cláusula Sexta. Del equipaje.

El Pasajero tendrá derecho a llevar en cabina, sin cargo alguno, hasta dos piezas de equipaje de mano, que cumplan con las indicaciones de dimensión, peso y volumen establecidas por Volaris para garantizar la seguridad y comodidad de los Pasajeros.

En caso de que el Pasajero pretenda llevar equipaje documentado o llevar más equipaje del permitido sin cargo (equipaje de mano), o bien no cumpla con las indicaciones de peso, dimensión y volumen de la Aerolínea, el Pasajero deberá pagar por dicho equipaje documentado y/o por el exceso de equipaje las tarifas aplicables, más el Impuesto al Valor Agregado, cuyo costo total, políticas términos y condiciones se podrán consultar en el Sitio de Internet, a través del Call Center o en los mostradores de Volaris en los Aeropuertos.

En todos los casos el exceso de equipaje será transportado sujeto a la capacidad disponible de la aeronave.

Todo el equipaje debe estar identificado en el exterior y en el interior con el nombre y el domicilio del Pasajero.

El Pasajero NO DEBE LLEVAR en su equipaje documentado: medicamentos, artículos perecederos, líquidos o artículos frágiles. Existe también prohibición de llevar armas de cualquier tipo, gases, sustancias flamables, encendedores, artículos corrosivos, explosivos, imanes, entre otros.

Volaris no recomienda el transporte de artículos de valor, tales como, dinero, joyas, obras de arte, valores, artículos electrónicos, tales como radios, celulares, computadoras, cámaras, entre otros en su equipaje documentado.

En caso de que por alguna circunstancia el equipaje documentado no haya llegado a la banda a la cual llegan todos los equipajes, el Pasajero deberá

presentar su reclamación al personal de Volaris encargado de equipajes dentro de los plazos establecidos en el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional celebrado en Montreal en 1999 (“Convenio de Montreal”). De igual forma deberá proceder en caso de que la maleta esté dañada.

Dstrucción o avería de equipaje: La indemnización por destrucción o avería del equipaje será de conformidad a lo establecido y de acuerdo con los límites de responsabilidad establecidos por el Convenio de Montreal.

Demora de equipaje: En los casos en que el Pasajero llegue al lugar de destino y su equipaje documentado no haya llegado al mismo tiempo que el Pasajero se estará de conformidad a lo establecido y de acuerdo con los límites de responsabilidad establecidos por el Convenio de Montreal

Cláusula Séptima. Sobreventa o cancelación de vuelos.

De conformidad con lo que establece la Ley de Aviación Civil, en caso de que se hayan expedido Boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave o se cancele el vuelo por causas imputables a la Aerolínea (las causas climatológicas o acontecimientos externos que impidan que se efectúe el vuelo no le son imputables), que tengan por consecuencia la denegación del embarque, la Aerolínea, a elección del Pasajero (a excepción de los vuelos que tengan origen en Estados Unidos de América/Puerto Rico) deberá:

Para vuelos con origen en los Estados Unidos Mexicanos:

I. Reintegrarle el pecio del Boleto o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje.

II. Ofrecerle con todos los medios a su alcance, transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle como mínimo y sin cargo los servicios de comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino, alimentos de

conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo; alojamiento en hotel del Aeropuerto o de la ciudad donde se requiera pernoctar y, en este último caso, transporte terrestre desde y hacia el Aeropuerto.

III. Transportarle en la fecha posterior que convenga al mismo Pasajero hacia el destino respecto de la cual se denegó el embarque.

En los casos de las fracciones I y III anteriores la Aerolínea deberá cubrir además una indemnización al Pasajero afectado que no será inferior al 25% (veinticinco por ciento) del precio del Boleto o de la parte no realizada del viaje.

Para los vuelos con origen en los Estados Unidos de América/Puerto Rico se proporcionará a los Pasajeros transportación alterna y/o compensación en términos de lo dispuesto por la regulación emitida por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT).

Cláusula Octava. De las tarifas.

De acuerdo con los Tratados Internacionales, las tarifas son fijadas libremente por Volaris, de conformidad con las consideraciones comerciales en el mercado.

Cláusula Novena. Información y publicidad de Volaris.

Los textos, imágenes, datos, gráficas, marcas, logotipos, del Sitio de Internet son propiedad de Volaris o esta concedido su uso exclusivamente a Volaris y se encuentran protegidos sus derechos por la Ley de la Propiedad Industrial y su Reglamento, la Ley Federal del Derecho de Autor y su Reglamento y por los Tratados Internacionales, por lo que el Pasajero no podrá hacer uso de ellos.

Cláusula Décima. Controversia.

El Pasajero o la persona que adquiera un boleto para transporte aéreo en nombre del Pasajero, podrá presentar una reclamación en contra de la Aerolínea

en cualquier tribunal de jurisdicción competente que tenga jurisdicción en términos del Convenio de Montreal.

No obstante lo anterior, cualquier conflicto de legislación aplicable, los pasajeros viajando entre puntos en México se someten irrevocablemente a los tribunales federales competentes en la Ciudad de México y a las leyes federales de los Estados Unidos Mexicanos, renunciando a cualquier otro fuero que por sus domicilios presentes o futuros, o por cualquier otra causa pudiere corresponderles.

Cláusula Décima Primera. **Ámbito de Aplicación.**

El presente convenio es aplicable únicamente para vuelos con origen y/o destino en los Estados Unidos de América/Puerto Rico y/o los Estados Unidos Mexicanos.

ANEXO 2

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS ABC AEROLÍNEAS, S.A. DE C.V. (“INTERJET®”)

1. Definiciones

Para los efectos de este contrato los siguientes términos tendrán el significado expuesto a continuación:

- a. Adulto.- Persona física mayor de 18 años de edad.
- b. Aerolínea.- ABC Aerolíneas, S.A. de C.V.
- c. Call Center.- Centro de atención telefónica de la Aerolínea, mediante el cual se brinda soporte y asistencia al Pasajero, según el servicio o información solicitada, llamando sin costo al teléfono 01 800 01 12345.
- d. Código de Confirmación.- Clave alfanumérica que asigna la Aerolínea al momento de la contratación de los servicios de transportación aérea y que identifica el servicio contratado.
- e. Equipaje de Mano.- Valija y/o bolso que contiene artículos de uso personal del Pasajero y que éste lleva consigo en la cabina de pasajeros de la aeronave.
- f. Equipaje Documentado.- Valija y/o bolso que contiene artículos de uso personal del Pasajero y que éste pone a disposición de la Aerolínea a fin de ser transportado en el área de la aeronave especialmente destinada para tal efecto.
- g. Infante.- Persona física entre 7 días de nacida y 2 años menos 1 día de edad.
- h. Itinerario.- Documento emitido por la Aerolínea que sustituye al boleto, mismo que forma parte integral de este contrato y el cual contiene los datos específicos de la reservación tales como: Código de Confirmación, nombre del Pasajero, número de vuelo, ruta, horario, fecha, tarifa y el desglose de la totalidad de los cargos que no estén comprendidos en la misma.

- i. Menor.- Persona física comprendida entre los 2 años cumplidos y los 18 años menos un día de edad.
- j. Oficinas de Venta.- Centros de atención personal de la Aerolínea, a través de los cuales se brinda soporte y asistencia al Pasajero, según el servicio o información solicitada, cuya ubicación puede ser consultada en la página <http://www.interjet.com/oficinasdeventa.aspx>
- k. Pasajero.- Persona física a favor de quien se prestará el servicio de transportación aérea.
- l. Pase de Abordar.- Documento indispensable para que el Pasajero tenga derecho a abordar la aeronave en la que se le prestará el servicio de transporte aéreo contratado.
- m. Tarifa.- Monto de la contraprestación en dinero que debe pagarse a la Aerolínea para transportar a un Pasajero de un punto de origen a otro de destino.
- n. Vuelos Internacionales.- Viajes de punto a punto, entre un destino dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos y otro país o viceversa.
- o. Vuelos Nacionales.- Viajes de punto a punto que se realicen dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

2. Objeto

El presente contrato tiene por objeto establecer los términos y condiciones conforme a los cuales la Aerolínea se obliga a prestar el servicio público de transportación aérea al Pasajero, a cambio del pago de la Tarifa correspondiente. Asimismo, este contrato establece los derechos y responsabilidades que asume el Pasajero al contratar dicho servicio y que son aceptados al momento mismo de la contratación.

3. Contratación y características del servicio

1. 3.1. Condiciones del servicio contratado.

Será obligación del Pasajero pagar la Tarifa correspondiente al servicio contratado y cumplir con los términos y condiciones del presente contrato, así como con la legislación aplicable. La Tarifa pagada sólo será reembolsable en los casos expresamente establecidos en ley o, en su caso, atendiendo al tipo o clase de Tarifa pagada.

2. 3.2. Horarios y datos.

Será responsabilidad del Pasajero proporcionar datos ciertos y correctos al momento de la contratación del servicio, así como verificar los horarios de vuelo, fecha y nombre asociados con el Código de Confirmación, para lo cual para lo cual el personal de la Aerolínea en todo momento auxiliará durante el proceso de compra y despejará cualquier duda, posteriormente.

3. 3.3. Impuestos y Cargos.

Los impuestos, derechos y otros cargos que impongan los gobiernos federal, estatal o municipal, las autoridades o los operadores de los aeropuertos, correrán a cargo del Pasajero, quien deberá pagarlos íntegramente, junto con la Tarifa respectiva.

4. 3.4. Tarifas.

De conformidad con el artículo 49 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, la Aerolínea podrá fijar y modificar libremente las Tarifas, mismas que se aplicarán de manera no discriminatoria, en igualdad de condiciones para todos los usuarios.

En términos de lo señalado en el párrafo anterior y para efecto de ofrecer mayores alternativas de servicios a los Pasajeros, la Aerolínea podrá fijar

diversas clases de tarifas, atendiendo a las condiciones particulares, disponibilidad y/o servicios adicionales de cada una de estas.

La Aerolínea tendrá a disposición del público en general las Tarifas correspondientes a los servicios que ofrece, las cuales podrán ser consultadas en sus Oficinas de Venta, mostradores ubicados en los aeropuertos donde opera, a través de su Call Center y/o mediante su página de internet www.interjet.com

5. 3.5. Cambios.

El Pasajero podrá realizar cambios de ruta, nombre, horario y/o fecha del vuelo atendiendo al tipo o clase de Tarifa pagada, siempre que haya disponibilidad de lugar en el nuevo vuelo pretendido por el Pasajero.

El Pasajero deberá pagar, en su caso, los cargos aplicables que por concepto de modificaciones tenga preestablecidos la Aerolínea, así como la diferencia existente entre la Tarifa pagada y la Tarifa vigente al momento de realizar el cambio, cuando la segunda sea mayor a la primera.

El Pasajero podrá consultar las reglas aplicables a cada Tarifa en los centros de atención de Interjet® o en la página www.interjet.com.

4. Documentación y Abordaje

0. 4.1. Documentación.

Pasajero deberá presentarse en los mostradores de la Aerolínea instalados en el aeropuerto de origen con la antelación suficiente a efecto de que le sea expedido el Pase de Abordar y en su caso, documente su equipaje. Se recomienda una anticipación de 2 horas para Vuelos Nacionales y 3 horas para Vuelos Internacionales.

El Pasajero deberá proporcionar su Código de Confirmación, cuando le sea solicitado, y presentar una identificación oficial con fotografía, requisitos sin los cuales no se podrá expedir el Pase de Abordar ni se podrá documentar el equipaje del Pasajero.

Para documentarse sin equipaje, el Pasajero podrá imprimir anticipadamente su Pase de Abordar por internet para ingresar directo a la sala de espera (Web Check-in).

Durante el proceso de documentación de Vuelos Internacionales, el Pasajero deberá presentar su pasaporte vigente, así como la visa o el permiso que en su caso requieran las autoridades migratorias del país de destino.

1. 4.2. Abordaje.

Los pasajeros deberán presentarse en la sala de abordar que corresponda, cuando menos 30 (treinta) minutos antes de la hora de salida establecida en el Pase de Abordar, en el caso de Vuelos Nacionales, y cuando menos 50 (cincuenta) minutos antes, tratándose de Vuelos Internacionales. El Pasajero deberá presentar su Pase de Abordar y su identificación oficial al personal de la Aerolínea, a efecto de que se le permita el abordaje, en caso de no hacerlo, la Aerolínea podrá negar el abordaje al Pasajero.

2. 4.3. Asignación de Asientos.

La asignación de asiento quedará señalada en el Pase de Abordar del Pasajero y la misma dependerá del tipo o clase de Tarifa que se haya seleccionado. Eventualmente, por necesidades operativas, de seguridad operacional o en el caso de ubicación de pasajeros con necesidades especiales, al momento de abordar la aeronave, el personal de la Aerolínea podrá solicitar al Pasajero que cambie de asiento, procurando siempre que el cambio se realice solamente dentro de la misma categoría, en caso contrario, el Pasajero podrá reclamar una compensación a razón de la diferencia en el precio de la Tarifa pagada y la Tarifa correspondiente al asiento asignado.

5. Equipaje

0. 5.1. Equipaje Documentado.

Para Vuelos Nacionales y vuelos internacionales, excepto en Vuelos Internacionales con destino a los Estados Unidos de América y Canadá y/o procedentes de Estados Unidos de América y Canadá el Pasajero tendrá derecho a transportar, sin cargo adicional, la siguiente franquicia de equipaje dependiendo de la tarifa contratada:

- Tarifa Light: Una pieza de equipaje de hasta 25 kilogramos.
- Tarifa Óptima: Dos piezas de equipaje de hasta 25 kilogramos cada una, teniendo como peso máximo total hasta 50 kilogramos.
- Tarifa Priority: Tres piezas de equipaje de hasta 25 kilogramos cada una, con peso máximo total por las tres piezas de equipaje de hasta 75 kilogramos.

Para Vuelos Internacionales con destino a los Estados Unidos de América y Canadá y/o procedentes de Estados Unidos de América y Canadá el Pasajero tendrá derecho a transportar, sin cargo adicional, la siguiente franquicia

- Tarifa Light: No aplica
- Tarifa Óptima: Una piezas de equipaje de hasta 25 kilogramos.
- Tarifa Priority: Dos piezas de equipaje de hasta 25 kilogramos cada una, con peso máximo total por las dos piezas de equipaje de hasta 50 kilogramos.

El peso máximo por pieza de equipaje documentado no deberá exceder de 30 kilogramos y sus dimensiones no deben ser mayores a 2.73 metros cúbicos cada una (calculado mediante la suma de las medidas de longitud, anchura y altura).

La Aerolínea expedirá un talón de equipaje por cada pieza, maleta o bulto de equipaje que se entregue para su transporte. El talón constará de dos partes,

una para el Pasajero y otra que se adherirá al equipaje, la parte entregada al Pasajero deberá ser proporcionada por éste al personal de la Aerolínea o del aeropuerto de destino como requisito indispensable para reclamar su Equipaje.

Todo equipo deportivo y/o instrumentos musicales que se ubiquen dentro de los límites de peso y medidas señalados en la presente cláusula, serán considerados como equipaje para efectos de la franquicia permitida, en caso de que excedan los límites mencionados, los Pasajeros que adquieran la tarifa Light deberán de cubrir el costo correspondiente a la transportación del mismo.

El Equipaje Documentado será transportado en la misma aeronave en que viaje el Pasajero, salvo que, por razones operativas o de seguridad, sea necesario transportarlo en un vuelo alterno, en cuyo caso la Aerolínea deberá hacerlo del conocimiento del Pasajero.

De conformidad con el artículo 43 de la Ley de Aviación Civil y/o de cualquier regulación internacional, todo Equipaje Documentado podrá ser revisado por las autoridades aeroportuarias, a discreción de las mismas, antes de su transportación o embarque. Cuando derivado de la revisión realizada por las autoridades éstas determinen que el Pasajero esté pretendiendo trasladar artículos prohibidos o ilegales el equipaje no será transportado, sin que exista responsabilidad alguna para la Aerolínea, lo que se hará del conocimiento del pasajero.

1. 5.2. Exceso de Equipaje.

Cualquier pieza de equipaje que sobrepase los límites de peso y/o medidas permitidas según la cláusula 5.1 anterior, sólo podrá ser transportada mediante el pago de la tarifa establecida por la Aerolínea para el caso de Exceso de Equipaje, tarifa que podrá ser consultada por el Pasajero a través de la página de internet de la Aerolínea, así como a través de su Call Center y oficinas de venta, o bien, en los mostradores ubicados en los aeropuertos donde opera.

Bajo ninguna circunstancia se aceptará para la documentación como exceso de equipaje, cualquier pieza de equipaje que sobrepase los 30 kilogramos de peso o los 2.73 metros cúbicos (calculado mediante la suma de las dimensiones de la longitud, anchura y altura).

Las sillas de ruedas y los demás aparatos de ayuda que utilice alguna persona con discapacidad, no serán considerados como equipaje para efectos de la franquicia permitida, por lo que no les serán aplicados cargos por exceso de equipaje en ningún caso.

2. 5.3. Artículos Prohibidos en el Equipaje Documentado.

Queda prohibido transportar en el Equipaje Documentado, cualquiera de los siguientes artículos:

a. Objetos susceptibles de poner en peligro la seguridad de la aeronave, de las personas o de los bienes a bordo de dicha aeronave, los cuales de manera enunciativa pero no limitativa se indican a continuación:

1. Líquidos o gases inflamables (gasolina, pinturas, cargas de gas).
2. Armas de fuego o explosivos (municiones, fuegos artificiales, señales de bengala).
3. Productos industriales o artículos domésticos (blanqueadores, aerosoles, mercurio o solventes).
4. Cerillos o encendedores.
5. Materiales corrosivos (ácidos, baterías húmedas, etc.).
6. Materiales o sustancias irritantes.
7. Materiales magnetizados.
8. Materiales oxidantes (como peróxido).
9. Materiales radioactivos.
10. Sustancias químicas.
11. Portafolios o cajas con mecanismos de alarma instalados.

12. Venenos.
 13. Oxígeno.
 14. Extintores.
 15. Baterías de iones de litio, entre ellas las instaladas en patinetas eléctricas, ruedas de auto equilibrio, scooters eléctricos.
- b. En caso de Vuelos Internacionales, además de los señalados anteriormente, aquellos objetos que estén prohibidos por las leyes o reglamentaciones internacionales aplicables.
 - c. Objetos que pudieran ser peligrosos o inseguros para la operación debido a su peso, tamaño o forma.
 - d. Armas de fuego o de municiones. Salvo en los casos previstos por la legislación aplicable. En cualquier caso, estará prohibido transportar más de 5 kilogramos de municiones, por pasajero.
 - e. Espadas, puñales y objetos similares.

Adicional a lo anterior, el Pasajero se obliga a cumplir con lo dispuesto y regulado por la circular obligatoria CO SA-17.2/10 R3 que establece la regulación de artículos prohibidos a introducir a las aeronaves de Servicio al Público, y su posesión en las zonas estériles de los Aeródromos Civiles de Servicio al Público para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita, misma que podrá consultar en la página <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/marco-normativo/circulares/obligatorias-co/concesionarios-permisionarios-y-operadores-aereos/>

3. 5.4. Artículos de Valor en el Equipaje Documentado.

La Aerolínea, bajo ninguna circunstancia, aceptará artículos de valor en el Equipaje Documentado, por lo cual el Pasajero acepta y reconoce que la transportación de dichos artículos se realizará bajo su propio riesgo, toda vez que los mismos son transportados sin conocimiento ni consentimiento de la Aerolínea por lo que ésta no se hará responsable por la pérdida o avería de dichos artículos.

Para efectos de lo anterior, los artículos de valor comprenderán, de forma enunciativa más no limitativa, los siguientes: joyas, documentos personales, documentos de identificación, metales o piedras preciosas, obras de arte, títulos valor, dinero en efectivo, computadoras, reproductores portátiles de audio y/o video o cualquier otro tipo de aparatos electrónicos, así como todos aquellos artículos similares a los antes señalados.

4. 5.5. Devolución del Equipaje Documentado.

El Pasajero deberá recoger su Equipaje Documentado tan pronto como éste se halle disponible en las bandas de reclamo de equipaje del aeropuerto de destino, presentando para tal efecto la parte del talón que le fuera proporcionado por la Aerolínea.

En caso de que el equipaje no sea reclamado dentro de los 30 (treinta) días naturales siguientes a la fecha del vuelo, se entenderá como equipaje abandonado, por lo que la Aerolínea no será responsable de la pérdida, daño o deterioro sufridos.

En caso de extravío del recibo para recoger el Equipaje Documentado, éste será entregado al Pasajero únicamente cuando acredite plenamente el derecho sobre el mismo.

5. 5.6. Equipaje de Mano.

Cada Pasajero tiene derecho a llevar consigo un máximo de dos piezas de equipaje en la cabina de pasajeros, cuyo peso, en conjunto, no exceda de 10 kilogramos de peso. La Aerolínea no admitirá el transporte de equipaje que pueda poner en riesgo la seguridad del vuelo o la comodidad de los demás pasajeros.

El Equipaje de Mano que el Pasajero lleve consigo, debe caber debajo del asiento que esté delante del suyo o en el compartimento superior. Si el Equipaje

de Mano no puede guardarse de esta manera o si su peso es excesivo no podrá ser transportado en la cabina de la aeronave.

6. 5.7. Artículos Prohibidos en el Equipaje de Mano.

Se consideran elementos peligrosos para los pasajeros y/o sus pertenencias, tripulación de la aerolínea, o para la aeronave y por lo tanto están prohibidos, los siguientes, mismos que se señalan de forma enunciativa y no limitativa: Globos, balones o pelotas inflados, cañas de pescar, palos de lluvia, lanzas, dardos, toletes, herramientas domésticas, instrumentos quirúrgicos o punzo cortantes, vidrios, y todos los señalados en la Cláusula 5.3 de este instrumento, así como cualquier otro artículo que por sus características represente un peligro para los Pasajeros, la tripulación o la aeronave.

6. Condiciones Especiales de Transportación

0. 6.1 Transportación de Infantes.

De conformidad con la fracción II del Artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, todo Pasajero Adulto puede, sin pago de ninguna tarifa, llevar a un Infante a su cuidado sin derecho a asiento y sin derecho a franquicia de equipaje, por lo que la Aerolínea estará obligada a expedir sin costo alguno a favor del Infante el boleto y pase de abordar correspondientes.

Para efectos de lo anterior, el Pasajero, al momento de la documentación del Infante, deberá acreditar la edad de éste mediante el acta y/o certificado de nacimiento.

Por razones de seguridad operacional, la Aerolínea se reserva el derecho a transportar a infantes menores de 7 (siete) días de nacidos.

1. 6.2 Transportación de Menores viajando sin acompañante.

Conforme a lo establecido por los artículos 33 de la Ley y 42 del Reglamento, los menores de edad podrán viajar solos, bajo responsiva de sus

padres o tutores. En el caso de menores de edad que viajen solos o en compañía de personas mayores de edad que no ejerzan la patria potestad o tutela, se deberá acreditar que se cuenta con la autorización por escrito de quien la ejerza.

El documento en el que conste la autorización referida en el párrafo anterior deberá ser entregado al momento de la documentación, debiendo indicar además, el nombre de la persona a la que se entregará el Menor en la ciudad de destino. Si no se cumple este requisito, la Aerolínea no transportará al Menor.

No obstante lo anterior, los menores de 5 (cinco) años, siempre deberán viajar en compañía de sus padres o de un Adulto que cuente con la autorización de los padres, tutores o de quien ejerza la patria potestad o tutela sobre el Menor.

2. 6.3 Transportación de Menores viajando sin acompañante en Vuelos Internacionales.

De conformidad con la Ley de Migración mexicana y su Reglamento, para el traslado de menores de edad o de personas bajo tutela jurídica en términos de la legislación civil mexicana que viajen de México al extranjero solos, o vayan acompañados por un tercero mayor de edad distinto a quienes ejercen sobre ellos la patria potestad o tutela, será necesaria su documentación en el aeropuerto de origen y deberán presentar, además del pasaporte o documento de identidad válido y vigente, lo siguiente: (i) documento a través del cual quienes ejerzan la patria potestad o la tutela autorizan su salida del territorio nacional, otorgado ante fedatario público; o (ii) documento emitido por autoridad facultada para ello, en este último supuesto, dicho documento podrá ser el formato emitido por la autoridad migratoria de México, mismo que se encuentra disponible en la página electrónica oficial del Instituto Nacional de Migración y el cual puede ser consultado, completado e impreso en la siguiente liga: www.inm.gob.mx. Si el documento en el que consta la autorización se otorga en el extranjero deberá estar legalizado o apostillado según sea el caso, y acompañarse de la traducción respectiva cuando se trate de idioma distinto al español.

La anterior disposición es de carácter obligatorio tanto para mexicanos como para extranjeros que se encuentren en condición de estancia de residente permanente, residente temporal, residente temporal estudiante en México y/o menores que hayan adquirido la nacionalidad mexicana. No aplica para menores que viajen con ambos padres o con uno de ellos.

Sin el cumplimiento de los anteriores requerimientos, la Aerolínea negará la documentación y traslado de los menores de edad y personas sujetas a tutela jurídica, sin que exista responsabilidad alguna para ésta.

3. 6.4 Transportación de Pasajeros con necesidades especiales.

La transportación de Pasajeros con necesidades especiales quedará sujeta a lo siguiente:

En caso de que el Pasajero con necesidades especiales requiera el uso de oxígeno durante su vuelo, podrá hacerlo, siempre que el concentrador de oxígeno esté aprobado bajo los estándares de la FAA (Administración Federal de Aviación en los Estados Unidos de América, mismos que podrá consultar en la página de internet www.faa.gov) y cumpla con los mismos requisitos del equipaje de mano. Los concentradores de oxígeno deberán ser exclusivamente de uso medicinal y siempre que no exceda de 5 kilogramos de peso bruto.

Los Pasajeros con necesidades especiales, pueden viajar sin necesidad de presentar certificados médicos, salvo en los siguientes casos:

- Le fue practicada una cirugía, con menos de 10 días a la fecha de su traslado.
- Viaja con su concentrador de oxígeno de conformidad con lo señalado en el inciso anterior.
- Tiene alguna infección o enfermedad transmisible (no se permitirá el viaje si la enfermedad es fácilmente transmisible en ambientes cerrados como la cabina de los aviones, así como, si dicha enfermedad implica consecuencias severas a la salud de los demás pasajeros). En este caso, el

certificado médico deberá indicar las condiciones o precauciones para prevenir su contagio y señalar si dicha infección o enfermedad no es transmisible a las demás personas a bordo.

- o Tiene un problema de salud que ponga en duda razonable la conclusión de su vuelo con tranquilidad, sin necesidad de asistencia médica especial durante el viaje.

- o El certificado médico correspondiente, deberá contener los datos mínimos del médico tratante (nombre, especialidad, cédula profesional y teléfonos), en el que, asimismo, se mencione específicamente el padecimiento del pasajero y la autorización médica para que pueda ser traslado vía aérea.

- a. Las mujeres en estado de gravidez viajarán bajo su propio riesgo cuando excedan de los 7 (siete) meses de embarazo.

4. 6.5 Transportación de Pasajeros con discapacidad.

La transportación de Pasajeros con discapacidad quedará sujeta a lo siguiente:

- . La Aerolínea proporcionará a los Pasajeros con discapacidad que así lo requieran, asistencia para trasladarse entre áreas funcionales de la terminal aérea, tanto a la salida como a la llegada de su vuelo.

- a. Las sillas de ruedas sólo podrán ser transportadas como equipaje documentado. La Aerolínea sólo transportará sillas de ruedas con baterías no derramables.

- b. Los Pasajeros con discapacidad visual podrán viajar asistidos de perros guía, mismos que deberán estar provistos de arnés, correa y viajarán siempre a los pies de su dueño, asimismo, se deberá cumplir con lo señalado en la cláusula 6.7 de este contrato.

- c. La Aerolínea permitirá el abordaje de cualquier Pasajero y no podrá negar el derecho a su transporte por motivos de su discapacidad o condición, salvo que existan condiciones evidentes e inobjetables que determinen la existencia de un riesgo para su propia vida o seguridad, la de los demás pasajeros y/o de la operación, en cuyo caso, le entregará al Pasajero

una explicación por escrito, detallando las causas de la negativa de la transportación.

d. Los Pasajeros con discapacidad o la persona encargada de realizar la contratación del servicio de transportación aérea a su nombre, serán los únicos responsables de la información que, en su caso, proporcionen a la Aerolínea respecto a su movilidad o autonomía, así como de la decisión de viajar solos, la Aerolínea no requerirá al Pasajero con discapacidad que sea acompañado por una persona que lo asista.

5. 6.6 Transportación de mascotas.

La transportación de mascotas en cabina de pasajeros se realizará bajo la exclusiva responsabilidad del Pasajero y solo podrán transportarse aquellos animales que, a juicio del personal de la Aerolínea, no representen riesgo para la operación, los demás pasajeros o la tripulación. El número y transportación de esta clase de animales, quedará a la entera discreción de la Aerolínea.

El Pasajero tendrá derecho a transportar a su mascota en el compartimento de carga de la Aeronave como parte de su franquicia permitida de Equipaje Documentado, incluyendo su jaula, alimento y demás accesorios. En caso de constituir exceso de equipaje, se aplicarán los cargos correspondientes por ese concepto de conformidad con la cláusula 5.2.

Por razones de operación y de seguridad, la Aerolínea podrá restringir y/o negar la transportación de mascotas, así como determinar el número de mascotas que podrán ser transportadas tanto en la cabina de pasajeros como en el compartimento de carga.

Será responsabilidad del Pasajero contar con todos los documentos de entrada o salida al país, estado o territorio, de salud o de cualquier otra índole, necesarios para el traslado de su mascota, así como cubrir los costos que ello implique.

La transportación de mascotas estará sujeta al cumplimiento de las condiciones señaladas en la presente cláusula, así como a la no existencia de

severas afectaciones a la vida, salud, higiene y/o integridad física de los demás Pasajeros.

6. 6.7 Transportación de animales de servicio y/o apoyo emocional.

La Aerolínea aceptará a Pasajeros viajando con animales de apoyo emocional o psiquiátrico, mismos que serán aceptados en la cabina de pasajeros junto con la persona con discapacidad sin cargo extra, siempre y cuando ésta presente documentación de fecha reciente (máximo un año de la fecha de inicio del vuelo), de un profesional médico especializado en salud mental (por ejemplo un psiquiatra, psicólogo o el médico tratante del pasajero con discapacidad emocional, intelectual o psicosocial y/o trabajador social, este último sólo en USA), indicando que la persona está bajo cuidado profesional y requiere del animal para viajar en el avión. De acuerdo al numeral 7.2 de la circular obligatoria CO SA-09.2/13, en caso de no cumplir con el requisito anterior, el animal de apoyo podrá ser transportado como mascota en el compartimiento de carga presurizado, siendo susceptible al cargo correspondiente por parte del concesionario o permisionario de transporte aéreo.

La transportación de este tipo de animales en cabina de pasajeros y/o en el compartimiento de carga de la aeronave, se hará bajo la exclusiva responsabilidad del Pasajero y estará sujeta a la no existencia de severas afectaciones a la vida, salud, higiene y/o integridad física de los demás Pasajeros

Será responsabilidad del Pasajero contar con todos los documentos de entrada o salida al país, estado o territorio, de salud o de cualquier otra índole, necesarios para el traslado de sus animales de servicio y/o apoyo emocional, debiendo cubrir directamente todos los costos que ello implique.

Las animales de servicio y/o apoyo emocional, no serán considerados como equipaje para efectos de la franquicia permitida, por lo que no les serán aplicados cargos por exceso de equipaje en ningún caso.

7. Obligaciones de los Pasajeros
0. 7.1. Identificación del Pasajero.

Tanto al momento de documentarse como al de abordar la aeronave o en cualquier momento, el Pasajero deberá presentar al personal de la Aerolínea una identificación oficial original con fotografía, tanto personal como de los menores y/o infantes que viajen con aquél.

1. 7.2. Requisitos Gubernamentales para Vuelos Internacionales.

El Pasajero deberá cumplir con los requisitos de viaje establecidos por las autoridades gubernamentales tanto nacionales como internacionales, tales como presentación de visa, pasaporte, formatos migratorios, declaración aduanal, pago de impuestos de salida, permisos, y/o autorizaciones, por lo que deberá presentar la documentación que se sea requerida al momento de la entrada y salida del país de destino.

El Pasajero autoriza a la Aerolínea a proporcionar su identidad e información a la autoridad encargada de la seguridad aérea en el país de origen o destino que así lo solicite. En caso de que se niegue el servicio al Pasajero, por causas determinadas por la autoridad antes mencionada y que esa circunstancia quede debidamente comprobada, no implicará responsabilidad alguna para la Aerolínea, misma que quedará liberada de la obligación de transportar al Pasajero en fecha o posterior, de devolverle, compensarle o reembolsarle el monto del servicio, o de indemnizarlo en modo alguno.

Todo Pasajero que contrate los servicios de la Aerolínea para ser transportado en Vuelos Internacionales, deberá proporcionar el nombre y número telefónico de una persona que sirva como contacto. La información proporcionada permanecerá en el sistema de la Aerolínea, hasta que se haya cubierto el segmento de vuelo y será destruida por la Aerolínea después de la llegada del vuelo concerniente.

La información de los Pasajeros que sea recabada por la Aerolínea será protegida y resguardada en estricto apego a la Ley Federal de Protección de Datos Personales, de conformidad y con el objeto señalado en el aviso de privacidad que se hace del conocimiento del Pasajero al momento de la compra y el cual está a disposición del público en general en la página www.interjet.com.

2. 7.3. Normatividad Aeroportuaria.

El Pasajero deberá observar, respetar y permitir que se apliquen las medidas de seguridad señaladas en las normas del aeropuerto de que se trate, mismas que podrá consultar directamente en la terminal aérea correspondiente. De manera particular, el pasajero se obliga a cumplir con el artículo 43 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, el cual señala que, todo pasajero, equipaje de mano y equipaje por facturar se debe documentar con la anticipación que la Aerolínea indique para ser objeto de revisión antes de su transportación o embarque, con el propósito de verificar que no se transporten de forma ilícita armas o materiales, sustancias y objetos peligrosos.

8. Denegación del Servicio de Transporte

La Aerolínea podrá negar el servicio de transporte a aquellos Pasajeros que se ubiquen en los siguientes supuestos:

- . Cuando alguna autoridad prohíba su transportación.
- a. Cuando el Pasajero, en cualquier momento antes del despegue, profiera amenazas o insultos a los demás Pasajeros, al personal de la Aerolínea, a la tripulación o a cualquier tercero, o cuando adopte una actitud claramente escandalosa u ofensiva.
- b. Cuando el Pasajero presente signos visibles de haber ingerido alcohol o drogas en exceso.
- c. Cuando la Tarifa, impuestos, derechos y/o cargos aplicables se hubieran cubierto mediante medios fraudulentos o ilegales.

d. Por incumplimiento del Pasajero a cualquiera de las obligaciones a su cargo que se desprenden del presente contrato.

De configurarse cualquiera de los supuestos previstos anteriormente, la Aerolínea quedará exenta de devolver, reembolsar o compensar la Tarifa pagada por el Pasajero, así como de indemnizarlo en modo alguno. Asimismo, la Aerolínea quedará exenta de cualquier tipo de responsabilidad por concepto de daños y perjuicios que resulten de la negativa del servicio en términos de esta cláusula.

9. Cancelaciones

0. 9.1. Cambios y cancelaciones por parte de la Aerolínea.

La Aerolínea, a efecto de preservar la seguridad y viabilidad de la operación, podrá cambiar el horario, cancelar, dar por terminado, desviar, aplazar o demorar cualquier vuelo, cuando se actualice una causa que lo justifique.

1. 9.2. Responsabilidad por Cancelación de Vuelos.

En términos del artículo 52 de la Ley de Aviación Civil, en caso de cancelación de vuelo por causas imputables a la Aerolínea, que tengan por consecuencia la denegación del embarque, la propia Aerolínea, a elección del Pasajero, deberá:

- .Reintegrarle el precio pagado por la contratación de los servicios o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje;
- i. Ofrecerle, con todos los medios a su alcance, transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle, como mínimo y sin cargo, los servicios de comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino; alimentos de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo; alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando se requiera pernoctar y, en este último caso, transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto, o

ii. Transportarle en la fecha posterior que convenga al mismo Pasajero hacia el destino respecto del cual se denegó el embarque.

En los casos de las fracciones I y III anteriores, la Aerolínea deberá cubrir, además, una indemnización al pasajero afectado que no será inferior al veinticinco por ciento del precio pagado por los servicios contratados o de la parte no realizada del viaje.

10. Responsabilidad de la Aerolínea

0. 10.1. Indemnización por daños a la Persona del Pasajero.

En caso de que, por causas directamente atribuibles a la Aerolínea, un Pasajero sufra algún daño en su persona durante el trayecto comprendido entre el abordaje de la aeronave y el desembarco en el lugar de destino, el Pasajero podrá reclamar el derecho a percibir indemnizaciones que se sujetarán a lo dispuesto por el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, salvo por lo que se refiere al monto que será el triple de lo previsto en dicho artículo. Para la prelación en el pago de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

1. 10.2. Indemnización por Daños o Pérdida de Equipaje.

La indemnización por la destrucción o avería del Equipaje de Mano será de hasta cuarenta salarios mínimos. Por la pérdida o avería del Equipaje Documentado la indemnización será equivalente a la suma de setenta y cinco salarios mínimos.

Las reclamaciones por daños al Equipaje Documentado deben presentarse por escrito mediante el formato que para tal efecto le proporcione la Aerolínea al Pasajero, dentro de los 15 (quince) días naturales siguientes, contados a partir de la fecha de entrega del equipaje o de la fecha en que debió hacerse la misma. La no presentación oportuna de la reclamación aquí

mencionada, eximirá a la Aerolínea de la obligación de pagar cualquier tipo de indemnización.

2. 10.3. Responsabilidad por Aterrizaje en un Lugar Distinto al de Destino.

Cuando la aeronave, por caso fortuito o por fuerza mayor, aterrice en un lugar distinto al de destino, el Pasajero tendrá derecho a ser transportado por cuenta de la Aerolínea hasta dicho destino, tan pronto como sea posible.

3. 10.4. Causas Excluyentes de Responsabilidad.

La Aerolínea no estará obligada a pagar compensación alguna ni a realizar ningún reembolso al Pasajero cuando la demora, desvío, sustitución o cancelación de vuelo, se deban a causas imprevistas, caso fortuito o fuerza mayor.

11. Pasajeros Perturbadores e Insubordinados

Serán considerados como Pasajeros Perturbadores aquellos que no respeten las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una Aeronave o que no respeten las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturben el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave.

Los Pasajeros Insubordinados será aquellos que cometan a bordo de la Aeronave, desde el momento en que se cierra la puerta de la misma antes del despegue, hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje, un acto de: (i) Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que ponga en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas; (ii) Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuya la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones; (iii) Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponga en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes;

(iv) Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo; y (v) Desobediencia de órdenes o instrucciones legítimas impartidas con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.

En cualquiera de los casos anteriores, la Aerolínea tomará las medidas necesarias para impedir la continuidad de tal comportamiento, incluyendo la decisión de desembarcar al pasajero disruptivo en un punto distinto y más inmediato al del lugar de destino, así como ponerlo a disposición de las autoridades competentes y de instaurar los procedimientos que correspondan en su contra.

12. Condiciones Generales

0. 12.1. Modificaciones.

La Aerolínea podrá, adaptar, modificar o corregir en cualquier momento el contenido del presente contrato, sujetándose para tal efecto a lo dispuesto por la Ley y su Reglamento y/o cualquier otra regulación aplicable. En cualquier caso, el servicio será prestado de conformidad con los términos y condiciones que hubieren estado vigentes al momento de su contratación, salvo disposición legal en contrario.

Ni el Pasajero ni ningún agente o empleado de la Aerolínea están facultados para alterar, modificar o renunciar a cualquiera de los términos y condiciones consignados en este instrumento.

1. 12.2. Validez del Contenido del Contrato.

Aun cuando alguna disposición establecida en este instrumento pudiere quedar invalidada por resolución judicial, las demás disposiciones conservarán su validez y vigencia, y seguirán considerándose de observancia obligatoria para las partes.

2. 12.3. Jurisdicción y Legislación Aplicables.

La Procuraduría Federal del Consumidor es competente en la vía administrativa para resolver cualquier controversia que se suscite sobre la interpretación o cumplimiento del presente contrato. Sin perjuicio de lo anterior, las partes se someten a la jurisdicción de los Tribunales competentes en el Distrito Federal, renunciando expresamente a cualquier jurisdicción que pudiera corresponderles, por razón de sus domicilios presentes o futuros o por cualquier otra razón.

ANEXO 3

Contrato de transporte Aeroméxico

1. DEFINICIONES

Para los efectos de este contrato los siguientes términos tendrán los siguientes significados:

- "Contratante" será todo aquel que siendo mayor de edad y contando con plena capacidad jurídica para contratar, adquiere por este medio los Boletos y/o servicios ofrecidos por el Transportista.

- "Pasajero" persona que porta un boleto legalmente adquirido ya sea por lo haya adquirido directamente o mediante un contratante legal, considerando que no podrán adquirir Boletos y/o comprar o reservar a través de www.aeromexico.com, menores de edad y/o personas que no tengan dicha capacidad, por lo que el Pasajero declara en este acto ser mayor de edad y tener capacidad legal para contratar.

Los Grupos, entendiéndose por tal más de diez personas, no podrán adquirir sus Boletos por medio de www.aeromexico.com, ya que los Grupos se manejan directamente en oficinas de Boletos de Aeroméxico y para ellos aplicarán políticas especiales, sin embargo los Grupos podrán solicitar su reservación a través de <http://www.aeromexico.com/gruposyconvenciones>

- "Boleto", significa el documento o confirmación electrónica también conocido como Boleto electrónico o E-ticket que acredita al Pasajero como usuario legítimo del servicio contratado con el Transportista del cual forma parte integrante el presente contrato.

- "Transporte" es equivalente a transportación aérea y todos los servicios aéreos relacionados con dicha transportación aérea, ya sea nacional o internacional.

- "Transportista" se refiere a todas las líneas aéreas que conducen o transportan Pasajeros, sus pertenencias y sus equipajes de acuerdo con

este contrato o prestan cualquier otro servicio incidental al Transporte aéreo sea transportación terrestre, marítima o del tipo que al efecto se requiera.

- "Talón de Equipaje" significa el documento que acredita al Pasajero como propietario legal del equipaje entregado a la aerolínea a cambio del mismo.

- "Convenio de Varsovia" se refiere a la Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte aéreo internacional, que fue firmada en Varsovia el 12 de octubre de 1929 y la enmienda a dicho convenio que se acordó en la Haya el 28 de septiembre de 1955, según proceda.

- "Convenio de Montreal" se refiere al Convenio para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Montreal el 28 de Mayo de 1999.

- "Ley de Aviación Civil" se refiere a la Ley de Aviación Civil publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995 (Actualizado en el Diario Oficial de la Federación al 05 de Julio de 2006).

- "Reglamento de la Ley de Aviación Civil" se refiere al Reglamento de la Ley de Aviación Civil publicado en el Diario Oficial de la Federación el 07 de diciembre de 1998.

- "Ley de Vías Generales de Comunicación" se refiere a la Ley de Vías Generales de Comunicación publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940 (Actualizado en Diario Oficial de la Federación al 25 de Octubre de 2005)

- "Reglamento de la Ley de Aeropuertos" se refiere al Reglamento de la Ley de Aeropuertos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de enero de 2000 (Actualizado en el Diario Oficial de la Federación al 09 de Septiembre de 2003).

2. DISPOSICIONES APLICABLES

El Transporte de acuerdo con este contrato queda sujeto a los reglamentos y limitaciones que se refieren a la responsabilidad que fija el Convenio de Varsovia o el Convenio de Montreal, a menos que el viaje no sea "Internacional", según los términos definidos en los Convenios citados.

En tanto no exista contraposición con lo anterior, el Transporte y demás servicios prestados por cada línea Transportista están sujetos a:

(I) las disposiciones contenidas en este contrato,

(II) las tarifas y reglamentación aplicables ya sea en vuelos de Aeroméxico y/o Aeroméxico Connect, y/o vuelos de otras aerolíneas, con las que se tenga convenio y / o estén permitidas en la reglamentación de la tarifa, o bien formen parte de la red de rutas comercializadas por Aeroméxico.

(III) las condiciones para el Transporte del Transportista y demás reglamentación aplicable que forman parte integral de este contrato (y que están a la disposición de los solicitantes en las oficinas del Transportista), excepto en el caso de transportación de un lugar dentro de los Estados Unidos de América, Canadá Asia, Europa, Centro y Sudamérica o hacia cualquier lugar al exterior de estos Países, casos en los que serán aplicables las tarifas en vigor en dichos Países.

(IV) las disposiciones legales que resulten aplicables a cada caso en particular.

2.1. REGIMEN DE RESPONSABILIDAD E INSPECCIÓN PÚBLICA DE LAS TARIFAS

El Transporte está sujeto al régimen de responsabilidad establecido por la Ley de Vías Generales de Comunicación y la Ley de Aviación Civil así como en su respectivo reglamento. Las Tarifas y Reglas de Aplicación respectivas forman parte integrante de este Boleto y están a disposición de manera electrónica para

consulta del pasajero en las oficinas del Transportista, en las agencias de viajes que fungen como sus representantes y en la página www.aeromexico.com.

Todas las tarifas efectivas para el Contratante de las cuales el Transportista sea parte así como todas las publicaciones con respecto a las tarifas que hayan sido elaboradas pero que aún no sean efectivas, se encuentran en el sistema de reservaciones en forma electrónica a disposición del público en las oficinas de boletos del Transportista y en los distintos aeropuertos en los que el Transportista opera. Estas Tarifas pueden ser revisadas por cualquier persona que así lo solicite y sin necesidad de dar ninguna razón para hacerlo, siempre y cuando presente el recibo de compra. El personal del Transportista en turno en dichas oficinas facilitará, la revisión de las mencionadas tarifas cuando así les sea solicitado.

Adicionalmente todas las tarifas de la Transportista, se encuentran a disposición del público en forma electrónica mediante los sistemas de reservaciones de Aeroméxico, en las oficinas del Transportista y en las agencias de viajes que fungen como sus representantes.

3. DEL BOLETO

El nombre del Transportista puede abreviarse en el Boleto, siempre y cuando el nombre completo y la abreviación figuren en las tarifas, en las condiciones para el Transporte o en la reglamentación aplicable o itinerarios del Transportista. El domicilio del Transportista será el aeropuerto de salida que aparezca en el Boleto frente a la primera abreviatura del nombre del Transportista. Las escalas convenidas son los lugares que se indican en el Boleto y en la confirmación de la reservación de cada Contratante o que figuren en los horarios de Transportista como escalas previstas en el itinerario del Pasajero. El Boleto y la confirmación de la reservación también contendrán la fecha, conexiones en caso de que las haya y el equipo que operará entre otros datos.

La transportación que se proporcione al amparo de este contrato por varias empresas, en forma sucesiva, se considerará como una sola operación.

Cuando una empresa Transportista expida un Boleto para el Transporte en las rutas de otro Transportista, se considera que la primera actúa sólo como agente de la segunda.

Al respecto, el Transportista para el cual se expida dicho boleto será responsable por el viaje en los términos y bajo las condiciones descritas en el presente contrato, sin perjuicio de la responsabilidad por parte de la aerolínea que actúa como agente respecto del Pasajero.

Este Boleto es válido por un año a partir de la fecha de expedición a menos que se indique lo contrario en el mismo, en las tarifas del Transportista, en las condiciones para el Transporte o en la reglamentación aplicable. La tarifa para el Transporte objeto de este contrato está sujeta a modificación en cualquier momento y sin previo aviso. El Transportista podrá negarse a dar el servicio si la tarifa correspondiente no ha sido pagada.

Los Boletos adquiridos a través de www.aeromexico.com serán vigentes, salvo buen cobro de la cantidad que ampara la compra de este Boleto, en los términos y condiciones aquí descritas, queda a juicio del Contratante imprimir el comprobante de la transacción para presentarlo en el Aeropuerto, donde se le entregará su pase de abordar.

El número de reservación y/o compra emitido a través de www.aeromexico.com será suficiente para que en los diversos mostradores del Transportista ubicados en el Aeropuerto de salida del vuelo correspondiente le sea entregado al Pasajero su pase de abordar.

En caso de que sea aplicable de acuerdo al vuelo e itinerario, el recibo que se emita por la compra o reservación de los servicios ofrecidos por aeromexico.com podrá ser impreso por Web Check-in por una única ocasión y tendrá todos los efectos legales de cualquier comprobante fiscal. Los términos y condiciones de Web Check-In están disponibles en <http://www.aeromexico.com/webcheckin>

4. DEL EQUIPAJE

El equipaje documentado será entregado al portador de la etiqueta (talón de equipaje) que corresponda al mismo. En caso de daño o faltante de artículos a su equipaje, en vuelos nacionales e internacionales, deberá efectuar su reclamo inmediatamente después de haber recibido su equipaje y percatarse de la irregularidad a la entrega. En caso de pérdida del mismo, se deberá presentar la queja detallando contenidos por escrito en un término máximo de 15 días naturales posteriores a la fecha del vuelo, en caso de vuelos nacionales y para vuelos internacionales como máximo dentro de los siguientes 21 días naturales.

En todo caso, cualquier reclamo por irregularidad al equipaje o referente al mismo deberá ser formulado antes de abandonar el aeropuerto correspondiente y ratificado dentro de los plazos establecidos en el párrafo anterior.

4.1. FRANQUICIA DE EQUIPAJE POR PASAJERO PARA VUELOS OPERADOS POR AEROMÉXICO Y/O AEROMÉXICO CONNECT

En vuelos dentro de la República Mexicana e internacionales, aplicarán las políticas localizadas en: <http://www.aeromexico.com/politicasddeequipaje>

La Franquicia de Equipaje permitido así como las tarifas por piezas adicionales de equipaje localizadas en aeromexico.com están sujetas a cambio sin previo aviso. Tratándose de vuelos operados por otra aerolínea, favor de confirmar las políticas de equipaje en las oficinas de la aerolínea en cuestión.

4.2. EQUIPAJE DE MANO

En caso de Aeroméxico, así como de Aeroméxico Connect, en todos los vuelos se permite llevar además del portafolio o bolsa de mano o computadora portátil, una pieza de mano por Pasajero, que no pese más de 10 kilogramos (22 libras) y en su superficie lineal externa no exceda de 1.15 metros (45 pulgadas); las ayudas para la movilidad de pasajeros (muletas, bastones, sillas de ruedas)

podrán guardarse en cabina de pasajeros, condición que está en función de la disponibilidad de espacio en los equipos de vuelo, tratándose de otra aerolínea, favor de confirmar las políticas de equipaje de la misma.

4.3. EXCESO DE EQUIPAJE

En caso de Aeroméxico y/o Aeroméxico Connect, en rutas nacionales e internacionales, se adopta un sistema mixto para el cobro de equipaje con límites tanto para el número de piezas como por peso y volumen de las mismas. Se cobrarán los cargos estipulados de acuerdo a este sistema más el correspondiente Impuesto al Valor Agregado.

Dichos cargos están a disposición de los Pasajeros en nuestras oficinas de Boletos o mostradores del Aeropuerto de que se trate.

En todos los casos el exceso de equipaje será transportado sujeto a la disponibilidad de espacio en el avión.

Para mayor información respecto de Franquicias y Excesos de Equipaje, favor de consultar <http://www.aeromexico.com/politicaddeequipaje>

4.4. IDENTIFICACIÓN DEL EQUIPAJE

Todo equipaje debe estar identificado en el exterior y en el interior con el nombre y domicilio del Pasajero. Las etiquetas para identificación de equipaje están a disposición sin costo, en cualquier mostrador de Aeroméxico o en las agencias de viajes que fungen como sus representantes.

4.5. RECOMENDACIONES EN SU EQUIPAJE DOCUMENTADO

- No incluir artículos de valor, dinero, joyas, aparatos electrónicos, artículos de fotografía o video, computadoras portátiles, programas de computación equipos celulares, medicamentos vitales ni artículos perecederos o líquidos, documentos de negocios, escrituras o investigaciones y artículos de arte (en caso de omitir

este punto, el Transportista no se hace responsable por cualquier pérdida o daño parcial o total).

- La documentación de artículos frágiles es bajo su propio riesgo.
- Verificar que la contraseña descrita en la etiqueta de documentación del equipaje (talón de equipaje) corresponda con su lugar de destino.
- Al recoger su equipaje verifique que la cantidad de contraseñas coincida con las piezas y números de registro.

IMPORTANTE: Aeroméxico y/o Aeroméxico Connect no se hacen responsables por Equipajes previamente dañado o en mal estado, Equipaje con exceso de dimensión, peso o sobre llenado, cualquier daño resultante u ocasionado por las inspecciones de seguridad efectuadas por TSA (Transport Security Administration) PF (Policía Federal) o cualquier organismo gubernamental, cualquier daño menor en el equipaje en: ruedas, soportes, correas, asas retráctiles, cierres, pérdida de candados, correas externas o defectos de fábrica, así como daño o pérdida de artículos de valor, dinero, joyas, aparatos electrónicos, artículos de fotografía o video, computadoras portátiles, equipos celulares, medicamentos vitales ni artículos perecederos o líquidos, piedras preciosas, objetos de arte, documentos de valor, acciones y certificados negociables o por artículos de fácil descomposición, los cuales no se consideran como equipaje y que sean transportados sin conocimiento y consentimiento de Aeroméxico y/o Aeroméxico Connect, en el equipaje documentado.

Igualmente, Aeroméxico y/o Aeroméxico Connect no se hacen responsables en caso de que el Pasajero:

- No verifique que la contraseña descrita en la etiqueta de documentación (talón de equipaje) del equipaje documentado corresponda con su lugar de destino.
- Al recoger su equipaje, no verifique que la cantidad de contraseñas coincida con las piezas y números de registro.

5. OBLIGACIONES DEL PASAJERO

5.1. LLEGADA ANTICIPADA AL AEROPUERTO

Los pasajeros se obligan a observar los tiempos mínimos de antelación para documentarse en los aeropuertos que involucre su itinerario, desde su origen a su destino final.

Los tiempos mínimos varían dependiendo de las ciudades de salida, pero se recomienda una anticipación de 2 horas para vuelos Nacionales y 3 horas para vuelos Internacionales.

Aeroméxico y/o Aeroméxico Connect de ninguna manera aceptarán responsabilidad respecto a pasajeros que por no ajustarse a los tiempos mínimos de antelación a su documentación pierdan su vuelo. En estos casos el pasajero se sujetará a las condiciones de la regla de la tarifa adquirida para los efectos de abordar un nuevo vuelo.

Nota: Revise los tiempos de presentación anticipada acorde a su lugar de salida en <http://www.aeromexico.com/tiempominimodepresentacion>

5.2. BOLETOS

Todos los Boletos son personales e intransferibles, el Pasajero no podrá ceder, transferir o transmitir total o parcialmente bajo ningún título los derechos y obligaciones derivados del presente contrato en el entendido de que cualquier cesión efectuada en contravención a lo establecido en el presente contrato será nula, en este sentido no podrá ceder su Boleto ni se permitirá bajo ningún motivo el cambio de nombre en el mismo. Asimismo, el Transportista podrá exigir la identificación del Pasajero y anular el Boleto si lo pretende utilizar otra persona.

5.3. REGLAS DE APLICACIÓN GENERAL PARA LAS TARIFAS DE AEROMÉXICO Y/ O AEROMÉXICO CONNECT

El Contratante se obliga a pagar los servicios de transportación adquiridos a través de la reserva o compra en www.aeromexico.com. Las tarifas de

transportación ofertadas están sujetas a las condiciones generales previstas en su reglamentación, tales como:

Capacidad limitada: las clases de reservación y sus tarifas no están necesariamente disponibles en todos los vuelos.

Temporalidad: Los niveles de precio y condiciones pueden variar dependiendo de los lugares de destino y las fechas seleccionadas.

Precompra: Dependiendo de la tarifa elegida, esta puede requerir de pago anticipado o compra inmediata (reservación y compra al mismo tiempo).

Estadía mínima o máxima: Algunas tarifas a ciertos destinos pueden requerir un mínimo o un máximo de estadía.

Escalas: Las que permita la regla de la tarifa adquirida.

Penalizaciones: Pueden aplicar por cancelación, reembolso, por cambios, expedición o revalidación del Boleto, en base a la regla de la tarifa adquirida, el usuario podrá conocer los términos y condiciones de la tarifa que está adquiriendo durante el flujo de compra en virtud de que las mismas varían en relación con la clase, ruta, vuelo y/o fecha del vuelo adquirido.

Cargos por cancelación:

En virtud de que los paquetes Gran Plan involucran otros prestadores de servicio, estos deberán cancelarse con más de 72 horas de anticipación, para evitarse el cargo.

El Transportista se reserva el derecho de cancelar la ruta sin previo aviso, con la obligación de proteger al pasajero en los servicios de otra aerolíneas de ser posible o de reembolsar la tarifa del segmento correspondiente que no se hubiera utilizado, en términos del artículo 52 de la Ley de Aviación Civil, y sujeto a los procedimientos establecidos por los Transportistas respecto a cambios involuntarios y reembolsos.

En caso de que el Pasajero desee cambiar su itinerario, deberá pagar las penalidades correspondientes a la tarifa adquirida, por el cambio de vuelo, fecha o destino siempre y cuando la regla tarifaria lo permita. El Pasajero se sujetará al procedimiento que establezca el Transportista respecto de cambios involuntarios

y reembolsos. Para mayor información acerca de los términos y condiciones aplicables a la regla tarifaria adquirida, el usuario podrá conocer los términos y condiciones de la tarifa que está adquiriendo durante el flujo de compra en virtud de que las mismas varían en relación con la clase, ruta, vuelo y/o fecha del vuelo adquirido.

Las tarifas y su reglamentación están sujetas a las leyes de oferta y demanda por lo que pueden cambiar en cualquier momento.

La reservación en si misma, no garantiza la aplicación de la tarifa elegida si se realiza el pago posteriormente a la fecha límite indicada por la aerolínea al Contratante al momento de realizar la reservación, por lo que se ajustará a las condiciones de la regla tarifaria correspondiente.

El Contratante podrá conocer los términos y condiciones de la tarifa que está adquiriendo durante el flujo de compra en virtud de que las mismas varían en relación con la clase, ruta, vuelo y/o fecha del vuelo adquirido.

Penalizaciones y pago de diferencia de tarifa: Pueden aplicar por cancelación, reembolso, por cambios, expedición o revalidación del Boleto, en base a la regla de la tarifa adquirida, el usuario podrá conocer los términos y condiciones de la tarifa que está adquiriendo durante el flujo de compra en virtud de que las mismas varían en relación con la clase, ruta, vuelo y/o fecha del vuelo adquirido.

5.4. CARGO

El Contratante se obliga a aceptar el cargo realizado a su tarjeta de crédito o en la forma que se estipule al momento de la compra a través de www.aeromexico.com en el entendido de que al momento de ingresar el número de su tarjeta de crédito, la solicitud de compra de servicios a través de www.aeromexico.com será procesada y se realizará el cargo correspondiente, quedando sujeto a la correspondiente **autorización bancaria**.

Serán aceptadas como forma de pago el cargo realizado a las siguientes tarjetas de crédito:

- VISA®
- AMERICAN EXPRESS® (TARJETAS DE SERVICIO Y CRÉDITO)
- MASTERCARD®.

Para mayor información sobre el total de cargos que la Transportista le hará, favor de consultar <http://www.aeromexico.com/cargosporservicio>

5.5. ARTÍCULOS PELIGROSOS EN EQUIPAJE

Muchos artículos de uso común en casa o el lugar de trabajo pueden resultar peligrosos cuando son transportados a bordo de un avión. Dichos artículos pueden sufrir alteraciones debido a las variaciones de temperatura y presión durante el vuelo, por lo cual están restringidos en áreas estériles de los aeropuertos (salas de última espera, plataforma etc.) y prohibidos a bordo del avión, ya sea como equipaje documentado o de mano.

El Pasajero se obliga a no llevar dentro de su equipaje de mano o facturado, ninguno de los siguientes artículos:

- Gases comprimidos tales como gas butano, propano, oxígeno, etc.
- Cilindros a presión incluyendo pintura en spray, cargas para encendedor, cilindros para combustible usados (para cocinetas), tanques de oxígeno con una presión superior a 20 psi, etc.
- Corrosivos como ácidos, álcalis, mercurio, aditivo para acumuladores etc.
- Explosivos incluyendo armas de fuego, balas, cohetes, juegos pirotécnicos, fulminantes, luces de bengala etc.
- Líquidos o sólidos inflamables como gasolina, cerillos de fricción, pinturas, solventes, etc.
- Materiales radioactivos
- Portafolios o cajas con mecanismos instalados de alarma

- Otros artículos peligrosos como material magnético y sustancias irritantes
- Oxidantes como blanqueadores o peróxidos
- Sustancias venenosas e infecciosas como insecticidas, herbicidas, cultivos virales, etc.
- Sangre humana, órganos y tejidos, así como muestras de laboratorio
- Otros que a juicio de la reglamentación vigente y conforme a políticas de la Transportista puedan causar daño a la salud de Pasajeros, empleados, aeronaves o instalaciones
- Algunos de los artículos mencionados pueden transportarse como carga aérea si se empacan de acuerdo a los reglamentos
- Medicinas y artículos de tocador que contengan alcohol o aerosoles pueden transportarse en pequeñas cantidades

Del mismo modo, queda prohibida la transportación de explosivos, objetos punzo cortantes, sustancias o mercancías ilícitas u otros objetos prohibidos por la normatividad nacional e internacional susceptibles de dañar la aeronave, asimismo queda prohibido también el Transporte de cualquier tipo de carga que pueda causar molestias a los demás viajeros o que no sea apropiada para ser transportada en la cabina de Pasajeros así como la transportación de los tipos de mercancía descrita en la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT/2003 “Listado de las sustancias y materiales peligrosos más usualmente transportados” publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de diciembre de 2003.

Durante el viaje los Pasajeros no podrán llevar consigo armas de fuego, salvo aquellos Pasajeros que en razón de sus funciones les sea obligatorio llevarlas, en ese sentido, el Pasajero se obliga a portar el permiso especial que al efecto otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o la Secretaría de la Defensa Nacional, en caso de que decida transportar armas de fuego, municiones, acorde a las Leyes vigentes de la República Mexicana o de cualquier Estado sobre el cual tenga que volar. Los trámites y permisos serán efectuados por el Pasajero, quedando el Transportista exento de responsabilidad si el

Pasajero no consigue en tiempo los permisos para transportar dichos artículos. Cuando el Pasajero compruebe ante el personal de la empresa tener autorización expedida por autoridad competente para portar armas, ésta deberá quedar mediante recibo, en el compartimento de carga dentro de la zona de seguridad destinada para el manejo de este tipo de artículos, la cual será devuelta una vez que se llegue al destino del pasajero y en la zona destinada por la Autoridad para tal fin.

El Transportista se reserva el derecho de exigir el permiso correspondiente para aquellos objetos que por su propia naturaleza perturbe a los demás Pasajeros o que no sea recomendable transportarlos por vía aérea.

5.6. MEDIDAS DE SEGURIDAD

El Pasajero al momento de adquirir el Boleto de Transporte, acepta y autoriza al Transportista o al tercero que éste designe, a revisar su equipaje de mano y/o documentado, y en caso de detectar en el mismo artículos no autorizados de acuerdo con la legislación nacional (Artículos 17 y 34 de la Ley de Aviación Civil y Artículo 154 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y demás aplicables) o Internacional aplicable, a que abran su equipaje y en su caso retiren los artículos no autorizados o considerados peligrosos, previstos en la mencionada lista o, sólo en caso estrictamente necesario, nieguen el abordaje del equipaje sin responsabilidad para el Transportista o tercero designado por el Transportista. Agradecemos el apoyo y comprensión en las revisiones, inspecciones y verificaciones que debemos efectuar tanto al Pasajero como a sus pertenencias durante la documentación y/o abordaje a nuestros vuelos.

El Transportista con base en el artículo 33 de la Ley de Aviación Civil se reserva el derecho de negar el abordaje a los Pasajeros que porten armas sin el permiso correspondiente, que se encuentren en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o enervantes, que provoquen o hayan provocado disturbios a bordo de las aeronaves del Transportista así mismo a

aquellos Pasajeros que por su conducta constituyan peligro o riesgo para sí mismos o para otras personas y sus bienes a bordo así como aquellos Pasajeros que den muestras notorias de agresividad o que presenten síntomas de alguna enfermedad contagiosa transmisible durante el transcurso del vuelo y que pueda ser peligrosa a la tripulación y demás pasajeros de conformidad con el artículo 41 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil y con los lineamientos que en cada caso determine la Secretaria de Salud.

5.7. DOCUMENTOS DE VIAJE

Los Pasajeros deberán poseer y portar durante todo el tiempo de su viaje la documentación vigente (pasaportes, visas, tarjetas de turista, certificados de vacunación, etc.) exigibles por los países a, desde, o a través de los cuales se vaya a viajar, siendo de su exclusiva responsabilidad el cumplimiento de estos requisitos así como de las demás obligaciones gubernamentales impuestas por dichos países para su legal estadía y/o tránsito en ellos.

5.8. USO DE APARATOS ELECTRÓNICOS A BORDO: De conformidad con las disposiciones legales aplicables y las instrucciones que el Transportista señale a los Pasajeros a bordo, quedará prohibido el uso de los siguientes aparatos electrónicos, en virtud de que pueden llegar a interferir en los sistemas de comunicación y radionavegación del avión:

- Equipos transmisores-receptores (walkie talkie, radios de frecuencia modulada, radios de banda civil, receptores de mensajes de dos vías),
- Radios AM-FM o televisores portátiles,
- Juguetes de control remoto
- Scanners de VHF

Algunos aparatos podrán ser usados cuando la tripulación así lo indique después del despegue de la aeronave y hasta antes de empezar el descenso,

debiendo apagarlos cuando la tripulación por cuestiones de seguridad así lo indique:

- Computadoras portátiles
- Grabadoras / reproductoras de audio y video (reproductores de MP3, reproductores de discos compactos y/o de cassettes, etc.)
- Lectoras de discos compactos y/o DVD
- Calculadoras
- Cámaras fotográficas

Videocámaras, tocacintas, juegos electrónicos (video games)

Solo podrán utilizarse los teléfonos móviles, bajo las siguientes condiciones:

- Cuando el avión esté en tierra y las puertas estén abiertas.
- Durante el proceso de abordaje mientras las puertas del avión estén abiertas.
- Durante el abastecimiento de combustible.
- Arriba de 10,000 pies únicamente los celulares que tengan la función "Modo Vuelo" la cual en caso de requerirse se verificará por parte de los Sobrecargos
- Después del aterrizaje, una vez que el avión haya abandonado la pista y se encuentre en rodaje a la puerta de llegada.
- Cuando se tenga indicación de interferencia de comunicación y/o navegación, se solicitará a los pasajeros apagar de inmediato sus teléfonos móviles, condición que será indicada por el Capitán a la tripulación de cabina para su revisión.

6. TIPO DE CAMBIO

Con respecto a los Boletos y/o servicios reservados y/o comprados en los Estados Unidos Mexicanos a través de www.aeromexico.com, las tarifas, impuestos, derechos y cargos válidos a la fecha de la reservación y/o compra, así como el cargo aplicado a las tarjetas de crédito expedidas en ese país serán listados en pesos mexicanos (MXN) y el Contratante podrá ver reflejado dicho cargo en su estado de cuenta según se especifique en el contrato

correspondiente de su tarjeta de crédito en la moneda del país donde dicho plástico fue emitido.

Con respecto a los Boletos y/o servicios reservados y/o comprados en Europa a través de www.aeromexico.com en los países pertenecientes a la Comunidad Económica Europea, las tarifas, impuestos, derechos y cargos válidos a la fecha de la reservación y/o compra, así como el cargo aplicado a las tarjetas de crédito expedidas en los países miembros de dicha Comunidad podrán ser listados en euros (EUR), salvo aquellos países que conserven su moneda local y el Contratante podrá ver reflejado dicho cargo en su estado de cuenta según se especifique en el contrato correspondiente de su tarjeta de crédito en la moneda del país donde dicho plástico fue emitido.

Con respecto a los Boletos y/o servicios reservados y/o comprados a través de www.aeromexico.com en cualquier otra parte del mundo no mencionada en los párrafos precedentes, las tarifas, impuestos, derechos y cargos válidos a la fecha de la reservación y/o compra, así como el cargo aplicado a las tarjetas de crédito expedidas en esos países serán listados en dólares americanos (USD) y el Contratante podrá ver reflejado dicho cargo en su estado de cuenta según se especifique en el contrato correspondiente de su tarjeta de crédito en la moneda del país donde dicho plástico fue emitido.

7. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA, SOBREVENTA Y/O ABORDAJE DENEGADO

El Transportista pondrá todo su empeño para transportar al Pasajero y su equipaje con diligencia razonable. Las horas que aparecen en los itinerarios o en cualquier otra parte no están garantizadas ni forman parte de este contrato (ya que son tiempos estimados y no son parte integral de este contrato). El Transportista podrá sustituir, sin previo aviso, a otros Transportistas o aviones y podrá alterar u omitir los puntos de escala que aparezcan en el Boleto de ser necesario. Los horarios están sujetos a cambio sin previo aviso. El Transportista

no asume ninguna responsabilidad por conexiones que el Pasajero tenga que hacer con otras aerolíneas o contratos adquiridos fuera del Itinerario del Transportista.

En caso de que por causas imputables al Transportista le sea denegado el embarque a algún Pasajero por causas imputables al Transportista o denegación de embarque por expedición de Boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave, en términos de la fracción VII del artículo 38 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, el Transportista será responsable de hacerle saber al Pasajero las siguientes opciones con las que cuenta en los términos del artículo 52 de la Ley de Aviación Civil:

- Que el Transportista reintegre al Pasajero el precio del Boleto o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje, en este caso el Transportista deberá cubrir además una indemnización al Pasajero afectado que no será inferior al 25% del precio del Boleto o de la parte no realizada del viaje;
- Que el Transportista ofrezca al Pasajero, con todos los medios a su alcance, Transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle, como mínimo y sin cargo, los servicios de comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino; alimentos de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo; alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando se requiera pernocta y, en este último caso, el Transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto, o
- Que el Transportista traslade al Pasajero en la fecha posterior que convenga al mismo Pasajero hacia el destino respecto del cual se denegó el embarque, en este caso el Transportista deberá cubrir además una indemnización al Pasajero afectado que no será inferior al 25% del precio del Boleto o de la parte no realizada del viaje.

El Pasajero reconoce y acepta que el Transportista no será responsable del pago de los daños y perjuicios ocasionados por el incumplimiento en la prestación

de los servicios contratados a través de www.aeromexico.com en el evento de caso fortuito o fuerza mayor, que de manera enunciativa más no limitativa, incluyen actos de las autoridades gubernamentales, cumplimiento u observancia de leyes, reglamentos, órdenes y requerimientos gubernamentales o de sus agencias o dependencias, huelgas, paros laborales, cierres temporales de los aeropuertos objeto del servicio, alteración de la paz pública, temor o inminencia de guerra, guerra civil, bloqueo, embargo, epidemias, pandemias, cuarentenas, piratería aérea, incendio, inundación, mala situación meteorológica (niebla, lluvia, helada, nieve, etc.) o causas similares ajenas a la voluntad de los contratantes, avería o accidentes sufridos por la aeronave que a juicio del capitán a cargo de la aeronave pueda poner en peligro la operación y seguridad de los Pasajeros y de la tripulación o circunstancias similares a las anteriores, entre otras, que hagan imposible el cumplimiento de la prestación de los servicios contratados.

El Pasajero manifiesta y está de acuerdo en que en caso de que el evento de caso fortuito o fuerza mayor termine, el presente contrato continuará surtiendo sus efectos de pleno derecho a partir del momento en que la causa de caso fortuito o fuerza mayor hubiere terminado, sujeto lo anterior a que la prestación de los servicios pueda realizarse una vez terminada la causa de caso fortuito o fuerza mayor, de conformidad con el último párrafo del artículo 36 del Reglamento a Ley de Aviación Civil.

Cualquier exclusión o limitación de la responsabilidad del Transportista será aplicable en beneficio de sus agentes, empleados y representantes, así como de cualquier persona cuyo avión se utilice por el Transportista para efectuar el Transporte y sus agentes, empleados y representantes.

8. AVISO A LOS PASAJEROS INTERNACIONALES EN RELACIÓN CON EL LÍMITE DE RESPONSABILIDAD

Se comunica a los Pasajeros que efectúen viaje con destino final o escala en un país distinto al de origen, que existe la posibilidad de que las disposiciones del Convenio de Varsovia o del Convenio de Montreal sean aplicables, según sea el caso, al viaje completo así como todo Transporte en el cual el punto de partida y

el de destino, haya o no interrupción de Transporte o trasbordo, estén situados en territorio de alguna de las partes contratantes de dichos convenios. El Transporte sin escala entre dos puntos dentro del territorio de un solo estado parte del Convenio de Montreal o Varsovia no se considerará internacional y no se sujetará a dichos convenios.

9. LINEAMIENTOS DE PRIVACIDAD

Los presentes términos y condiciones representan la política de privacidad sobre el uso de la información incluida en la base de datos de www.aeromexico.com y por tanto el Contratante acepta que al momento de insertar su información en www.aeromexico.com se conduce con verdad y manifiesta lo siguiente:

1. El Contratante acepta que toda la información agregada por él o que a su vez se obtenga mediante su acceso a www.aeromexico.com, será susceptible de compilarse y fijarse en una base de datos (en adelante, Base de Datos), misma que será propiedad de Aerovías de México S.A. de C.V.
2. El Contratante concede a Aerovías de México S.A. de C.V. autorización expresa para publicar, divulgar y/o transmitir la información que haya insertado en la Base de Datos en términos del artículo 109 de la Ley Federal del Derecho de Autor.
3. Aerovías de México S.A. de C.V. se compromete y el Contratante acepta a que toda la información compilada en la Base de Datos será almacenada y protegida para evitar su pérdida, uso indebido o alteración sin que por ello sea de ninguna forma responsable por la interceptación, reproducción o robo por parte de terceros de la información contenida en la Base de Datos.
4. El Contratante acepta que mediante la inserción de su información en www.aeromexico.com otorga su consentimiento expreso referido en el artículo 76bis de la Ley Federal de Protección al Consumidor a fin de que Aerovías de México S.A. de C.V. pueda difundir y transmitir la información

insertada en la Base de Datos a otros proveedores o autoridades competentes que así lo requieran.

5. El Contratante otorga su consentimiento expreso para a su vez, recibir información con carácter o para fines de mercadotecnia o publicitarios por parte de Aerovías de México S.A. de C.V. en términos de los artículos 16, 18 y 18 bis de la Ley Federal de Protección al Consumidor.

6. Aerovías de México S.A. de C.V. declara y el Contratante acepta que Aerovías de México S.A. de C.V. no será responsable ni ejerce de ninguna forma ningún tipo de control sobre los enlaces a páginas distintas, portales etc. de terceras personas ajenas a Aerovías de México S.A. de C.V. que pueda llegar a contener www.aeromexico.com

10. AVISO DE LOS IMPUESTOS Y DERECHOS GUBERNAMENTALES

El precio de este Boleto puede incluir impuestos y derechos que son aplicados a la transportación aérea por las autoridades gubernamentales. Estos derechos e impuestos, que pueden representar una parte significativa del costo del viaje, están incluidos en la tarifa o indicados de manera separada en el área destinada a impuestos de este Boleto. También se le puede requerir el pagar impuestos y derechos que no hayan sido aún recolectados.

De manera específica, el precio del boleto adquirido para viajar de un Estado diferente al Mexicano para llegar a cualquier punto de la República Mexicana incluye el pago de un derecho, por el cual el gobierno de México expide una autorización que otorga calidad migratoria de No Inmigrante a extranjeros (derecho de no inmigrante). El monto de dicho derecho es cobrado por Aerovías de México, S.A. de C.V. (Aeroméxico), a nombre del gobierno mexicano. Sin embargo, algunos pasajeros pueden estar exentos del pago del derecho de no inmigrante.

Aeroméxico no hace declaración de tipo alguno con respecto a si algún pasajero está obligado o no a pagar el derecho de no inmigrante o si está exento

o no de dicho pago o del pago de cualquier otro impuesto o derecho gubernamental que se cobre con la venta de un boleto.

Cualquier pasajero que considere que está exento o puede estar exento del pago del derecho de no inmigrante o de cualquier otro impuesto o derecho gubernamental que se cobre con la venta de un boleto, puede solicitar información acerca de tales impuestos o derechos.

En vuelos internacionales, aplicarán también las reglas que cada País establezca en esta materia.

11. VUELOS OPERADOS BAJO CONVENIO DE CÓDIGO COMPARTIDO

Algunos vuelos son operados bajo convenio de Código Compartido, los números de vuelos que se involucran en estos acuerdos se listan a continuación indicando la aerolínea operadora. Para mayor información, consulte a su representante o a su agencia de viajes:

AM*2000-3799 Aeroméxico Connect

AM*5000-5999 Delta Air Lines (DL)

AM*6000-6499 Air France (AF)

AM*6500-6599 KLM Royal Dutch Airlines (KL)

AM*6600-6999 Alitalia (AZ)

AM*6700-6799 Korean Air (KE)

AM*6800-6999 Air Europa (UX)

AM*7000-7099 CSA Czech Airlines (OK)

AM*7900-7999 COPA Airlines (CM)

AM*8000-8099 LAN Airlines (LA y LP)

Al respecto, Aeroméxico y/o Aeroméxico Connect en caso de que sea la aerolínea comercializadora en términos del convenio de código compartido celebrado con las aerolíneas arriba descritas, será responsable por la totalidad del viaje, sin perjuicio de la responsabilidad por parte de la aerolínea operadora

respecto del Pasajero. Los vuelos operados en código compartido están sujetos a modificación en cualquier momento y sin previo aviso.

EL TRANSPORTISTA SE RESERVA EL DERECHO DE NEGAR LA TRANSPORTACIÓN A CUALQUIER PERSONA QUE HAYA ADQUIRIDO UN BOLETO EN VIOLACIÓN DE LAS LEYES, REGLAMENTOS Y TARIFAS ASÍ COMO A MODIFICAR O ADICIONAR EL PRESENTE CONTRATO ASÍ COMO EL PORTAL www.aeromexico.com Y TODOS SUS SERVICIOS SIN PREVIO AVISO.