



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

Seminario de Derecho Administrativo



**“REPERCUSIÓN DE LA REFORMA AL ARTÍCULO 502 DE LA LEY FEDERAL
DEL TRABAJO DE 30 DE NOVIEMBRE DE 2012 SOBRE EL MONTO
INDEMNIZATORIO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 62 DE LA LEY DE
AVIACIÓN CIVIL”.**

Tesis para obtener el título de Licenciado en Derecho

PRESENTA

Alumna: Itzel Belem Yañez Guerra

Asesor: Dr. Rogelio Zacarías Rodríguez Garduño

Ciudad Universitaria, México, D.F., Abril de 2014.



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.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AVENIDA DE
MEXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO ADMINISTRATIVO

Ciudad Universitaria, D. F., a 2 de abril 2014

DR. ISIDRO ÁVILA MARTÍNEZ
DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN ESCOLAR
P R E S E N T E

La pasante de esta Facultad, **Yañez Guerra Itzel Belem** con número de cuenta **307330103**, ha elaborado la tesis denominada **“REPERCUSIÓN DE LA REFORMA AL ARTÍCULO 502 DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO DE 30 DE NOVIEMBRE DE 2012 SOBRE EL MONTO INDEMNIZATORIO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 62 DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL”**, bajo la asesoría del **Dr. Rogelio Zacarías Rodríguez Garduño** la cual a mi juicio cumple con los requisitos reglamentarios del caso, para ser sometida a examen profesional.

Ruego a usted ordenar lo conducente para que se continúen los trámites inherentes y dicha pasante presente el examen profesional correspondiente, en caso de no existir inconveniente para ello.

Transcribo acuerdo del Consejo de Directores de Seminarios, según circular SG/003/98, de la Secretaría General:

“El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad”.

Reitero a usted las seguridades de mi consideración y respeto.

“POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU”

DRA. SONIA VENEGAS ÁLVAREZ
DIRECTORA DEL SEMINARIO
TURNO VESPERTINO



C.c.p.- Dra. María Leoba Castañeda Rivas.-Directora de la Facultad de Derecho UNAM.-
C.c.p.- Lic. Miguel Ángel Vázquez Robles. Secretario General.-oficina de Exámenes Profesionales.-
C.c.p.-Alumna.- Yañez Guerra Itzel Belem

SNA/*rzm

DEDICATORIAS

A mi madre Alejandra Guerra Gutiérrez con gran admiración y con todo mi amor por su apoyo día con día, y por alentarme a seguir adelante. Por enseñarme que con humildad y perseverancia puedes lograr tus metas.

A mi padre Edgar Adrián Yáñez Contreras con todo mi amor y respeto, por todo el esfuerzo y apoyo que me ha brindado porque son los principales motores para continuar por el camino del éxito. Por haberme enseñado que cuando hay unión en la familia se facilita el camino para lograr todo lo que te propongas.

A mis dos hermanos Melisa y Máximo que amo incondicionalmente porque han sido testigo y parte de este logro. Porque son uno de los principales ejes sobre los que gira mi vida.

A mis abuelos Rosa y Efrén porque los considero mis segundos padres por formarme en mi niñez y por su apoyo durante todo este tiempo. Porque además han estado siempre al pendiente de mi y de mis logros.

A mi abuelita María porque me ha enseñado la grandeza que es Dios y porque siempre he tenido su apoyo.

A ti David porque has contribuido innumerables veces a mi crecimiento personal y profesional. Porque me has enseñado que la grandeza de una persona se mide por los valores que se tienen y porque siempre tengo tu apoyo incondicional.

A Fatmeh, Sandy, Brenda, Marisol, Alberto y César por ser grandes amigos.

AGRADECIMIENTOS

A mi asesor Rogelio Zacarías Rodríguez Garduño por transmitirme todo su conocimiento y ayudarme durante todo el proceso de elaboración de este trabajo, y por ser quien me alentó a realizarlo.

A mis maestros quienes me han enseñado la vida desde otras perspectivas a través de su conocimiento, y porque ayudaron a mi formación.

A Salazar Santos por contribuir de manera importante en el tema de esta tesis y por brindarme su conocimiento.

A la honorable Facultad de Derecho por brindarme innumerables lecciones de vida, experiencias y conocimiento adquirido.

A la Universidad Nacional Autónoma de México que es y seguirá siendo mi Alma Mater, porque es pieza fundamental en mi formación como profesional y como ser humano.

A mis amigos y compañeros que siempre estuvieron a mi lado dándome aliento para continuar y no rendirme frente a la adversidad, brindándome su cariño incondicional.

ÍNDICE

Páginas

INTRODUCCIÓN.....	I
-------------------	---

CAPÍTULO I

Marco Conceptual

1.1. Derecho Aeronáutico.....	1
1.1.1. Concepto.....	1
1.2. Responsabilidad Civil.....	8
1.2.1. Concepto.....	9
1.3. Responsabilidad civil en la actividad aeronáutica.....	12
1.3.1. Responsabilidad objetiva.....	13
1.3.2. Responsabilidad subjetiva.....	14
1.3.3. Responsabilidad contractual.....	16
1.4. Concepto de contrato de transporte aéreo.....	19
1.4.1. Elementos.....	28
1.4.2. Sujetos.....	35
1.5. La intencionalidad.....	37
1.6. Los daños sufridos.....	38
1.7. La reparación del daño.....	41
1.8. La acción de responsabilidad.....	45
1.9. El Régimen de indemnización.....	46
1.9.1. Concepto.....	47
1.10. Los Seguros aéreos.....	49
1.10.1. Concepto.....	51

CAPÍTULO II

Antecedentes jurídicos de la indemnización en el transporte aéreo

2.1. Ámbito internacional.....	59
2.1.1. El Sistema Varsovia.....	60
2.1.2. Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional de 1929.....	61
2.1.3. Protocolo de la Haya de 1955.....	65
2.1.4. Protocolo Guadalajara de 1961.....	68
2.1.5. Protocolo Guatemala de 1971.....	70
2.1.6. Protocolos adicionales de Montreal No. 1, 2, 3 y 4 al	
2.1.7. Convenio de Varsovia de 1929.....	73
2.2. Ámbito nacional.....	78
2.2.1. Ley de Vías Generales de Comunicación.....	79

CAPÍTULO III

Marco jurídico vigente aplicable a la indemnización en el transporte aéreo nacional

3.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	84
3.2. Tratados internacionales.....	89
3.2.1. Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Para el Transporte Aéreo Internacional.....	91
3.3. Leyes Federales.....	104
3.3.1. Ley de Aviación Civil.....	105
3.3.2. Código Civil Federal.....	112
3.3.3. Ley Federal del Trabajo.....	114
3.4. Jurisprudencia.....	116

CAPITULO IV

Problemática del monto de indemnización establecido en la Ley de Aviación Civil Mexicana

4.1. El monto de indemnización por daños causados a los pasajeros, carga y el equipaje de los servicios de transporte aéreo nacional previo a la reforma.....	135
4.1.1. Modelo Previo a la reforma de la fórmula para calcular el monto de la indemnización establecida en la L.A.C.....	137
4.2. Consecuencias jurídicas de la reforma al artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo respecto al monto indemnizatorio por daños causados a los pasajeros, carga y equipaje en los servicios de transporte aéreo nacional	139
4.2.1. Modelo actual para calcular el monto de la indemnización establecido en la Ley de Aviación Civil.....	141
4.3. Implicación del monto señalado en los contratos de seguros y el régimen indemnizatorio establecido en la Ley de Aviación Civil.....	144
4.4. Comparación del modelo indemnizatorio mexicano con el establecido en el Convenio Montreal de 1999	148
4.5. La Problemática constitucional de un régimen diferenciado en el monto de las indemnizaciones por la naturaleza del vuelo.....	152
CONCLUSIONES.....	156
BIBLIOGRAFÍA.....	159

INTRODUCCIÓN

El transporte aéreo conforma una de las industrias más importantes del mundo por diversas razones: una de ellas es que se trata de uno de los transportes más seguros para las personas y mercancías. La responsabilidad en el transporte aéreo en este sentido, se ha convertido en uno de los temas de mayor importancia para los juristas desde el siglo pasado.

Desde sus inicios, el Derecho Aeronáutico se enfocó en el análisis del resarcimiento de daños sufridos a los pasajeros, a diferencia de su más importante antecedente, el Derecho Marítimo, el cual durante mucho tiempo no estatuyó responsabilidad en el transporte de personas.

Asimismo, el transporte aéreo se ha convertido en uno de los medios de transporte más utilizados hoy en día, entre otras razones, porque es el más rápido y puede llegar a lugares a los cuales otros tipos de transporte no llegarían. Por eso, su regulación debe establecerse adecuadamente para garantizar certeza jurídica a los pasajeros. Pensamos que esta certeza y seguridad jurídica sólo se logra a través de una buena regulación aeronáutica. Además, se logrará con el establecimiento de contratos donde se prevean los derechos y obligaciones de las partes que intervienen en este tipo de transporte.

En este contexto, la responsabilidad civil en el transporte aéreo se define como la respuesta a un hecho que afecta desfavorablemente tanto a las personas involucradas en el transporte aéreo (lo que da lugar a la responsabilidad contractual) como a personas ajenas al mismo (responsabilidad extracontractual).

En este trabajo nos limitaremos a determinar la importancia de la responsabilidad contractual pues mediante la celebración de un contrato se determinaría el principio de seguridad y de certeza jurídica, para la reparación de algún daño o perjuicio causado a una de las partes en el contrato de transporte, ocasionado por el incumplimiento de un contrato o por causas ajenas a las partes.

La importancia y necesidad de regular la responsabilidad civil se demostró al establecer nuevos instrumentos jurídicos a nivel internacional, cuyo principal objetivo era sustentar las bases de este tipo de responsabilidad. El primero de ellos es el Convenio Varsovia, el cual logró una importante unificación del Derecho de transporte aéreo internacional, lo que se demuestra con el gran número de países ratificadores.

Sin embargo, la unificación que presumió Varsovia se puso en duda durante las negociaciones que precedieron al Protocolo de la Haya de 1955 y de otros instrumentos provocadores de la misma cuestión. Muchos tratadistas especialistas en el tema, mencionan que la razón fundamental de tal discrepancia fue el límite cuantitativo de la responsabilidad del transportista.

A consecuencia del desacuerdo de los países, se realizó la incorporación de los distintos acuerdos y protocolos que integraron el Sistema Varsovia en un único instrumento jurídico, con el objeto de constituir un régimen universal de responsabilidad que garantizara una mayor protección al pasajero aéreo, así, se constituyó el Convenio Montreal.

De manera simultánea, a la realización de nuevos instrumentos jurídicos a nivel internacional, también se ha demostrado la necesidad de incorporar principios y normas jurídicas que regulen la responsabilidad en el transporte aéreo para hacer frente a las problemáticas presentadas en el orden jurídico interno, por lo cual es importante la armonización de la legislación nacional con los principios normativos de los tratados internacionales de la materia, para que beneficien a las personas afectadas por un hecho, traducido en Responsabilidad Contractual, en el transporte aéreo.

En este tenor, este trabajo tiene como uno de sus objetivos demostrar legislativamente los problemas que traería consigo la aplicación o inaplicación de los Convenios internacionales de los que México es parte, porque dificultarían la aplicación de la responsabilidad y ocasionarían consecuencias negativas en la práctica.

Otro de los temas centrales a tratar, es el régimen diferenciado de responsabilidad contractual en la aviación civil establecido en la legislación

nacional, a pesar de que nuestro país es parte de los principales convenios que regulan la materia a nivel internacional, de una forma más sistemática.

Asimismo, el 30 de noviembre de 2012 se reformó en nuestro país el artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo. Esta reforma trajo consigo una serie de consecuencias jurídicas en el monto de indemnización de daños causados en el transporte aéreo, específicamente en la indemnización en caso de muerte. Este será el tema sobre el que versa esta tesis, no sin antes plantear las cuestiones generales para un mayor entendimiento de la problemática que estableceremos.

En el primer capítulo estudiaremos los principales conceptos que se relacionan con el tema de la tesis, tal es el caso de el concepto de Derecho Aeronáutico, el concepto de Responsabilidad Civil, entre otros. Además de ello precisaremos las cuestiones generales de esos conceptos y la relación que tienen con el tema principal.

Dentro del segundo capítulo determinaremos los antecedentes jurídicos de la indemnización en el transporte aéreo, tanto en el ámbito internacional como en la esfera nacional.

En el capítulo tercero plantearemos el marco jurídico vigente aplicable a la indemnización del transporte aéreo, haciendo referencia a ellos con un orden escalonado referente a la interpretación que la Suprema Corte de Justicia de la Nación realiza al artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En el último capítulo de esta tesis, que en número es el cuarto, estudiaremos la problemática que origina la reforma al artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo del 30 de noviembre de 2012, en el monto indemnizatorio en caso de muerte establecido en la Ley de Aviación Civil Mexicana.

Cabe mencionar que son varios los métodos que empleamos en esta tesis entre estos: el deductivo, analítico, histórico y jurídico.

“REPERCUSIÓN DE LA REFORMA AL ARTÍCULO 502 DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO DE 30 DE NOVIEMBRE DE 2012 SOBRE EL MONTO INDEMNIZATORIO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 62 DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL”.

CAPÍTULO I. Marco Conceptual

En este capítulo exponemos principalmente, los conceptos afines al título de esta tesis para proporcionarle un mayor entendimiento y claridad durante el desarrollo de los demás capítulos.

El primer concepto a establecer es el de derecho aeronáutico, primordial en el presente estudio porque resulta precisamente la materia sobre la que versa el tema principal de esta tesis.

1.1. Derecho Aeronáutico.

Durante el desarrollo de la ciencia jurídica se ha observado una variedad de opiniones en cuanto al término utilizado para denominar esta disciplina. En cierta forma, las diferencias que se instauran se deben sólo a la división de criterios doctrinarios. Es así como se han manejado diferentes términos para denominar esta materia, tales como: Derecho Aéreo, Derecho Aeronáutico, Derecho de la Aviación, entre otros, siendo las dos primeras denominaciones las más aceptadas.

1.1.1. Concepto

En el comienzo del estudio de esta materia se originaron diversos debates respecto al apelativo de esta materia, principalmente a consecuencia del gran desarrollo alcanzado en sus estudios.

Así, la doctrina ha aceptado como las designaciones más acertadas la de Derecho Aéreo y Derecho Aeronáutico. Sin embargo, es importante precisar que aunque son las más admitidas, implican aspectos diferentes. Para esclarecer estas diferencias haremos una comparación entre el término Derecho aéreo y Derecho aeronáutico.

En el caso del Derecho Aéreo, José Luis Álvarez Hernández menciona que se puede decir Derecho Aéreo al “conjunto de normas establecidas por el Estado, para regular la navegación por el aire; o el conjunto de normas y principios que rigen la navegación aérea y las relaciones jurídicas que nacen de la misma; es decir, el contenido del Derecho Aéreo se refiere a todo lo relacionado con la aeronavegación, jurídicamente hablando; sea de carácter público o privado, nacional o internacional”.¹

De acuerdo con el maestro Tapia Salinas, el término Derecho Aéreo, es quizás el más antiguo, contra esta denominación, habrían de alzarse aquellos que encontraban en el aire otros fenómenos, tales como las ondas radioeléctricas, los rayos cósmicos, la energía, etcétera., que no debían caer bajo esta denominación por el mero hecho de desenvolverse en o a través del aire.²

El autor Videla Escalada, determina en pro del nombre de Derecho Aéreo su elegancia, brevedad y la amplitud que reviste como concepto, susceptible de aplicarse a todos los problemas presentados en el campo de esta disciplina y de comprender absolutamente a todas las instituciones que la integran actualmente y aun a las que pudieran surgir en el futuro.³

Agrega este autor, que pese a los argumentos referidos a favor de la denominación Derecho Aéreo, la mayoría de los estudiosos que optan por el término, lo hacen por otras razones: entienden que la materia sólo debe comprender lo relacionado con la aeronavegación, pero que tal es, en definitiva, el sentido que la doctrina asigna a esa denominación, con exclusión de lo concerniente a la difusión de las ondas, la transmisión de la energía u otros temas semejantes.⁴

¹ Álvarez Hernández, José Luis, *Derecho Espacial*, México, UNAM, 1997, p. 208.

² Tapia Salinas, Luis, *Derecho Aeronáutico*, 2a. ed., España, Bosch, 1993, p. 8.

³ Videla Escalada, Federico N., *Manual de Derecho Aeronáutico*, Argentina, Zavalia, 1996, pp. 12 y 13.

⁴ *Idem*.

En cambio, el Derecho Aeronáutico según Federico N. Videla Escalada reviste una expresión que indica exactamente el contenido de esta materia, lo cual se observa en el concepto que nos aporta. De acuerdo a este doctrinario, 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 aérea o modificadas por ella.”⁵ En este concepto apreciamos que se integra por la síntesis de los diversos elementos que configuran este Derecho.

Por su parte, el Diccionario de la Real Academia Española aporta una denominación que deja clara la implicación del Derecho Aeronáutico, establece que Aeronáutica es la ciencia o arte de la navegación aérea; tenemos que navegar que es por analogía, hacer viaje o andar por el aire en globo o aeroplano; por lo cual, consideramos como presupuesto de la materia Aeronáutica el navegar por el aire.⁶

Como ya lo establecíamos anteriormente, debido a la importancia de esta materia hubo diversas propuestas para denominarla. De ellas, podemos mencionar la designación de Derecho Aviatorio y Derecho de la Aviación que, de acuerdo a Videla Escalada, surgieron con tal fuerza como para constituirse en pareja adversaria de las dos denominaciones más aceptadas, Derecho Aéreo y Derecho Aeronáutico.⁷ También existen otras propuestas de la denominación de este Derecho tales como: el Derecho del transporte aéreo, Derecho de la navegación aérea, Derecho de la navegación, etcétera.

Coincidimos con la doctrina que señala más acertada la denominación de Derecho Aeronáutico por especificar el contenido de la materia, por ello es preciso establecer los elementos que constituyen el Derecho Aeronáutico.

Seguimos al autor Lena Paz, este derecho comprende a los vehículos aéreos que navegan por la atmósfera. Esta denominación la consideramos muy

⁵ *Ibidem*, p. 7.

⁶ Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española, [en línea], España, editorial, año, [citado el 5 de agosto de 2013], formato html, disponible en internet: <http://lema.rae.es/drae/>.

⁷ Videla Escalada, Federico N., *op. cit.*, nota 3, p. 12.

restrictiva de la materia porque como ya lo vimos, a pesar de de ser una materia específica, engloba diversos aspectos de la navegación.⁸

El contenido de esta locución ha sufrido diversas modificaciones debido a que, a través de los años, se han ido incorporando otros aspectos. Por ejemplo, hoy día comprende también la regulación del personal aeronáutico (aeronavegantes) y del personal de superficie (funcionarios y empleados). Esto, marca la importancia porque en un principio no estaban regulados los derechos de aquellas personas, al dejarlos vulnerables frente a los problemas propios de la navegación aérea.

Por otro lado, vamos a considerar en seguida las principales características del Derecho aeronáutico, que también ayudan a precisar el contenido de esta materia. Diversos autores coinciden en que las características de este derecho son las siguientes:

a) Autonomía. Para poder establecer cuál es la autonomía de la que se habla en el Derecho Aeronáutico, es necesario hacer la siguiente división:

- Autonomía Legislativa: esta autonomía es respecto a que la materia aeronáutica se encuentra establecida en legislaciones de la mayoría de los países en todo el orbe. En nuestro país, se han adoptado diversas disposiciones que regulan esta materia, hoy nos rige la Ley de Aviación Civil. Por su parte, Ignacio Arroyo Martínez establece que esta autonomía se refiere a que el Gobierno o el poder legislativo deben aprobar normas destinadas exclusivamente, al sector aéreo. De igual manera, significa que el Juez, al dictar sentencia, deberá resolver las lagunas legales o dudas de interpretación siguiendo el cuadro de fuentes especiales o autónomas de Derecho aéreo, agotando la analogía según los propios principios del sistema, antes de acudir al Derecho general.⁹

⁸Lena Paz, Juan A., *Compendio de derecho aeronáutico*, Argentina, Editorial Plus Ultra, 1975, p. 20.

⁹ Arroyo Martínez, Ignacio, *Curso de Derecho Aéreo*, España, Thomson, 2006, p. 26 y 27.

- Autonomía Didáctica: esta se refiere a que hay cátedra de la materia en las distintas Universidades, donde se estudia la disciplina del Derecho. Se refiere incluso, a que esta materia se imparte dentro de materias generales por ejemplo, dentro de los aspectos jurídicos del transporte en general.

- Autonomía Científica: son cada vez más numerosos los estudios especializados en el Derecho Aeronáutico, así como las instituciones que se dedican al mayor conocimiento de esta disciplina y a su difusión, tal es el caso de la OACI.

b) Dinamismo. Esta disciplina, al formar parte del Derecho en general, se debe adaptar a las realidades sociales a las que atiende. El desarrollo de la técnica al mismo tiempo que la aparición de muchas cuestiones son causas de que con frecuencia el Derecho ha de aplicar nuevas normativas ante fenómenos o actividades que surgen.

En ese tenor, Tapia Salinas¹⁰ menciona que el Derecho aeronáutico constituye un modelo de adaptación y, por ello, destaca su elemento dinámico que no atenta en absoluto a los principios básicos que todo Derecho debe mantener inalterables y que lo configuran, lo delimitan y lo dotan de contenido.

c) Reglamentarismo. Además, de las leyes generales, el Derecho Aeronáutico debe estar regulado en normas específicas que se concreten y refieran a casos particulares, en coordinación con las disposiciones de carácter internacional.

d) Internacionalidad. Este medio de transporte es quizás el más internacional de todos, ya que miles de aviones circulan diariamente en el espacio aéreo de diversos países. Por ello, además de la regulación interna es necesaria la vinculación de esta con las normas internacionales, con el objetivo de prever y resolver los problemas de jurisdicción que pudieran suscitarse.

Este tipo de transporte vincula a todos los países del mundo, dando origen a relaciones de tipo comercial, industrial, turístico y otros. Por lo tanto, es absolutamente necesario que las diversas naciones, en este flujo aúnen

¹⁰ Tapia Salinas, Luis, *op. cit.*, nota 2, p. 19.

critérios y tiendan a uniformar la normativa que las regule, haciendo de esta forma eco a la uniformidad histórica, que ha caracterizado a la aviación originada en el hecho de que el desarrollo de la aviación comercial se debe fundamentalmente, al nacimiento y avance de la aviación militar. Debe recordarse que desde comienzos del siglo XIX y hasta la Primera Guerra Mundial el desarrollo de la aviación había sido muy incipiente.

Por otra parte, resulta de suma importancia considerar que dentro del aspecto de la internacionalización hay pronunciamientos de distintos tratadistas importantes en la materia, en los que afirman que este derecho se constituyó primero en el ámbito internacional y luego en el nacional tales como Ripert y Fragali, y más actuales Videla Escalada, Folchi y Pino Muñoz.

Cabe mencionar que, aunque es evidente la necesidad de una internacionalización en esta materia esto no significa que los Estados renuncien a su independencia, debido a que esas normas no deben establecerse coartando la soberanía en materia legislativa de cada Estado.

Es decir, la internacionalidad del Derecho Aeronáutico no ha de ser tan intensa y de tal naturaleza que llegue a impedir el que cada Estado dicte normas internas referentes a la navegación aérea, sino que la debe limitar a los Acuerdos y Convenios internacionales suficientes para realizar el tráfico aéreo entre las distintas naciones.

Por otra parte, el doctrinario Tapia Salinas establece que el límite existente en la subordinación de la norma interna a la necesidad internacional sólo se podrá hacer en dos ocasiones: el primero, cuando se trata de regular materias referentes a la navegación internacional, es decir; la que se realiza entre dos países diferentes o entre puntos distintos de un mismo país, pero con escala en otra nación. El segundo, en aquellas cuestiones básicas que tratándose indistintamente de navegación aérea nacional o internacional, constituyen principios generales de interés común a todos los Estados y en beneficio del tráfico aéreo, que sin ello no podría subsistir.¹¹

¹¹ *Ibidem*, p. 16.

Ahora es preciso considerar lo que Jorge Villafuerte establece: “la soberanía confiere al Estado un derecho absoluto y exclusivo sobre el espacio aéreo situado por encima de su territorio, controlando la prohibición de toda circulación aérea a las naves extranjeras. Ninguna aeronave puede volar sobre el territorio de un Estado sin previo permiso”.¹²

En este sentido, cada legislación nacional debe prever los mecanismos necesarios para establecer dentro de su legislación disposiciones que no sean contradictorias a los principios internacionales y viceversa. Es decir, cada país tendrá jerarquía de leyes para evitar en la medida de lo posible un conflicto de leyes.

Además de las anteriores características, el maestro Tapia Salinas agrega al Derecho Aeronáutico la particularidad de tener carácter comercial y carácter político.

e) Carácter comercial. Dentro del concepto de Derecho aeronáutico se encuentra el elemento del transporte aéreo, de vital importancia porque es la razón de otorgar un sentido de comercialidad a este derecho.

El mismo autor explica que en el estudio de los problemas referentes al transporte en general, el transporte aéreo supone la especialidad frente a los llamados transporte de superficie y a los que no se les puede aplicar los principios y normas que informan los otros medios, tanto por los postulados previos que los caracterizan, como por las condiciones de su contenido e incluso de sus consecuencias.

f) Carácter político. Este carácter político no se basa en la prevalencia de los criterios políticos sobre los jurídicos, ni mucho menos en los aspectos militares de la actividad aeronáutica, ni siquiera en el impacto que la política aérea pueda producir en el transporte y en la navegación aérea como bien aclara Tapia Salinas. Se basa especialmente, en la adopción que realice un

¹²Villafuerte, Jorge, “Los ámbitos de validez de la legislación mexicana en la aviación”, *La Justicia*, México, núm. 370, t. XXI, febrero de 1931, p. 30.

Estado sobre una política liberal o restrictiva en el tráfico aéreo internacional y que tendrá enormes repercusiones en el transporte aéreo.

Hasta aquí, hemos establecido los aspectos más importantes y generales de la materia sobre la que versa esta tesis, ahora nos toca precisar los demás conceptos que darán un mayor entendimiento a la problemática planteada en el último capítulo.

1.2. Responsabilidad Civil

El concepto de responsabilidad es quizá uno de los más usados desde la antigüedad hasta nuestros días por los seres humanos en los distintos ámbitos. Dentro del ámbito jurídico se ha expuesto que el término “responsabilidad” es de origen relativamente reciente. Hasta el siglo XIX, se empezó a hablar del término y hasta el siglo XX, ha reclamado mayor atención en el desarrollo del Derecho.

Como bien lo apunta Videla Escalada, el tema de la responsabilidad, en esencia comprende todos los supuestos en que un sujeto de derecho debe responder frente a la comunidad o a otra persona en virtud de hechos o situaciones en los que se ha producido algún daño y en los que el ordenamiento legal considera que ha habido una manifestación antijurídica.¹³

Siguiendo al mismo autor, este menciona que dentro de los ámbitos de la responsabilidad se encuentra: el primero, donde se agrupan las normas represivas, que dan lugar a sanciones de diversa índole, sean penales o administrativas, y mediante las cuales se tiende a proteger valores generales; mientras que el segundo contiene las referentes al carácter resarcitorio, que da lugar a indemnizaciones por daños causados particularmente, a ciertas personas.¹⁴

En el ámbito de la responsabilidad aeronáutica el primer sector será estudiado al considerar los delitos y las faltas aeronáuticos y en esta tesis nos

¹³ Videla Escalada, Federico N., *op. cit.*, nota 3, p. 529.

¹⁴ *Idem.*

concretaremos al análisis de la responsabilidad civil aeronáutica. Sin embargo, para poder analizar la responsabilidad civil aeronáutica, es necesario primero hacer un breve esbozo de la responsabilidad en general.

1.2.1. Concepto

La voz “responsabilidad” proviene del latín ‘*respondere*’ que significa ‘prometer’, ‘merecer’, ‘pagar’. Así ‘*responsalis*’ significa: ‘el que responde’ (fiador). En un sentido más restringido ‘*responsum*’ (‘responsable’) significa: ‘el obligado a responder de algo o de alguien’.¹⁵

Debemos distinguir que cuando se habla de responsabilidad se hace referencia a un término complementario de una noción previa más profunda: la de haber u obligación.

La responsabilidad es la acción por la que el hombre expresa su comportamiento frente a su deber u obligación, es decir, cuando no actúa bajo la forma prescrita por las partes, ese hecho acarrea un deber traducido en una sanción o reposición como sustitutivo de la obligación previa porque no la cumplió. Esto quiere decir, que la responsabilidad aparece cuando se violó la norma u obligación de la que cual se encontraba, y consiste en el deber de soportar todas las consecuencias a las que se hará acreedor.

Ahora, para poder hablar de responsabilidad civil es preciso hacer la diferencia entre esta y la responsabilidad moral y con otros tipos de responsabilidades.

a) Diferencia entre responsabilidad civil y moral. El derecho y la moral constituyen conceptos muy cercanos. En ambos subyace una idea común, relacionada con la rectitud, la corrección, la búsqueda del bien, de lo justo, lo razonable o lo fundado. No obstante, la distinción, en términos estrictos, data

¹⁵ Trigo Represas, Félix A. y López Mesa, Marcelo J., *Tratado de la Responsabilidad Civil. El Derecho de daños en la actualidad: Teoría y Práctica*, Argentina, La Ley, t. I, 2004, p. 2.

de que los deberes morales ocupan del fuero interno del individuo, mientras que los deberes jurídicos atañen a la conducta exterior de él.¹⁶

Autores como Max Weber, Hans Kelsen o Niklas Luhmann tuvieron el mérito de haber percibido que buena parte de las reglas del derecho moderno tiene la forma de regulaciones, cuyo sentido normativo se agota en la mera circunstancia de una autoridad dotada de competencia suficiente para dictar la respectiva prescripción de conducta; y que esta característica del derecho moderno, adquiere un carácter altamente formalizado, predominantemente técnico.

Creemos que, a nivel formal, estos autores están en lo cierto al afirmar que la sociedad moderna se caracteriza por la diferenciación del derecho y la moral como sistema de reglas independientes entre sí, porque claramente las consideraciones de índole moral son poco relevantes para la comprensión del derecho.

Por ello, la equiparación entre moral y derecho no ha sido en general compartida por la doctrina, pues si bien tanto la moral como el derecho tienen en común el discurrir ambos sobre la conducta humana, cuentan en cambio con características propias y que los distinguen entre sí. Por ejemplo, la moral es autónoma, es decir, la obligación moral se la impone el propio individuo a sí mismo, surge de una convicción íntima y no existe subjetivamente, en tanto la conciencia no la reconozca como tal; por el contrario el derecho es heterónomo, le es impuesto al individuo, sin atención a sus convicciones y juicios subjetivos.

b) Diferencia entre responsabilidad civil y responsabilidad penal

Se ha establecido que la diferencia entre la responsabilidad civil y la responsabilidad penal radica en que mientras la primera se trata de una afectación a una persona determinada, la segunda, en cambio, es una afectación a la sociedad.

¹⁶ *Ibidem*, p. 4.

Algunos autores¹⁷, determinan que la sociedad debe defenderse contra todos los hechos que le causen un daño, es decir, que amenacen el orden social. Para defenderse requiere del castigo a sus autores. La responsabilidad penal aparece en este supuesto como una sanción, sanción que será tanto más severa cuanto más grave fuera la perturbación social.

En términos generales, la doctrina entiende por responsabilidad penal el deber jurídico impuesto a una persona de sufrir determinada sanción, por haber realizado un delito que se le imputa.

De acuerdo con Manuel Díaz Barreiro: “todo delito produce responsabilidad criminal; esto es, sujeta al que lo cometa a una pena, aunque solo haya tenido culpa o no intención dañada”.¹⁸

Según Arilla Bás: “la responsabilidad es el deber jurídico del sujeto de soportar las consecuencias del delito”.¹⁹

En cambio, la responsabilidad civil infiere un daño privado y no persigue el castigo del dañador sino la reparación del perjuicio. En dado caso, la medida de la reparación no se determina en función de la culpabilidad del autor del daño, sino de la medida de éste, sin perjuicio de la cual, cuando se tratare de daños inferidos dolosamente o en forma alevosa, pueda servir esta circunstancia para incrementar la indemnización, aunque nunca más allá del daño sufrido.

c) Diferencia entre responsabilidad civil y la responsabilidad administrativa

Paralelamente, a la responsabilidad criminal, y en muchas ocasiones como consecuencia de la misma, o como sustituta de ella, se encuentra la responsabilidad administrativa, que se caracteriza por las infracciones a las

¹⁷ *Ibidem*, p. 11.

¹⁸ Díaz Barreiro, Juan Manuel, *Diccionario de Derecho Penal Mexicano o sea del Código Penal*, 3a. ed., México, Instituto Nacional de Ciencias Penales, 1987, p. 127.

¹⁹ Arilla Bas, Fernando, *El procedimiento Penal en México*, 4a. ed., México, Editores Mexicanos Unidos, 1963, p. 89.

normas, que en esta materia serían aeronáuticas, principalmente en lo que se refiere a la reglamentación del vuelo, las que por su falta de intención, gravedad de la infracción o ausencia de resultados dañosos no constituyen auténticos delitos.²⁰

En general, la responsabilidad civil engloba todos los comportamientos ilícitos que por generar daños a terceros hacen recaer en cabeza de quien los causó, la obligación de indemnizar.

1.3. Responsabilidad civil en la actividad aeronáutica

Después de haber precisado las cuestiones generales de la responsabilidad civil, ahora nos toca determinar la relación intrínseca entre esta y el Derecho aeronáutico.

Como bien lo sabemos, la responsabilidad civil se constituye mediante una serie de elementos, la carencia de uno de ellos determina automáticamente que no se configure y, por lo tanto, que no exista obligación de indemnizar.

El principal elemento del sistema de responsabilidad civil es la figura del daño, debido a que la existencia del daño legitima a realizar un reclamo legal. En general, la respuesta legal a reclamar es la de pedir indemnización, con la cual se trata de reponer el estado de cosas a la situación previa a la generación del perjuicio padecido.

Más adelante, determinaremos el concepto de daño y lo que trae consigo cuando este se hace presente en la actividad aeronáutica.

Tapia Salinas hace una destacada reflexión respecto a este tema y dice que la responsabilidad civil existe desde el momento que se producen los daños, que obliga a indemnizar y a reparar los perjuicios sufridos. Esta indemnización de acuerdo al mismo autor puede producirse de dos formas distintas:

- Como inherente a la criminal, en aquéllos países en que los propios Tribunales criminales imponen las sanciones de responsabilidad civil.

²⁰ Tapia Salinas, Luis, *op. cit.*, nota 2, p. 607.

- Como independiente de la criminal, cuando independientemente, de la existencia de delitos, la responsabilidad civil pueda plantearse en tribunales civiles o independientes de la criminal.²¹

Dos grandes grupos se encuentran dentro de la responsabilidad civil del transportista: la responsabilidad contractual y la extracontractual que, por su gran relevancia, serán analizadas más adelante. Mientras tanto, toca hacer un estudio de la responsabilidad tanto objetiva como subjetiva.

1.3.1. Responsabilidad objetiva.

Sabemos que cuando se comenzó a utilizar el transporte, se advirtió la peligrosidad y se procedió pronto a regularlo con medidas especiales, tales como la adopción de un sistema objetivo de responsabilidad. Con el tiempo y ante la presión de los intereses empresariales que pretenden el trato normal y sin excepciones de este medio de transporte como uno más entre los ya existentes.

Coincidimos con Bonet Correa, quien indica que el principio de responsabilidad por culpa o responsabilidad subjetiva tiene aplicaciones muy estrechas que resultan improcedentes para nuevas situaciones que traen el riesgo del manejo de fuerzas peligrosas, como es la utilización de la navegación aérea. Resultan angostas las vías que señala la responsabilidad subjetiva porque dejan en zona de vacío, unos daños sin reparación, sin que aporte una solución completa.²²

Si caemos en cuenta, que la responsabilidad por culpa se basa en un disposición subjetiva de ánimo intencional o negligente, queda una zona inimputable, como la del caso fortuito o fuerza mayor, que son tan frecuentes en el tráfico aéreo.

Por esta razón, muchos autores declaran insuficiente e inadecuado el sistema de responsabilidad subjetiva en el ámbito del Derecho Aeronáutico,

²¹ *Ibidem*, p. 609.

²² Bonet Correa, José, *La Responsabilidad en el Derecho Aéreo*, España, Consejo Superior de Investigación Científica, 1963, p. 204.

porque no cubre ni responsabiliza del daño ocasionado a la persona o a sus bienes.

A finales del siglo XIX, se hicieron notar las limitaciones propias de la responsabilidad exclusivamente, basada en la culpa. Como causas de este nuevo criterio pueden señalarse dos. Por un lado, el considerable desarrollo del maquinismo, fenómeno suficientemente conocido, verdadero signo de nuestro tiempo y fuente inagotable de riesgos y siniestros. Por otro, la irrupción de una mentalidad colectiva más identificada con el designio de indemnizar a las víctimas de los daños, que con el de observar cuidadosamente la culpabilidad de quien los produce.

Ante el hecho de que no encontró satisfacción la responsabilidad subjetiva y, a pesar de que se ha incrementado el uso del transporte aéreo y con el riesgo que implica, se creó el régimen de responsabilidad objetiva.

Es la teoría del riesgo la que se encargó de retomar el sentido social para obtener garantías de seguridad hacia las personas que, ajenas a su voluntad y por un interés concreto sufren de daños que no tendrían porque sufrir. El principio de responsabilidad objetiva vino a llenar las lagunas que había dejado el régimen anterior de la responsabilidad subjetiva.

La responsabilidad objetiva entonces va a ser aquella que considera los casos de responsabilidad sin culpa, que viene a corregir y prever una reparación imputable a la persona que obtiene una ganancia con el instrumento peligroso o hace uso de esa fuerza que la sitúa en un lugar de mayor poder.

1.3.2. Responsabilidad subjetiva.

La responsabilidad subjetiva es aquella que se produce por culpa (como consecuencia de las acciones u omisiones de algún sujeto), en oposición a la responsabilidad objetiva que resulta por las consecuencias que se originan de la realización de una actividad riesgosa y se encuentra dentro de la Teoría del riesgo creado.²³

²³ Teoría del riesgo creado: esta teoría constituye el soporte fundamental de la atribución objetiva de responsabilidad en el momento actual y se registra, como

La culpabilidad como único fundamento para la atribución de responsabilidad fue defendida a ultranza de los subjetivistas, quienes ponían la atención en el autor del daño, quien solamente se veía comprometido a reparar el perjuicio si había obrado con dolo o culpa.

Este tipo de responsabilidad, se vio reducida cuando al Derecho le empezó a interesar, más que la situación de la víctima que había sufrido el daño, el aspecto volitivo del autor del daño y su culpabilidad. Se redujo incluso, el ámbito de la responsabilidad a la culpa porque, en primer lugar, sólo se respondía por daños ilícitos y, en segundo, no existía la responsabilidad más allá de esta.

Con el tiempo, en materia contractual se incrementó la órbita de las obligaciones de resultado, llegándose incluso, a predicar que esa calidad constituía la regla.

Es así, como se formó la tendencia que considera que toda obligación de resultado comporta una responsabilidad objetiva, de manera que el deudor estaría precisado a demostrar la incidencia de una causa ajena para obtener su liberación, lo cual resultó así irrelevante la demostración de aportar la diligencia exigible (falta de culpa).

dijéramos, una notable expansión de la atribución objetiva del deber de reparar el daño. Se pone el resarcimiento a cargo de quien emplea una cosa, o desarrolla una actividad apta para causar daños, la idea básica es que quien introduce en la sociedad algo que tiene aptitud para provocar un perjuicio, cuando éste se produce debe soportarlo. El eje del problema, por tanto, se desplaza de la culpabilidad del autor a la causalidad, esto es, a la determinación de cual hecho fue, materialmente, causa del daño; y de su aplicación resulta que, cuando no se puede determinar quien causó el daño – autor no identificado-, el deber de reparar a la víctima pesa igualmente sobre el titular de la cosa o de la actividad. Ubiría, Fernando A, *Reparación de daños derivados del transporte benévolo*, Argentina, Hammurabi, 2004, p. 46.

La doctrina francesa y anglosajona son las que con mayor interés ponen de relieve el hecho del progreso técnico de la aviación, que viene a eliminar prácticamente el riesgo específico que implicó en un principio el transporte aéreo, concluyendo ante los hechos que se deben aplicar otras normas jurídicas más en consonancia con dicha eficiencia. Consideran de un rigor excesivo el adoptar un sistema de responsabilidad objetiva.

1.3.3. Responsabilidad contractual.

Por otra parte, la responsabilidad contractual, mejor denominada responsabilidad por obligaciones autónomas o voluntariamente asumidas, no es sino una de las vertientes de la responsabilidad civil, esto es, del régimen legal orientado a reparar los daños generados en contravención del ordenamiento jurídico.²⁴

Ello quiere decir, que la responsabilidad civil puede provenir de un contrato o de una situación ajena, por lo que está ante sus vertientes contractual o extracontractual, respectivamente. En este trabajo nos limitaremos a establecer un sentido más profundo de la responsabilidad contractual debido a que es esta la que se produce con la presencia del contrato de transporte aéreo.

Es preciso mencionar, en este momento la diferencia entre contrato y convenio después de observar que del contrato de transporte aéreo deviene la idea del contrato en general.

Por convenio, se entiende el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones. Entendemos por contrato los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos, de acuerdo al Código Civil Federal en su artículo 1793.²⁵

Estas definiciones son esenciales debido a que la responsabilidad contractual deviene precisamente, de la existencia de un acuerdo de voluntades o de un contrato como su nombre lo indica.

²⁴ Ortega Piana, Marco Antonio, "Responsabilidad Contractual y Daños indemnizables", *Athina*, Perú, año IV, núm. 8, 2010, p. 64.

²⁵ Código Civil Federal, 18ª ed., México, ISEF, 2009, p. 185.

Se plasma la idea de contrato el Dr. Ignacio García Garfías, quien nos define de manera clásica al contrato como “un acto jurídico y como tal, es un acto de voluntad de las partes que en él intervienen. Es un acto jurídico que se caracteriza porque las declaraciones de voluntad de las partes que lo celebran son concurrentes, convienen en crear entre sí, relaciones jurídicas, forman un acuerdo de voluntades o consentimiento, lo que constituye propiamente, el elemento principal del contrato.”²⁶

Ahora bien, después de tener una visión general de la idea de contrato es esencial indicar en términos generales lo que se entiende por transporte. El transporte es considerado como un hecho material de desplazamiento, que pasa a ser acto jurídico si persigue el fin de crear o extinguir obligaciones, o cuando aún sin ese propósito, las produce directa o indirectamente, las cuales son características de los contratos según la definición que aporta el Código Civil Federal de estos.

El transporte implica la existencia de una traslación, y por esta se entiende como la acción y efecto de trasladar de lugar a alguien o algo, que puede cumplirse en dos formas:

a) Por la acción de un medio interno, cuál sería la voluntad propia de lo desplazado (seres vivientes), por la acción de un medio externo, que puede ser la voluntad del hombre ejerciendo impulsión²⁷ o tracción²⁸ sobre una cosa para moverla o arrastrarla.

²⁶ Galindo Garfías, Ignacio, *Teoría General de los Contratos*, México, Porrúa, 1996, p. 67.

²⁷ Impulsión. (Del lat. *Impulsio*, -onis). F. impulso. /Impulso. (Del lat. *Impulsus*). M. II3. Fuerza que lleva un cuerpo en movimiento o en crecimiento. Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, 22a. ed., España, Real Academia Española, t. 6, 2001, p. 852.

²⁸ Tracción. (Del lat. *Tractio*, -onis). F. Acción y efecto de tirar de algo para moverlo o arrastrarlo. Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, 22a. ed., España, Real Academia Española, t. 10, 2001, p. 1497.

b) O bien, por fenómenos de la naturaleza tales como terremotos, ciclones, etcétera.

De acuerdo a lo anterior, el transporte aéreo se encuentra en el primer supuesto demostrando como condición esencial la intervención y voluntad del hombre. Como bien sabemos hay distintas formas de transporte que puede ser de acuerdo al medio en el que realiza el desplazamiento, puede ser en carro, en barco, en tren o en aeronave, entre otros. En este trabajo, es el transporte en aeronave la que nos interesa abordar específicamente.

Asimismo, al hablar de responsabilidad contractual en un contrato de transporte, se entiende como la correspondiente frente a los elementos interesados en el transporte y que intervienen en el mismo manifestando su consentimiento, es decir, es aquella que involucra al transportista y al pasajero, o al transportista y consignatario o destinatario de la carga.

Este tipo de responsabilidad proviene del ejercicio del transporte aéreo con relación al contrato que liga al transportista con sus empleados por un lado, y con los usuarios del transporte por otro.

De conformidad con el artículo 40, de la Ley de Aviación Civil “Toda aeronave deberá contar con un comandante o piloto al mando, quien será la máxima autoridad a bordo y el responsable de su operación y dirección y de mantener el orden y la seguridad de la aeronave, de los tripulantes, pasajeros, equipaje, carga y correo”.

Esta responsabilidad comprende desde el momento en que se hace cargo de la aeronave para iniciar el vuelo hasta su entrega a la autoridad competente o al representante del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, al propietario o poseedor de la aeronave, quienes serán solidariamente responsables con el comandante o piloto, por cualquier orden dictada en contravención a lo dispuesto por esta Ley.

Pero estas cuestiones serán delimitadas en los siguientes capítulos, por lo que continuaremos determinando las cuestiones que conlleva la

responsabilidad contractual en la aviación civil, en la cual una de ellas es el concepto del contrato de transporte.

1.4. Concepto de contrato de transporte aéreo.

Transportar viene del latín *trans* y *porto, as, are*, que significa trasladar de un lugar a otro a una persona o a una cosa mediante un precio.²⁹ El transporte es una de las actividades económicas más importantes. Algunos de estos transportes tienen como finalidad trasladar personas y cosas de un lugar a otro.

Gracias, a su gran utilidad se ha incrementado también su incidencia, y también paralelamente, a esto han crecido el número de siniestros padecidos durante el desarrollo de sus recorridos, lo que ha elevado a proporciones inimaginables el número y magnitud de los supuestos de responsabilidad civil generada en el marco de un contrato de transporte.

En este tenor se entiende por contrato de transporte como “aquél contrato por virtud del cual una persona, llamada porteador, se obliga a transportar a otra persona, llamada consignatario, bajo su dirección o la de sus dependientes, por tierra o por aguas a personas, animales, o cualquier cosa, cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos del comercio, o que en su caso sea comerciante el porteador o que se dedique habitualmente a verificar transportes para el público, obligándose el cliente a pagar a cambio de dicho servicio una retribución”.³⁰

Por su parte, Sáenz Quiroga establece lo siguiente: “el contrato de transporte es un convenio por el cual una persona, llamada porteador se obliga a transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra,

²⁹ Peña Nossa, Lisandro, *Contratos Mercantiles, Nacionales e Internacionales*, 3a. ed., Colombia, Temis, 2010, p. 226.

³⁰ Esperón Melgar, Gabriela, *Manual de Contratos Civiles y Mercantiles*, México, Trillas, 2009, p. 217.

por agua o por aire, a personas, animales, mercaderías o cualesquier otros objetos mediante una retribución convenida”.³¹

Las definiciones citadas del contrato de transporte nos permiten observar que estamos en presencia de un contrato mercantil, lo cual será mayormente esclarecido si nos remitimos al Código de Comercio, en su artículo 576:

Artículo 576. El contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil:

- I. Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio;
- II. Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transporte para el público.

De acuerdo a la legislación mexicana el contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador, antes o después de comenzarse el viaje, pagando en el primer caso la mitad, y en el segundo la totalidad del porte, y siendo obligación suya recibir los efectos en el punto y en el día en que la rescisión se verifique. Si no cumpliere con esta obligación o no cubriere el porte al contado, el contrato no quedará rescindido.

El concepto del contrato de transporte en general, es muy amplio en su ámbito jurídico puesto que cuenta, por una parte, con diferentes regímenes legales, según se trate del transporte terrestre, marítimo, aéreo, fluvial o acuático, y por la otra, de que son en muchas ocasiones diferentes las regulaciones del transporte nacional y del internacional.

Por ejemplo, nuestro Código Civil menciona un concepto del contrato de transporte en su artículo 2646 y dice lo siguiente: “es el contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos...”.³²

³¹ Sáenz Quiroga, Roberto, *El Derecho Mercantil y el Transporte*, México, Sista, 2010, p. 329.

³² Código Civil Federal, *op. cit*, nota 25, p. 277.

Observamos en la definición que nos aporta el Código Civil Federal, que el contrato de transporte es muy amplio y se relaciona con muchos aspectos. También en la doctrina se han determinado varios criterios para clasificar al contrato de transporte, como bien lo apunta Alfredo Sagarna, de los que sólo estudiaremos las siguientes:

a) Según el modo, el contrato de transporte puede clasificarse en: terrestre, marítimo o fluvial y aeronáutico y espacial.

b) Según el medio, se clasifica en transporte: Automotor (automóviles, ómnibus, colectivos, etcétera), ferroviario (incluye tranvías, subterráneos, etc.), por embarcación (barco, canoa, etc.), por aeronaves (helicópteros, aviones, avionetas, etc.), y por naves espaciales (cohetes, transbordadores, etc.).

c) Según la norma como sea realizado, esto es si se lo hace como un acto de comercio o no, el contrato de transporte puede ser clasificado como: comercial (regido por la ley comercial y las normas especiales a cada transporte, y supletoriamente por el Código Civil) o civil (regulado por la ley común y las normas específicas de cada transporte, y en último caso por el Código de Comercio).

d) Según el objeto, el contrato puede ser de: personas o cosas, o de ambos a la vez.

e) Según la contraprestación dada a cambio por parte del pasajero, puede ser: oneroso o gratuito.³³

Ahora, estudiaremos el contrato de transporte aéreo que es el que nos ocupa en esta tesis, puntualmente vamos a establecer las características principales de este contrato y las partes que intervienen.

Como una primera aseveración que haremos del contrato de transporte aéreo es determinar varios conceptos del mismo y apuntar que tiene dos modalidades: el contrato de transporte de personas y el contrato de transporte de cosas.

³³ Alfredo Sagarna, Fernando, *Responsabilidad Civil en el transporte terrestre de personas (Doctrina y Jurisprudencia)*, Argentina, De Palma, 1997, p. 102.

En este orden de ideas, Tapia Salinas define al contrato de transporte aéreo como: “aquel mediante el cual, una persona denominada transportista conviene con otra que se llama usuario, en el traslado de un lugar a otro en una aeronave o por vía aérea, de una determinada persona o cosa con arreglo a las condiciones estipuladas entre ambas partes”.³⁴ Este concepto determina las dos posibilidades de transporte que puede ser tanto de personas como de cosas o mercancías.

El Dr. Mario O. Folchi establece que el contrato de transporte aéreo “es el instrumento jurídico que ha unido a un transportista y a un pasajero que desea ser trasladado a otro lugar o a un transportista y a quien le entrega una cosa para que la traslade a otro lugar”.³⁵

Por su parte, Ignacio Arroyo Martínez apunta con mucha precisión que: “en virtud del contrato de transporte aéreo, el porteador se obliga a trasladar a un lugar convenido personas o cosas, a cambio de un precio convenido”.³⁶

Los dos textos internacionales más importantes que regulan el transporte aéreo (“La Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional”, firmada en Varsovia en 1929 y el “Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional” que se concluyó en Montreal en 1999) no definen este tipo de contrato aunque sus disposiciones se han establecido sobre la base de su previa existencia.

La Ley de Aviación Civil de México de 1995 en su artículo 49 menciona que: “El contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio.”

³⁴ Tapia Salinas, *op. cit.*, nota 2, p. 413.

³⁵ Folchi, Mario O., “Los Derechos de los Pasajeros en el Transporte Aéreo”, *Revista Jurídica del Departamento de Derecho Económico*, Argentina, año II, núm. 2, 2008, p. 167.

³⁶ Arroyo Martínez, Ignacio, *op. cit.*, nota 9, p. 194.

Más adelante, en el artículo 55 determina el concepto de transporte de carga o de mercancías como sigue: “Se entiende por contrato de transporte de carga el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de un punto de origen a otro de destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio.”

De las definiciones anteriores, extraemos los elementos que contribuyen a otorgar al concepto la especialidad del contrato en estudio y diferenciarlos de otra forma de transporte:

- El traslado por vía aérea
- El traslado en una aeronave
- Los lugares de partida y destino del vuelo.

El tratadista Mario O. Folchi³⁷ define a cada uno de estos elementos puntualmente de manera que lo explicaremos a continuación: el traslado por vía aérea se refiere al traslado efectuado a través del desplazamiento por el espacio aéreo de un lugar a otro, lo que lo distingue de otras formas de transporte como el terrestre y el acuático.

Por otro lado, el segundo elemento requiere que el traslado sea “en una aeronave” también específica a este contrato debido a que existen otros medios de traslado aéreo, como el globo, por ejemplo.

En este orden de ideas es primordial aportar la definición de aeronave. De acuerdo al Diccionario de la Lengua Española aeronave se refiere al vehículo capaz de navegar por el aire. Siguiendo el pensamiento de Folchi una aeronave es: “todo aparato o mecanismo destinado a desplazarse en el espacio aéreo por sus propios medios y ser apto para trasladar personas o cosas”.³⁸

Respecto al tercer elemento que son los lugares de partida y de destino el contrato siempre tendrá dos lugares estipulados, en donde se encuentren los respectivos aeropuertos o aeródromos.

³⁷ Folchi, Mario O., *op. cit.*, nota 35, p. 174.

³⁸ *Ibidem*, p. 175.

Este mismo autor en su concepto de contrato de transporte agrega dos aspectos importantes: que el traslado de un punto a otro debe hacerse en cierto tiempo y en condiciones de seguridad. La mención del tiempo en que debe concretarse el traslado tiene que ver con la obligación que tiene el transportista de respetar un horario ya establecido. En cambio, las condiciones de seguridad aluden a uno de los elementos más importantes de este tipo de transporte se enfrenta permanentemente a la ley de la gravedad.

- Características

Para hacer mención de algunas características estimamos conveniente citar lo que Hamilton considera como elementos del contrato de transporte aéreo: “la concurrencia de voluntades, por la cual uno se obliga a conducir de un lugar a otro, por vía aérea pasajeros o cosas; precio de la conducción; si se trata de conducción de cosas, que éstas sean ajenas, y; obligación de entregar las cosas a la persona a quien vayan dirigidas”.³⁹

Como podemos observar, dentro de los elementos que considera Hamilton se encuentra el acuerdo de voluntades. Este elemento es considerado por otros autores como característica del contrato considerando que se trata de un contrato consensual y bilateral, las cuales explicaremos en las líneas siguientes.

Las características principales del contrato de transporte aéreo son las siguientes: es un contrato consensual, bilateral, oneroso, no formal y comercial.

- a) De carácter consensual.

Esta característica se demuestra por el hecho de que el nacimiento de las obligaciones de cada parte surge a partir del momento en que se manifiesta el consentimiento, el cual se expresa mediante el pago del precio por el pasajero o por el remitente de las mercancías. Por consiguiente, el embarque del pasajero o la entrega de la mercancía concretan el comienzo de ejecución del contrato, pero el mismo ha tenido ya su perfeccionamiento con anterioridad, a través del mutuo acuerdo.

³⁹ Hamilton, Eduardo, *Manual de derecho aéreo*, Chile, Jurídica de Chile, 1960, p. 436.

Se dice entonces, que es consensual porque cada una de las partes manifiesta su voluntad de llevar a cabo el negocio de que se trate. Algunos doctrinarios indican que incluso hay consentimiento cuando el contrato de transporte es celebrado entre una empresa y el viajero, es decir, que se perfecciona el contrato con el ofrecimiento de realizar el transporte y la aceptación por parte del pasajero al ascender al medio propuesto.

Generalmente, el boleto o billete que recibe el pasajero por parte del porteador obra como elemento de prueba del contrato, pero no es requisito para la vida del mismo.

b) Bilateralidad.

El carácter bilateral se manifiesta porque son dos los sujetos que conforman este contrato: el pasajero o remitente o expedidor y el transportista.

Pero debemos reflexionar que, si bien es considerado un contrato bilateral, generalmente el contrato de transporte aéreo será convenido entre una empresa o línea aérea y un usuario individual y, por lo tanto, no será convenido entre las partes cláusula por cláusula.

La empresa o porteador, también así llamada, tendrá establecidas las condiciones del contrato, en redacción que salvo casos concretos no se podrá alterar. El usuario desde el momento en que adquiere el documento de transporte o entrega de las cosas, queda automáticamente sometido a las condiciones establecidas. Con independencia de que las mismas sean instituidas por organismos internacionales o por la legislación interna del país de que se trate.

Como consecuencia de la reflexión anterior, algunos autores piensan hallarse en presencia de un contrato de adhesión, entre los que destaca Castán Tobeñas, quien apunta que sobre estos contratos de adhesión se ha sostenido como el juez tiene un poder excepcional de interpretación que le faculta para no aplicar las cláusulas del contrato sólo en consideración de la

situación individual de las partes, e incluso un poder de revisión que le autorizaría modificar el contrato en la parte que apareciera como injusta.⁴⁰

Sin embargo, la mayoría de los estudiosos del derecho aeronáutico considera que se trata de un contrato bilateral por la presencia de dos sujetos en el contrato.

Otros aspectos que se consideran características del contrato de transporte aéreo son el ser oneroso y de carácter formal.

c) De carácter oneroso.

Este contrato es oneroso en función de que el pago de un precio integra el concepto del mismo. En este contrato ambas partes reciben beneficios económicos equivalentes por las prestaciones que tienen a su cargo. El pasajero debe pagar para ser trasladado y, el porteador por su parte asume la obligación de llevarlo de un lugar a otro.

d) De carácter no formal.

Es necesario establecer que el contrato de transporte aéreo se acredita por medio del billete de pasaje o la carta de porte aérea, sea para el traslado de personas o de cosas, pero esto no le otorga un carácter formal, ya que tanto el Sistema Varsovia como el Convenio Montreal de 1999 y casi todas las leyes internas de los países, señalan que la inexistencia o pérdida de aquellos documentos no quita entidad al contrato, cuya existencia puede demostrarse a través de otros medios.

Como ejemplo, de ello se encuentra lo dispuesto en el Protocolo Adicional No. 4 de Montreal de 1975, ya que establece que el contrato se puede acreditar por “cualquier otro medio”, en lo que ha querido ser aplicable el marco legal a la figura de la contratación electrónica y al conocido como “billete electrónico” o “ticket” en el caso de los pasajeros.

e) Principal.

⁴⁰ Castán Tobeñas, José, *Derecho civil español, común y foral*, España, Reus, 1958, p. 355.

Tal como lo indica Mario O. Folchi, una de las características del contrato es ser principal y, especialmente en nuestra materia, de este modo se distingue con claridad al contrato de transporte aéreo de personas o de cosas del de equipajes donde el segundo se caracteriza por ser accesorio del de pasajeros.⁴¹

f) Conmutativo.

A diferencia de los contratos aleatorios, en los contratos conmutativos al momento de contratar ambas partes están en condiciones de apreciar los beneficios o ventajas que aquél les va a deparar. El contrato de transporte es conmutativo porque ambas partes pueden apreciar los beneficios y sacrificios en el mismo momento de concretarse el acuerdo.

g) De ejecución continuada.

La contratación de ejecución continuada tiene una única prestación, pero su cumplimiento se desarrolla o desenvuelve durante un cierto tiempo. El contrato de transporte es un contrato de ejecución continuada, ya que el cumplimiento de la prestación por parte del porteador se extiende, sin intermitencias, durante un tiempo preestablecido, que tiene vital importancia ya que es carga y obligación contractual secundaria. Trasladar al viajero en el tiempo convenido es carga del porteador, pues lo contrario engendra incumplimiento y la consiguiente responsabilidad.⁴²

Es de ejecución continuada porque las prestaciones recíprocas se extienden en el tiempo que dure el traslado del pasajero al lugar previamente establecido.⁴³

h) De adhesión.

⁴¹ Folchi, Mario O., “Los Contratos de utilización de aeronaves”, en Folchi Mario O. (coord.), *Estudios de Derecho Aéreo: aeronave y liberalización*, España, Marcial Pons- CEDIT, 2009, p. 178.

⁴² Trigo Represas, Félix A. y López Mesa, Marcelo J., *op. cit.*, nota 15, p. 220.

⁴³ Alfredo Sagarna, Fernando, *op. cit.*, nota 33, p. 100.

El pasajero no puede discutir las condiciones contractuales, sino que simplemente al adquirir su boleto, se adhiere a las condiciones generales del contrato, preestablecidas unilateralmente por el transportista.

Peña Nossa considera que: “en casos excepcionales el contrato de transporte es de libre discusión, dependiendo de que haya igual posición contractual entre las partes para su negociación, pero la regla general es que el contrato de transporte, por ser, en la mayoría de los casos, un contrato masivo, se torna en un contrato de adhesión”, como el caso del contrato de transporte aéreo.⁴⁴

1.4.1. Elementos.

Establecimos algunos conceptos de contrato de transporte aéreo y sus características principales, ahora es turno de indicar los elementos personales, reales y formales que lleva consigo.

El contrato de transporte aéreo, como ya lo pudimos percibir, no es un concepto unitario debido a que el transporte aéreo soporta una serie de actos y elementos complejos que son diferentes en cada uno de los tipos de transporte (personas, equipajes y mercancías).

En este sentido, Tapia Salinas demostró su preocupación por el número de conceptos análogos de contrato de transporte aéreo, construyendo el concepto que ya habíamos indicado anteriormente.

De acuerdo con la definición que nos brinda tomaremos los elementos que integran al contrato de transporte aéreo que son: el transportista, el usuario, la traslación y la aeronave, y cada uno de estos se encuentran dentro de las siguientes categorías.

a) Personales

El transporte aéreo al ser, como su nombre nos indica, un transporte, requiere de la intervención del hombre para llevar a cabo su actividad, en este tipo de transporte interviene el personal volante, pilotos, personal de los aeropuertos,

⁴⁴ Peña Nossa, Lisandro, *op. cit.*, nota 29, p. 228.

personal técnico de los diferentes servicios necesarios en el tráfico aéreo, entre otros.

Todas estas personas constituyen los elementos personales y su estudio rebasa los límites de estudio en este trabajo. En realidad, los sujetos que nos interesa estudiar en esta tesis, son aquellos que forman parte de la relación jurídica del contrato de transporte aéreo, es decir, el transportista y el usuario.

Cada una de las partes tienen diferentes obligaciones en el transcurso de la relación jurídica que guarda el contrato, Mario O. Folchi apunta que el pasajero asume esencialmente la obligación de dar, o sea el pago del precio, billete o del flete de la carga y en este último caso la entrega de las mercaderías embaladas debidamente para su transporte; en tanto que el transportista tiene una obligación de hacer, consistente en trasladar al pasajero sano y salvo o a las cosas en el estado que las recibió, a su destino.⁴⁵

1.- El transportista

- Concepto.

De acuerdo a la doctrina, que se ha dado a la tarea de conceptualizar al transportista, es difícil establecer un solo concepto de este elemento personal del contrato. La principal razón de lo anterior es porque, de acuerdo a la doctrina, son distintos los elementos que intervienen para definir al transportista. Estos elementos pueden ser el carácter del transporte, el tipo de transportista, etcétera, que serán explicados en líneas siguientes.

Desde el punto de vista jurídico, el transportista resulta ser el sujeto activo del contrato de transporte aéreo.

Es preciso establecer que en muchas ocasiones se emplea el porteador como sinónimo de transportista y con mucha razón, pero esa expresión o palabra se emplea en un lenguaje tradicional del transporte aéreo y en las principales disposiciones jurídicas en las que se regula.

⁴⁵ Folchi, Mario O., *op. cit.*, nota 41, p. 178.

El porteador, en palabras de Sáenz Quiroga, es la persona que se obliga a hacer el transporte.⁴⁶En esta definición podemos apreciar que podrían utilizarse los dos términos en el mismo sentido.

Pese a que no es equivoco emplear la palabra porteador o transportista indistintamente, si hay que distinguir porqué se emplea generalmente el término transportista en las leyes de la materia. El motivo principal es el carácter internacional del transporte aéreo, ya que es en los instrumentos internacionales más importantes de la materia que se emplea el término transportista, y en este tema debe prevalecer la uniformidad del lenguaje.

En el caso de este trabajo usaremos ambos términos indistintamente, debido a que en la doctrina no hay uniformidad de criterios al respecto.

De forma muy atinada, Tapia Salinas aporta un concepto de porteador, distinguiéndolo de transportista. En este concepto une los conceptos contenidos en las condiciones para el transporte de viajeros y la del transporte de mercancías como sigue:

“Se entiende por porteador la Compañía aérea transportista o contratante que expide el billete o carta de porte y todas las Compañías de transportes aéreos que transportan al pasajero y/o, su equipaje y/o las mercancías bajo dicho billete o carta de porte, o prestan cualquier otro servicio relacionado con el dicho transporte aéreo”.⁴⁷

Más adelante, apunta el concepto de transportista y dice que es “toda persona física o jurídica que en concepto de propietario, explotador o fletador de una aeronave realiza o está en disposición de realizar con ella, un transporte aéreo de personas o cosas”.⁴⁸

Como pudimos percibir en este concepto, hace referencia a la Carta de porte, por lo que aportaremos la definición que nos otorga Sáenz Quiroga para darle un mayor entendimiento a este trabajo. De acuerdo con este autor “la

⁴⁶ Sáenz Quiroga, Roberto, *op. cit.*, nota 31, p. 333.

⁴⁷ Tapia Salinas, Luis, *op. cit.*, nota 2, p. 417.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 419.

Carta de porte es un título de crédito que el porteador expide al cargador, al recibir la mercancía porteada y que da derecho al tenedor legítimo a recoger la mercancía porteada en el lugar de destino”.⁴⁹

- Clasificación

En este apartado indicaremos las diferencias entre los tipos de transportistas, ya que asumen de modo diferente la obligación del traslado aéreo de personas o cosas. Frecuentemente, sucede que el pasajero, expedidor, o el usuario del transporte se encuentran frente a un transportista con el que celebra el contrato. Sin embargo, en otras ocasiones es otro sujeto el que efectiva o realmente ejecuta dicho contrato. Al primero se le denomina “transportista contractual” y al segundo “transportista de hecho”.

Esta distinción tiene relevancia hasta el punto que ambas figuras son objeto del Convenio de Montreal en su capítulo V titulado “Transporte aéreo efectuado por una persona distinta del transportista contractual”, del artículo 39 al 48. Este punto, lo consideramos importante porque la concurrencia de las dos figuras de transportista no altera la aplicación del Convenio, si el contrato celebrado entre el transportista contractual está dentro del ámbito de aplicación del Convenio.

La presencia del transportista de hecho, a los efectos de la aplicación convencional, ha de actuar en todo o en parte con autorización del transportista contractual, y siempre que no se trate de un transporte sucesivo o cumulativo⁵⁰.

⁴⁹ Sáenz Quiroga, Roberto, *op. cit.*, nota 31, pp. 338 y 339.

⁵⁰ Estamos en presencia de transporte sucesivo o cumulativo cuando en el transporte intervienen varios transportistas sucesivamente pero se considera un solo transporte u operación, tanto si ha sido objeto de uno o una serie de contratos. Arroyo Martínez, Ignacio, *op. cit.*, nota 9, p. 222. Esta modalidad contractual no se debe confundir con el transporte combinado que es aquel efectuado en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, así lo define el Convenio de Montreal en su artículo 38 primer párrafo.

Otra diferencia, que podemos establecer respecto a los tipos de transportistas es respecto a la aplicación del régimen convencional, porque será total para el transportista contractual y parcial para el transportista efectivo. Es decir, el transportista efectivo resulta responsable únicamente de la parte del transporte que efectiva o fácticamente haya ejecutado.

Asimismo, en el ámbito de responsabilidad debemos distinguir, por una parte, la imputación de los actos y omisiones del transportista de hecho, o de sus dependientes y agentes, de los del contractual. El transportista contractual no puede alegar que se trata de hechos de terceros, los asume como si fueran propias. Al transportista de hecho también se le imputan los actos y omisiones del transportista contractual, de sus dependientes y agentes, con la excepción de que se respetarán los límites de indemnización previstas en el propio convenio.

Respecto al tema del límite de indemnización, de acuerdo al Convenio de Montreal, si concurren ambos transportistas, el total de las sumas resarcibles no excederá de la cantidad mayor obtenida de cualquiera de ellos, pero nadie responderá por una suma elevada que la correspondiente, según los límites aplicables a esa persona (transportista contractual, transportista de hecho, o cualquiera de sus empleados y/o agentes).

Conforme a Tapia Salinas existen otras clasificaciones de transportista. Para este autor además de los transportistas que ya abordamos anteriormente, considera también al arrendatario y al fletador. Piensa en el arrendatario como aquel transportista que alquila, equipa y prepara una aeronave para el transporte aéreo, según las normas de derecho común; y al fletador como el transportista que, por medio de un contrato de fletamento, contrata la explotación de la aeronave ya equipada para la realización del transporte de personas o cosas.

2.- Usuario

El concepto de usuario es más sencillo porque, como su nombre lo indica, será la persona física que hace uso del transporte aéreo, bien por ser el elemento transportado (pasajero), o bien por servirse de él para el transporte de cosas

desde un punto de vista activo (expedidor o remitente) o pasivo (destinatario o consignatario).

En este supuesto, todas las personas pueden llegar a ser usuarios (salvo las prohibiciones expresadas por la ley) de acuerdo a un principio común para los usuarios.

Se considera como una característica fundamental de este elemento personal el ser indeterminado, debido a que cuando el transportista ofrece sus servicios y prestaciones los usuarios no aparecen concretados y tan sólo se individualizan frente al determinado contrato o relación jurídica de la que son parte.

b) Reales

Al hablar de elementos reales se hace referencia a las cosas o a la parte objetiva del contrato de transporte aéreo que implica dos cosas: el traslado o transporte y la contraprestación por parte del usuario. En este aspecto se debe considerar cuales son las cosas que se pueden transportar, ya que el traslado de las cosas es parte sustancial del contrato.

Para establecer los elementos reales habrá que elaborar una división del transporte de personas y el transporte de cosas.

1.- Transporte de personas. Esta es la principal actividad de la navegación aérea. En esta modalidad, los elementos personales son dos: transportista y persona que ha de ser transportada. Este transporte puede comprender, a su vez, dos modalidades:

- Pasajero: aquel que es transportado en virtud del correspondiente contrato realizado con el transportista a ese fin (contrato de pasaje).
- No pasajeros: son aquellas personas transportadas en virtud de otra relación con el transportista diferente a la del contrato de pasaje, tal es el caso de los empleados.

2.- Transporte de cosas. Este tipo de transporte comprende todo el transporte que no sea de personas y, por ende, da origen a problemas y principios distintos a ese.

Dentro del concepto general se distingue diferentes clases de cosas:

- Equipaje. Tiene la singularidad de que siempre irá unido a los pasajeros a quien pertenece, a diferencia de los otros transportes de cosas donde hay independencia. El equipaje puede ser de mano, cuya guarda y cuidado le corresponde al pasajero por lo que la responsabilidad del transportista será limitada y; puede ser equipaje registrado o facturado, que una vez entregado al transportista será el responsable de su guarda y cuidado.
- Correo. Este transporte se realiza por medio de convenios realizados entre empresas que se dedican al servicio postal y la Administración Pública. Es considerada como una de las formas de subvención indirecta que las empresas aéreas reciben del Estado.
- Mercancías. Es una de las modalidades típicas del derecho comercial, la rapidez del avión ha desarrollado este modo pero en sustancia conserva todas las características de la rama de derecho citada. Constituye la modalidad con mayor importancia del transporte de cosas.

Existe por supuesto un contrato específico para esta modalidad “es aquel mediante el cual una Empresa de transporte aéreo o un simple transportista, en determinadas condiciones se compromete a trasladar de un lugar a otro, por vía aérea y en una aeronave, unos determinados objetos considerados como mercancías, por encargo de una persona (física o jurídica), denominada expedidor o remitente, y para su entrega a otra (física o jurídica) concretamente individualizada, y llamada destinatario”.⁵¹

Después de indicar los elementos y singularidades de los elementos personales y reales ahora toca establecer cuáles son los elementos formales.

⁵¹ Tapia Salinas, Luis, *op. cit.*, nota 2, p. 487.

c) Formales

Los elementos formales son aquellos títulos o documentos en los que se materializa aquel contrato y en los que se tienen las normas a las que se van a someter las partes.

A pesar de, que existe una denominación para cada uno de los tipos de contrato de transporte aéreo: contrato de transporte de personas, de equipajes y mercancías, se vuelve necesario precisar que existe una denominación, en general, para todos en las normas internacionales y nacionales. Las denominaciones comunes son: billete o boleto de pasaje, talón de equipaje y carta de porte para las mercancías.

Habíamos constreñido que el consentimiento de las partes se otorga cuando se expiden los títulos y de esta manera se formaliza el contrato. A pesar de ello, muchos autores determinan que el consentimiento se puede dar antes, por ejemplo, cuando se concreta por escrito con una aerolínea el transporte de un grupo de personas determinando la fecha, lugar, hora y precios. Si bien, estos títulos son de gran importancia, su pérdida no limita ni invalida las obligaciones de las partes, aunque puede ocasionar otras consecuencias jurídicas.

1.4.2. Sujetos.

Antes de precisar quiénes conforman la parte subjetiva del contrato, debemos tener presente que tanto en el contrato de transporte aéreo de personas como el de equipaje son los mismos, con algunas salvedades. Sin embargo; los sujetos cambian cuando se lleva a cabo el contrato de transporte aéreo de mercancías, por lo que dividiremos este apartado de acuerdo al contrato de transporte aéreo de que se trate.

- Contrato de transporte aéreo de personas

En este contrato participan en la relación jurídica del mismo tanto el pasajero, como titular del contrato, y el transportista.

1.- Pasajero. De acuerdo con Tapia Salinas, el pasajero es “la persona que, según el contrato de transporte expedido u obligación contraída de acuerdo con

el transportista, sea o no deba ser efectivamente transportada en una aeronave con arreglo a las condiciones previstas”.⁵²

Algunos autores consideran a la figura del viajero como elemento personal del transporte pero el término viajero se refiere a la persona que viaja o se encuentra a bordo de una aeronave, es decir, este concepto se aplica a una situación de hecho y no constituye una relación jurídica.

2.- Transportista. Al transportista lo hemos denominado en apartados anteriores cuando establecimos los elementos personales del contrato de transporte aéreo, por lo cual sólo agregaremos que esta figura o elemento personal del contrato es fundamental para la existencia del mismo, y que sin esta figura no podría existir dicho contrato.

- Contrato de transporte aéreo de equipaje

Hemos apuntado anteriormente, que tanto este contrato como el de transporte de personas tienen los mismos elementos personales o sujetos en la relación jurídica que forman, aunque con la diferencia de que sólo serán sujetos de este contrato los pasajeros que lleven o sean titulares de algún equipaje.

Por otro lado, se encuentra también la figura del transportista que tendrá las singularidades ya delimitadas en el transporte de personas.

- Contrato de transporte aéreo de mercancías

Los sujetos que intervienen en este contrato específico tienen distintas funciones y características que las de los otros dos contratos, incluso el transportista puede ser auxiliado o remplazado como figura del contrato por otra persona como lo veremos en seguida.

1.- Remitente. Como ya delimitamos anteriormente, en el contrato de transporte de mercancías una persona llamada remitente encarga el transporte de mercancías para su entrega a otra persona que se llama destinatario.

⁵² *Ibidem*, p. 437.

Por lo tanto, el remitente es la persona ya sea física o jurídica que es parte de la relación jurídica formada con el transportista en virtud de la celebración del contrato de transporte.

2.- Destinatario. Esta persona de igual forma que el remitente podrá ser tanto física como jurídica, y será a la cual el transportista se obliga a entregar la mercancía. El remitente por su parte deberá nombrar al destinatario de manera expresa en el contrato que celebre con el transportista.

Esta figura podría ser criticada considerándola como un sujeto del contrato, debido a que este no interviene en la creación o formalización del mismo. Sin embargo, como ya lo explicamos, debe mencionarse su nombre en el contrato para hacer válido, lo estipulado por el remitente y el transportista.

3.- Transportista. En este contrato aparecen figuras que auxilian al transportista o lo suplen, en ocasiones, en la relación contractual como sujeto del contrato. Tales son, por ejemplo: los agentes del transporte que actúan como intermediarios para facturar y expedir la mercancía a nombre del remitente o bien, las personas o empresas representantes del transportista actuando en nombre de éste.

1.5. La intencionalidad.

Después de haber delimitado los sujetos que intervienen en los diferentes contratos de transporte aéreo, ahora aportaremos los aspectos que actúan en la aplicación de la responsabilidad civil en la actividad aeronáutica, el primero que estudiaremos es la intencionalidad.

Para que un hecho sea doloso no basta con que su autor se lo haya representado como ilícito, sino que además se requiere que tenga la intención de dañar, en el sentido de que la voluntad del sujeto deba estar dirigida a su realización.

Nuestro Código Civil Federal en el artículo 1815, establece que: “se entiende por dolo cualquier sugestión o artificio que se emplee para inducir al error o mantener en él a alguno de los contratantes”.⁵³

En nuestro concepto, toda vez que el artículo 1815, establece como presupuesto la sugestión o artificio, plantea a su vez como requisito para la configuración del dolo la intención de dañar.

Debemos tener en claro que, como bien ha sido establecido por la doctrina, existe el dolo directo donde es menester la voluntad concreta de dañar, y el dolo eventual, en el que esta voluntad no existe. En este caso, el dolo al que nos referimos es el dolo directo que trae consigo la intencionalidad en el daño.

El tema de la intencionalidad es muy importante debido a que existirá dolo mientras el sujeto haya actuado con la intención de producir los resultados, aunque haya previsto ciertas consecuencias jurídicas. Contrario *sensu*, no habrá dolo cuando el culpable, aun habiendo previsto los resultados como posibles, confía y desea que no se produzcan.

1.6. Los daños sufridos.

En líneas anteriores ya habíamos adelantado una corta explicación de la injerencia que tiene el daño en la responsabilidad civil, pero ahora toca explicar su naturaleza y significado.

La palabra daño proviene del latín “*damnum*” que significa: deterioro, menoscabo, destrucción, ofensa o dolor que se provocan en la persona, cosas, valores morales o sociales de alguien.⁵⁴

El concepto de daño, que acertadamente se había precisado como “nudo de la responsabilidad resarcitoria y eje a través de la cual esta gira”, ha ido evolucionando de acuerdo al desarrollo del derecho.

⁵³ Código Civil Federal, *op. cit.*, nota 25, p. 187.

⁵⁴ Vincent, Jean y Guillien, Raymond, *Diccionario Jurídico*, 2a. ed., Colombia, Temis, 2009, p. 127.

De acuerdo con Peña Nossa:” el daño se entiende en el detrimento que experimenta el acreedor por la inejecución, parcial o total, o por la ejecución tardía o defectuosa de la prestación que le es debida”.⁵⁵

El daño es el eje de la responsabilidad porque la existencia del daño injusto (en el sentido de que carece de soporte jurídico) legitima precisamente a reclamar una respuesta legal, siendo que la indemnización pretende reponer el estado de cosas a la situación previa a la generación del perjuicio padecido.⁵⁶ Este elemento en la responsabilidad es de suma relevancia porque como bien lo determina Antonio Ortega Piana “es la afectación a un interés protegido jurídicamente, en este caso es el interés del acreedor ante la situación de incumplimiento contractual, afectación que debe ser cierta, para fines de sus constatación y cuantificación, y no meramente hipotética o eventual”.⁵⁷ Es importante destacar, que el daño indemnizable no sólo debe ser cierto sino que debe representar la afectación de un interés legítimo propio y subsistente.

Para René Padilla, “el daño es la lesión disvaliosa (ahí está el aspecto relacional) de un interés sobre un bien (patrimonial o no) jurídicamente protegido.”⁵⁸ Cuando plantea la expresión disvaliosa se refiere a la esencia del daño que comienza antes de relacionarse con los demás puntos de conexión, por ser una realidad disvaliosa, es decir, negativa, cotejada con un valor.

De acuerdo a los doctrinarios clásicos la principal clasificación del daño es el patrimonial y extrapatrimonial, aunque hay otras clases de daños.

El daño patrimonial es el que sufre el perjudicado en la esfera de su patrimonio, entendido como el conjunto de bienes y derechos de naturaleza patrimonial; son daños que se pueden valorar económicamente por referencia al

⁵⁵ Peña Nossa, Lisandro, *op. cit.*, nota 29, p. 89.

⁵⁶ Ortega Piana, Marco Antonio, *op. cit.*, nota 24, p. 74.

⁵⁷ *Idem.*

⁵⁸ Padilla, René A., *Sistema de la Responsabilidad Civil*, Argentina, Abeledo-Petrot, 1997, p. 46.

valor que el bien dañado tiene en el mercado cuando el daño ya se ha causado.

Muchos autores coinciden en que los presupuestos para indemnizar este tipo de daño son: que haya un sujeto titular de un patrimonio; que sea posible traducir el daño en dinero y; que exista un nexo causal.

Por otro lado, el daño extrapatrimonial o daño moratorio surgió después como una corriente científica dentro de la doctrina civilista, cuyo pensamiento determinaba que el derecho de las obligaciones no quedaba circunscrito a la tutela de los intereses meramente económicos, abandonando la línea materialista que venía desde Roma.

Coincidimos con Pascual Estevill, cuando estipula que por la mediación del Derecho Civil se proyecta la persona en su entera dimensión, y no sólo las facetas económicas de sus actuaciones.⁵⁹ Esto quiere decir, que el daño moral es aquél sufrido por la persona en detrimento de su personalidad o de su integridad física.

Es bien cierto, como nos dice el mismo autor, que la responsabilidad derivada del daño moral y la consiguiente compensación del mismo tiene el rango de un principio general del Derecho con vigencia universal, y en tal sentido se reconoce por el Derecho comparado.

Asimismo, estimamos que en la responsabilidad aeronáutica debe prevalecer la responsabilidad patrimonial en el ámbito de la contratación, y en el caso de los daños morales deberían únicamente en los casos de daños morales objetivos, considerados estos como daños acreditables o mensurables. En este caso, los daños morales subjetivos deberían ser descartados porque si bien, puede sospecharse o presumir su existencia, esta no puede probarse ni cuantificarse.

Una aseveración atinada hace Ortega Piana cuando destaca que en el ámbito contractual también se debe considerar el factor de atribución comprometido,

⁵⁹ Pascual Estevill, Luis, *La Responsabilidad Contractual*, España, Bosch, 1989, Vol. Iº, Tomo II, p. 203.

de daños previsibles e imprevisibles y también hace referencia a la reparación del interés negativo y del interés positivo, que explicaremos en seguida.⁶⁰

La indemnización del interés negativo se refiere al interés negativo que asocia al daño que el acreedor no hubiera padecido si la obligación hubiese sido respetada por el deudor. Por lo tanto, en el interés positivo, contrario *sensu*, se repara el daño por la frustración del contrato celebrado.

En el caso, de la responsabilidad contractual resulta indemnizable el interés positivo, lo cual va a incluir tanto el daño emergente como el lucro cesante⁶¹, así como el daño moral en lo que corresponda. En cambio, en el caso de la etapa previa que es como una responsabilidad precontractual, se indemniza el interés negativo, es decir, el daño que pudo haberse evitado si no se hubiese vulnerado culposamente la confianza generada en el proceso de negociación.

Según, el Derecho comparado y respetadas opiniones, la resarcibilidad del interés negativo también resulta procedente tratándose de contratos inválidos, cuando una de las partes conocía de la causa correspondiente y no advirtió, situación que en la dicotomía contractual/extracontractual representa a esta última, ya que un contrato nulo es finalmente uno inexistente.

1.7. La reparación del daño.

La reparación del daño tiende primordialmente a colocar a la persona lesionada en la situación en la que se encontraba antes de que se produjera el hecho

⁶⁰ Ortega Piana, Marco Antonio, *op. cit.*, nota 24, p. 77.

⁶¹ Tradicionalmente, se distinguen dos clases de especies de perjuicios patrimoniales: el daño emergente y el lucro cesante. El daño emergente se refiere al costo de reparación necesaria del daño causado y a los gastos en los que se ha incurrido con ocasión del perjuicio, es decir, son los gastos ocasionados como consecuencia de un daño, y que el perjudicado tiene que asumir. En cambio, daño patrimonial consistente en el lucro cesante se configura como la ganancia dejada de obtener o la pérdida de ingresos, como consecuencia directa e inmediata del hecho lesivo. Trigo Represas, Félix A y López Mesa, Marcelo J., *op. cit.*, nota 15, pp. 456- 462.

lesivo. Por tanto, la norma jurídica ordena que aquella situación que fue perturbada sea restablecida mediante la restitución si el daño se produjo por sustracción o despojo de un bien o por medio de la reparación de la cosa, si ha sido destruida o ha desaparecido.

Sólo cuando la reparación o la restitución no son posibles o cuando se trata de una lesión corporal o moral la obligación se cubre por medio del pago de una indemnización en numerario, con el que se satisface el daño material o moral causado a la víctima.⁶²

Por otra parte, como lo distinguíamos anteriormente, existen diferentes tipos de daños, entre ellos destacan el daño patrimonial y el extrapatrimonial. Por consiguiente, la forma de reparación del daño y el contenido de la misma dependerá del tipo de daño al que nos referimos. Este punto lo abordaremos de manera sucinta debido a que es un tema que conlleva muchos aspectos que no se relacionan con el tema principal de la tesis.

1.- En el daño patrimonial

El modo de reparación del daño en este caso se hace a través de una reparación natural que consiste en la reintegración de forma específica, o la reparación en especie que implica, volver las cosas al estado que tenía antes del hecho dañoso.

El otro modo de reparación del daño es por medio de la llamada reparación por equivalente, que será la indemnización mediante la cual, aunque no se repone o se reintegra en forma específica el bien dañado, se compensa o resarce el menoscabo patrimonial sufrido en razón del daño, y se tiende a restablecer el equilibrio patrimonial en función del valor que representa el

⁶² Instituto de Investigaciones Jurídicas, *Enciclopedia Jurídica Mexicana*, 2a. ed., México, Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004, tomo IV, p. 491.

perjuicio.⁶³ De este modo, constituye la indemnización la segunda forma de reparación del perjuicio.

La indemnización alcanzará el importe de los daños que hayan sido apreciados por el Tribunal competente, quien será el que ha de valorar estos en cantidades cifrables en dinero.

2.- En el daño moral

En el caso de los daños morales, también llamados daños indirectos, cualquiera que sea la cantidad acordada, sólo podrá ser estimada con el carácter de satisfacción o compensación, pero nunca como reparación, por ser el bien lesionado y la indemnización elementos heterogéneos entre sí.

La certeza y realidad del daño ha de ser probada, porque al final se refleja en el alcance de la indemnización.

3.- Limitación

Una limitación se funda porque en buenos principios jurídicos es preciso compensar debidamente, el sistema de presunción de culpabilidad con una limitación de responsabilidad que restablezca en parte el equilibrio jurídico.

No procederá dicha limitación en los siguientes casos: cuando se trata de daños realizados a consecuencia de una infracción penal; cuando existe dolo la responsabilidad es ilimitada y, además, el transportista no podrá liberarse de ella ni por cláusula especial inserta en el contrato de transporte o título; y por último, en ausencia o irregularidad de los títulos de transporte.

4.- Fijación de los límites

El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

⁶³ Zannoni, Eduardo A., *El daño en la responsabilidad civil*, 2a. ed., Argentina, Astrea, 1993, p. 222.

La indemnización en caso de muerte de los pasajeros de acuerdo al Convenio de Montreal que no exceda de 100, 000 derechos especiales de giro por pasajero, el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad.

2. El transportista no será responsable del daño previsto en el párrafo 1 del Artículo 17, en la medida que exceda de 100, 000 derechos especiales de giro por pasajero, si prueba que:

- a) el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes; o
- b) el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.

Es importante mencionar, que con el paso del tiempo se han ido cambiando las monedas en que se calculaba el monto de indemnización. La primer moneda en que se calculó fue la unidad monetaria artificial llamada franco- oro- francés, de la cual su implementación fue muy debatida, tanto por la inestabilidad del patrón oro como por su conversión a una moneda nacional, debido a que si este sistema se deducía a partir del valor del oro y además, se trasladaba a la moneda según los precios del mercado de dicho metal, y como consecuencia no iba a ser aceptada por algunos países.

Debido a esto, la IATA (por sus siglas significa International Air Transport Association, en español Asociación Internacional de Transporte Aéreo) llegó a un acuerdo estableciendo una conversión del franco- oro al dólar de Estados Unidos y de este como una moneda real a los países restantes. En este mismo tenor se instauraron las siguientes equivalencias:

- 250,000 franco- oro para los viajero, representa 20,000 dólares USA
- 5,000 franco- oro del equipaje de mano, suponen 400 dólares USA
- 250 franco- oro por kg. De equipaje registrado, o mercancías, suponen 20 dólares USA.

Posteriormente, en los Últimos Protocolos Adicionales al acta final de la Conferencia de Montreal de 1975, se implementaron los “Derechos especiales de giro”, como medida para establecer las indemnizaciones de los Convenios y Protocolos sobre el transporte aéreo internacional. El objeto de crear los derechos especiales de giro era que los países miembros del Fondo Monetario Internacional tuvieran una divisa como referente sólido para el monto de

indemnización en este tipo de transporte. Se establecían de acuerdo a las divisas más fuertes o monedas firmes.

1.8. La acción de responsabilidad.

La existencia de responsabilidad trae consigo la acción correspondiente y, por consiguiente, sus consecuencias procesales. En este sentido, tanto el remoto Convenio de Varsovia como el Convenio de Montreal sólo se limitan a establecer el ámbito de competencia y el plazo de las acciones de responsabilidad.

1. Competencia

Una acción de indemnización de daños deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes, puede ser ante el tribunal del domicilio del transportista, o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, sea ante el tribunal del lugar de destino.

Con respecto al daño resultante de la muerte o lesiones del pasajero, una acción se podrá iniciar ante uno de los tribunales mencionados en el párrafo anterior, o en el territorio de un Estado

Igualmente, podrá ser en la parte en que el pasajero tiene su residencia principal y permanente en el momento del accidente y, hacia y desde el cual el transportista explota servicios de transporte aéreo de pasajeros en sus propias aeronaves o en las de otro transportista con arreglo a un acuerdo comercial, y en que el transportista realiza sus actividades de transporte aéreo de pasajeros desde locales arrendados o que son de su propiedad o de otro transportista con el que tiene un acuerdo comercial.

El Convenio de Montreal aclara lo que se entiende por acuerdo comercial, residencia principal y permanente lo siguiente:

a) "Acuerdo comercial", significa un acuerdo, que no es un contrato de agencia, hecho entre transportistas y relativo a la provisión de sus servicios conjuntos de transporte aéreo de pasajeros;

b) “Residencia principal y permanente” significa la morada fija y permanente del pasajero en el momento del accidente. La nacionalidad del pasajero no será el factor determinante al respecto.

El mismo convenio aclara que las cuestiones de procedimiento se regirán por la ley del tribunal que conoce el caso.

2. Plazo

El derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte.

La forma de calcular ese plazo se determinará por la ley del tribunal que conoce el caso.

1.9. El Régimen de indemnización

Producida la inobservancia de una obligación y cuando se haya acreditado que el deudor es causante del daño invocado, estamos en presencia de una responsabilidad civil. Luego, el deudor deberá asumir el costo económico de indemnizar al acreedor adecuadamente. La cuestión después radicará en determinar la manera de fijar el monto indemnizatorio.

La indemnización de acuerdo a los doctrinarios puede fijarse de tres formas: legal, convencional y jurisdiccional.

La indemnización es fijada legalmente cuando la propia norma determina sus medidas de cálculo (daño tasado). Por ejemplo, la Ley de aviación civil establece en su artículo 62 como se calculará el monto indemnizatorio remitiéndonos al Código Civil Federal y a su vez a la Ley Federal del Trabajo específicamente al artículo 501.

La indemnización es convencional cuando el importe indemnizatorio es previamente acordado, si se conviene posteriormente, se estará en presencia de una transacción.

Por último, la indemnización es jurisdiccional cuando se fija como consecuencia de haberse seguido una acción indemnizatoria, en función de los daños y perjuicios efectivamente probados.

Para efectos de la determinación del quantum indemnizatorio pueden emplearse distintos criterios sobre la base de que el daño se acredite. Así, por ejemplo, puede invocarse la *compensatio lucri cum damno* que, pretende evitar la generación de enriquecimiento indebido cuando de una misma situación se han generado simultáneamente perjuicios y beneficios, de tal forma que los segundos deberán ser descontados de la pretensión indemnizatoria por los primeros.

Así pues, como bien lo resume Schipani, Sandro, la indemnización sanciona un daño ya producido o que en el caso de ser futuro se tiene la certeza de que se producirá, es decir, se repara un perjuicio que el acreedor ha experimentado.⁶⁴

1.9.1. Concepto

Para poder determinar cuándo nos encontramos ante un supuesto en que debemos ser indemnizados, primero debemos precisar el significado y características principales de la indemnización.

La palabra indemnización es la acción y efecto de indemnizar. Por su parte, la palabra indemnizar proviene de la palabra *indemne* e *-izar*, significando resarcir de un daño o perjuicio.⁶⁵

Es decir, la indemnización nace cuando una persona causa a otra un daño, ya sea intencionalmente, por descuido o negligencia, o bien, por el empleo de alguna cosa o aparato, maquinaria o instrumento. En este supuesto será responsable de las consecuencias dañosas que la víctima ha sufrido.

⁶⁴ Schipani, Sandro, "El concepto de responsabilidad", en Alterini, Atilio Aníbal (director), *La Responsabilidad. Homenaje al profesor Doctor Isidoro H. Goldenberg*, Argentina, Abeledo- Perrot, 1995, p. 321.

⁶⁵ Real Academia Española, *op. cit.*, nota 27, p. 857.

De acuerdo a Joaquín Llambías se denomina indemnización “la evaluación en dinero de la totalidad del daño resarcible, que el responsable debe satisfacer a favor del damnificado”.⁶⁶

Con esa indemnización queda remediado el desequilibrio de orden jurídico provocado por el incumplimiento de la obligación y restablecido el acreedor en la situación patrimonial que debió tener de no haber obstado a ello el hecho imputado al responsable.⁶⁷

Entonces, entendemos que la indemnización del daño, implica, por regla general, no una desaparición del mismo, sino solamente su desplazamiento a otro patrimonio, autorizado por una norma jurídica contractual o extracontractual. Esta indemnización de daños puede establecerse en los contratos de seguros con la finalidad de que el perjudicado conozca sus garantías frente a un evento dañoso para su persona o patrimonio.

En este mismo tenor, encontramos que la principal finalidad reside en colocar al acreedor en una situación patrimonial equivalente a la que tendría si la obligación se hubiera cumplido. De este modo, se trata de remediar la inejecución del deudor, para que la conducta indebida no se traslade al deterioro del acreedor.

- Características de la indemnización

Como características de la indemnización tenemos que es subsidiaria, pecuniaria, resarcitoria y no punitoria, y a continuación las explicaremos de manera sucinta:

1. Subsidiaria. En primer término, es subsidiaria, en cuanto entra en reemplazo del cumplimiento o de la obligación que no se cumplió.
2. Pecuniaria. Esto es porque a cambio de la obligación que no se cumplió se concede dinero, o recibe una suma pecuniaria equivalente al valor del daño sufrido.

⁶⁶ Llambías, Jorge Joaquín, *Tratado de Derecho Civil. Obligaciones, 6a. ed.*, Argentina, Abeledo- Perrot, 2005, Tomo I, p. 264.

⁶⁷ *Idem.*

3. Resarcitoria y no punitoria. La finalidad de la indemnización no es castigar al responsable sino el velar por el detrimento soportado por el damnificado. Empero, con la indemnización se hace efectiva una sanción a cargo del responsable.

Concluimos este apartado, determinando que la noción de responsabilidad civil impone al responsable del daño, el deber de restituir y reparar, pero también, la obligación de indemnizar, que surge no sólo con el incumplimiento del contrato sino también como consecuencia de todo daño que se cause por hechos ilícitos (culpa o dolo) o por riesgo creado, que comprende la responsabilidad extracontractual.

Después, de haber determinado las cuestiones generales de la indemnización que será la finalidad de los seguros aéreos, en seguida estudiaremos las peculiaridades de tales seguros.

1.10. Los Seguros aéreos

Es claro que la humanidad siempre ha estado sometida a la ocurrencia de hechos futuros que le producen daños a sus bienes, propiedades, e incluso, a su propia vida e integridad.

Uno de esos hechos, sin duda, es el transporte por aire, que encierra cierto riesgo tanto para las personas como para las cosas, lo cual hace factible el siniestro con todas sus consecuencias.

Un medio del que ha echado mano la humanidad para contrarrestar esos efectos nocivos de los hechos futuros o riesgos con potencialidad de afectar su patrimonio, vida e integridad personal son los seguros.⁶⁸

No existe unanimidad sobre el origen del contrato de seguro, ya que es muy difícil establecer en qué momento se estructuró este contrato. Algunos determinan que fue en Italia durante el siglo XIV, donde se dibujaron las

⁶⁸ Peña Nossa, Lisandro, *op. cit.*, nota 29, p. 233.

primeras líneas del contrato de seguro, gracias a la intensa actividad mercantil de los comerciantes ubicados en Florencia, Venecia y Génova.⁶⁹

Con respecto a los seguros aéreos se encuentra registro de que una de las primeras pólizas de seguros aeronáuticos se emitió en Francia en 1910 y se titulaba “Póliza contra los accidentes causados a terceros por globos, dirigibles y aeroplanos”. En su inicio, la cobertura de este seguro no comprendió a pasajeros y tripulantes, aunque tiempo después se hizo extensivo a éstos.⁷⁰

Con el tiempo y debido a que la realidad planteó otros problemas, por las consecuencias que traía consigo la navegación aérea, se fueron implementando otras coberturas en los seguros aéreos. Incluso, tal como lo señala Gildemeister⁷¹ en una breve reseña, hacia el año de 1925 en una convención internacional de aseguradores se estableció el reaseguro.

En Inglaterra, por ejemplo, se formó un conjunto de compañías de seguros con el nombre de “British Aviation Group” y en 1928 España fue uno de los primeros países que impuso el seguro obligatorio de tripulantes y pasajeros.

El desarrollo de la responsabilidad civil, y el crecimiento de la utilización de los seguros, relativamente raros a principios del siglo XX, con el paso del tiempo fueron congestionando los tribunales. Esta multiplicidad de acciones es muy grande porque, en otra época, generalmente la víctima de un daño no buscaba un responsable y hoy, por el contrario, se esfuerza por obtener una reparación, lo que obedece no sólo al simple resultado de un cambio de mentalidad sino también, al desarrollo de los seguros de responsabilidad.

Asimismo, los seguros aéreos han adquirido mayor importancia como medio para obtener indemnizaciones, y esto se ha originado debido a que la navegación aérea es cada vez más utilizada y porque su mayor preocupación es, precisamente, disminuir la siniestralidad. El seguro aeronáutico obvió todos

⁶⁹ *Idem.*

⁷⁰ Gildemeister Martínez, Alfredo, *Elementos de Derecho Aeronáutico*, 2a. ed., Perú, Universidad del Pacífico, 1974, p. 170.

⁷¹ *Idem.*

los aparentes inconvenientes presentados, volviéndose económico, común y necesario.

En la práctica, el seguro y la prevención son términos complementarios, pues una vez aceptado y contratado el seguro, tiene como finalidad disminuir siniestros, que en caso de los accidentes aéreos revisten normalmente perfiles catastróficos con pérdida de vidas humanas.

Muchos han sido los esfuerzos para disminuir la siniestralidad en la navegación aérea, uno de ellos de mayor importancia es la implementación de los seguros aéreos. Aunque hay otros factores que han contribuido a reforzar la seguridad aérea, tales son: la mejora de aeronaves, la mayor preparación de los pilotos, las previsiones meteorológicas, la adopción de normas internacionales uniformes, etcétera.

1.10.1. Concepto

La palabra seguro proviene del latín *securus*, que significa: cierto, firme, verdadero.⁷²

A su vez, la póliza de seguro es el documento contentivo y exteriorizante de las voluntades del tomador y del asegurador respectivamente. Como bien lo apunta Bataller Grau: “el seguro aeronáutico es aquél que cubre los derechos inherentes a la navegación aérea”. Explica que en este concepto no priman ni la clase de interés asegurado (pasajeros, aeronaves, equipaje, etcétera) ni los eventos asegurados (por ejemplo, la responsabilidad civil), sino el hecho de prestar cobertura a los riesgos expuestos a la navegación aérea.⁷³

- Características

En el tema de los seguros aéreos se aprecia la importancia e injerencia de las normas internacionales que permiten reforzar la seguridad aérea y disminuir el índice de siniestralidad.

⁷² Instituto de Investigaciones Jurídicas, *op. cit.*, nota 62, p. 388.

⁷³ Bataller Grau, Juan, *et. al.*, *Derecho de los seguros privados*, España, Marcial Pons, 2007, p. 314.

Esa identidad de objetivos y naturaleza predominantemente internacional permiten establecer las siguientes características:

- 1.- Se estima una tendencia a la uniformidad de soluciones, tanto en lo que respecta al cuadro de coberturas (los riesgos incluidos y excluidos) como al importe de indemnizaciones (según el tipo de daños).
- 2.- Las normas nacionales suelen tener su origen internacional, debido a la unificación de organizaciones aéreas internacionales y convenios internacionales aprobados en la materia.

- Objeto

El seguro aéreo, de acuerdo a Arroyo Martínez⁷⁴, tiene por objeto la cobertura de intereses diversos que pueden afectar a la aeronave, a su tripulación, a los pasajeros, a las mercancías transportadas, a los fletes e incluso a terceros, en vuelo o en tierra que, aunque extraños a la expedición, se vean afectados por los riesgos de la empresa aérea.

Asimismo, Yolanda Bustos menciona que el objetivo prioritario de estos seguros es proteger a las víctimas y perjudicados de ciertas conductas sujetas a la obligación de asegurarse. Al mismo tiempo que se busca un patrimonio responsable y solvente que afronte la reparación de los daños producidos, todo ello presidido por el interés público que supone la exigencia de estos seguros en el ejercicio de determinadas actividades “riesgosas” susceptibles de causar cierto tipo de daños que merecen, a juicio del legislador, una especial protección.⁷⁵

- Clasificación

Por otro lado, el seguro de la navegación aérea se clasifica paralelamente de acuerdo a la división de los contratos aéreos que existen, tal como sigue:

⁷⁴ Arroyo Martínez, Ignacio, *op. cit.*, nota 9, p. 242.

⁷⁵ Bustos Moreno, Yolanda B., *La Responsabilidad Civil en la Navegación Aérea. Los daños a terceros*, España, Dykinson, 2003, p. 305.

1.- Seguro de personas. Este seguro se traduce en la póliza de seguro de accidentes de pasajeros, al margen del seguro de tripulantes.

2.- Seguro de daños. Que sería la póliza del seguro de la aeronave.

3.- Seguro de responsabilidad civil. Dentro de este seguro figuran distintos tipos de pólizas, entre las que se encuentra el seguro de pasajeros, que a diferencia del que ya habíamos mencionado también asegura la responsabilidad del empresario de la navegación, por los supuestos que dan lugar a la muerte o a las lesiones causadas a los pasajeros durante el curso de la navegación.

Asimismo, existe el seguro de equipajes que cubre el daño, robo y extravío. También hay un seguro de mercancías por las responsabilidades derivadas de su pérdida o daño. Por último, se encuentra el seguro de la responsabilidad por los daños a terceros causados en la superficie, que es un seguro de responsabilidad extracontractual.

En este trabajo nos limitaremos a estudiar solamente los seguros aéreos que se relacionen con los sujetos del contrato de transporte aéreo, excusándonos de abordar el seguro de responsabilidad por daños a terceros en la superficie.

Como consecuencia de esta pluralidad de seguros debemos tomar en cuenta tanto la legislación internacional (Convenio de Varsovia de 1929 y sus Protocolos de la Haya 1955 y los cuatro Protocolos adicionales de Montreal), como la nacional.

- Contrato de seguro

Es significativo establecer que todo supuesto de indemnización de daños puede obtenerse del contrato de seguro que el perjudicado tenga concertado, para garantizarse contra las consecuencias de algún hecho que cause daño a su persona o patrimonio.

El contrato de seguro es por estas implicaciones, uno de los más importantes en la actualidad. Actualmente, se encuentra una variedad de seguros, que cubren distintas cosas, la principal división efectuada en este tenor es la de los seguros sociales y seguros privados.

De acuerdo con Santos Briz, mientras que el seguro social es un medio de especial tutela de los trabajadores que no se basa en un contrato de seguro privado, porque se adhieren al seguro social como una obligación legal inmediata. El seguro privado por su parte, ostenta para el asegurador la finalidad primordial de procurarle un beneficio. El objetivo del seguro social, por su parte, es la realización de un servicio, atender a una necesidad de solidaridad social, desapareciendo o posponiendo la finalidad de ánimo de lucro.⁷⁶

En materia aeronáutica queda claro que, si hablamos de seguro aéreo nos referimos a una clase de seguro que forma parte de los seguros privados, por lo cual es importante enfocarnos en esta clase de seguros. Esto tiene que ver también con la función económica que tienen los seguros privados, porque al contratarlo obtenemos una cobertura recíproca de una necesidad fortuita a cambio de un precio.

Asimismo, Bataller Grau constituye un concepto del derecho de los seguros privados diciendo que “es el conjunto de normas jurídicas que específicamente disciplinan el estatuto jurídico del empresario del seguro privado, el de sus colaboradores y el contrato de seguro”. Entonces, serán tres grandes partes que componen esta materia:

- La ordenación y supervisión de los seguros privados: compuestas por normas reguladoras de acceso, desarrollo y salida de la actividad aseguradora.
- La mediación de los seguros privados: formada por la regulación de la mediación entre los tomadores del seguro y los asegurados, de una parte, y las entidades aseguradoras autorizadas para ejercer la actividad aseguradora privada, de otra.
- El contrato de seguro: donde se incluyen diversas normas de Derecho privado que lo regulan.

⁷⁶ Santos Briz, Jaime, *La responsabilidad civil. Derecho sustantivo y derecho procesal*, 7a. ed., España, Montecorvo, 1993, p. 410.

Ahora bien, la nueva tendencia a garantizar socialmente la seguridad de las personas en el tráfico aéreo, es reconocer y adoptar el seguro obligatorio, al menos en la Unión Europea. Con ello, se logra aminorar el problema de la reparación a la víctima y establecer los límites máximos y mínimos de una indemnización adecuada.

El cumplimiento de los seguros obligatorios se acredita mediante el depósito de un certificado de seguro o garantía suficiente. Esta acreditación debe depositarse, ya sea ante el Estado de concesión de la licencia o bien, el Estado de matrícula, en su defecto ante el Estado al que se dirijan o del que procedan. En caso de sobrevuelo, el Estado cuyo espacio aéreo resulte afectado por el vuelo puede exigir la acreditación de la garantía.

Entre los seguros de daños existen dos tipos: los seguros de cosas y los de responsabilidad.

Los seguros de cosas garantizan el resarcimiento del daño patrimonial causado por el siniestro al destruir o disminuir una cosa integrante del activo del patrimonio del asegurado. Los de responsabilidad garantizan el resarcimiento del daño patrimonial que se ocasiona para el asegurado cuando surge un adeudo que aumenta el pasivo de su patrimonio.⁷⁷

Los de responsabilidad son también denominados seguros patrimoniales, porque en ellos el riesgo no amenaza un bien concreto que forme parte del activo, sino el patrimonio en general, pero como se ha hecho notar, en realidad todo seguro de daños debe calificarse de patrimonial, porque el riesgo, salvo el que afecta a la vida humana o a la integridad personal, es invariablemente una amenaza de daño patrimonial.⁷⁸

a) Elementos personales

Son elementos del contrato de seguro: la empresa aseguradora, el tomador y contratante que, sin mencionarse expresa en la definición, aparece

⁷⁷ Ruiz Rueda, Luis, *El Contrato de Seguro*, 2a. ed., México, Porrúa, 2010, p. 145.

⁷⁸ *Idem.*

implícitamente cuando se hace referencia a la prima como necesaria contraprestación.

Además, se encuentra la persona o cosa asegurada, la primera como elemento personal, la segunda como uno real.

Por el contrato de seguro, conforme a Sánchez Flores, la empresa aseguradora se obliga mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.⁷⁹

El asegurador o empresa aseguradora se encuentra sometido a una normativa de supervisión, que le exhorta a cumplir ciertos requisitos para acceder a la actividad aseguradora y que le hace ser objeto de control durante el desarrollo de su actividad. Desde un punto de vista contractual, es la persona que a cambio de una prima, asume la obligación de cumplir la prestación convenida cuando se produce el evento asegurado.

En cuanto al tomador es la persona que contrata en nombre propio y, será asegurado, la persona expuesta al riesgo.

Bataller Grau menciona que tomador y asegurado pueden coincidir cuando el primero contrata en su nombre por cuenta propia. Sin embargo, serán sujetos distintos cuando se contrate en nombre propio, pero por cuenta ajena.⁸⁰

b) Elementos objetivos

En este rubro se encuentra la prima, la obligación de resarcir el daño o de pagar una suma de dinero y la eventualidad prevista en el contrato.

También pueden agregarse el riesgo, y en lo seguros de daños, el interés asegurable.

El interés asegurable es el objeto principal del contrato de seguros que se prevale de un riesgo, económicamente apreciable en dinero, expuesto a una

⁷⁹ Sánchez Flores, Octavio Guillermo de Jesús, *El Contrato de Seguro Privado*, México, Porrúa, 2000, p. 83.

⁸⁰ Bataller Grau, Juan, *et. al., op. cit.*, nota 73, p. 171.

pérdida como consecuencia de un siniestro. El riesgo será entonces la causa del contrato de seguros.

En los seguros de daños resulta primordial el concepto de interés porque la finalidad de estos contratos es el aseguramiento de intereses. En efecto, la cobertura no recae directamente sobre el bien sino sobre el interés, por lo que resulta crucial delimitar su concepto.

Tal como lo menciona Bonet Correa, el interés asegurable es, pues, objeto fundamental del contrato de seguro que se prevale de un riesgo, económicamente apreciable en dinero, expuesto en una pérdida como consecuencia de un siniestro. En definitiva, que el riesgo es la causa del contrato de seguro.⁸¹

De acuerdo a Nicolás Barbato, el riesgo constituye un aspecto esencial del seguro. A su alrededor, se teje la trama técnica y normativa del mecanismo asegurativo, que reúne en su seno la previsión, la prevención y la reparación entendida en sentido amplio.⁸²

Asimismo, integra el objeto del contrato de seguro, que se celebra para “cubrir” al asegurado respecto de un riesgo, para satisfacer necesidades de índole económica que se generan cuando tiene lugar el evento “previsto”.⁸³

Bataller Grau indica, a modo de conclusión, que en efecto, la cobertura no recae directamente sobre el bien sino sobre el interés, por lo que resulta crucial delimitar su concepto. Este puede ser definido como la relación entre una persona (asegurado) y una cosa, derecho o patrimonio (objeto asegurado) susceptible de valoración pecuniaria, relación que puede sufrir un daño como consecuencia de un evento determinado.⁸⁴

⁸¹ Bonet Correa, José, *op. cit.*, nota 22, p. 149.

⁸² Barbato, Nicolás Héctor, *Derecho de los seguros*, Argentina, Hammurabi, 2001, p. 37.

⁸³ *Idem.*

⁸⁴ Bataller Grau, Juan, *et. al.*, *op. cit.*, nota 73, p. 176.

Por último, consideramos importante mencionar que el contrato de seguro es uno de los llamados de masa. Las cláusulas que los componen son redactadas y predispuestas por la aseguradora sin la intervención del asegurado (de ahí que es considerado un contrato de adhesión).

Es primordial establecer que una característica común a todos los contratos de adhesión es la predisposición que lleva a efecto uno de los contratantes, la igualdad contractual es en muchas ocasiones una ficción que lleva a los legisladores a realizar las acciones oportunas para que en medida de lo posible exista dicha igualdad.⁸⁵ Esto es importante para entender cuál es la posición del asegurado frente a la aseguradora cuando estén frente a una eventualidad considerada en el contrato de seguro.

⁸⁵ Larraya Ruiz, Javier, *Las cláusulas limitativas de los Derechos de los Asegurados*, España, Aranzadi, 2001, pp. 32 y 33.

CAPÍTULO II. Antecedentes jurídicos de la indemnización en el transporte aéreo

El transporte aéreo, como ya lo pudimos apreciar en el capítulo anterior, trae consigo la idea de riesgo por la cantidad de siniestros que ha habido referentes a la navegación aérea. Estas situaciones producen como consecuencia la premura de dictar normas que puedan dar solución a los problemas que se susciten por aquellos siniestros, como por ejemplo, normas para determinar quiénes son las personas responsables de los daños y perjuicios que se ocasionan, o los límites máximos de responsabilidad, por mencionar sólo algunos ejemplos.

En un principio, estos problemas se intentaron resolver regulando estos actos en la legislación interna de los países, como una cuestión de materia civil o mercantil, regulándolo en los códigos civiles o de comercio. Pese a este arduo esfuerzo, sin embargo, se vio la necesidad de crear instrumentos que regularan específicamente el transporte aeronáutico.

Más adelante, por la naturaleza que tiene esta materia, comenzó a regularse en instrumentos internacionales. De esta manera se obtuvieron una serie de convenciones que regulan sobre todo la preocupación más grande para el transporte aéreo, la responsabilidad que emana del contrato de transporte aéreo, como lo veremos en seguida.

2.1. Ámbito internacional

Con el auge de la navegación aérea después de la Primera Guerra Mundial se intentó establecer un marco unificado para el contrato de transporte aéreo internacional, para el que las distintas normativas nacionales resultaban insuficientes.⁸⁶ Así, el tema del contrato de transporte aéreo internacional comenzó a adquirir mayor importancia.

Todo ello porque, como bien lo sabemos, este tipo de transporte se desenvuelve en varios países, poniendo en peligro la soberanía de los que se

⁸⁶ Cabrera Cánovas, Alfonso, *Transporte Internacional de Mercancías*, España, ICEX, 2011, p. 303.

encontraban involucrados en un mismo vuelo. Es así como se celebró años después la Convención de Varsovia el 12 de octubre de 1929.

De esta primera Convención surgieron varias disposiciones normativas, la primera de estas fue el “Convenio de Varsovia de 1929 sobre la unificación de ciertas reglas relativas al transporte internacional”, seguido de los Protocolos complementarios celebrados en la Haya en 1955 y en Guatemala en 1971, y de la Convención de Guadalajara de 1961. Asimismo, habrá que agregar los protocolos adicionales elaborados en Montreal en 1975.

Este grupo de acuerdos está representado por las Convenciones de Roma de 1933 y de 1952, sobre la responsabilidad que emana por los daños y perjuicios causados a la persona o propiedad de terceros en la superficie terrestre.

Debe expresarse que, previo al estudio concreto de la legislación de México, se considera vital, aunque sea en forma resumida, abordar las características principales de las diversas convenciones internacionales que se han celebrado sobre la materia y los principales problemas que estas pretenden darles solución.

2.1.1. El Sistema Varsovia.

El desarrollo de la aviación civil produjo que los Estados se dieran a la tarea de crear un orden internacional que regulara esa actividad.

Después de la Primera Guerra Mundial se celebró la Conferencia de París de 1919 que, por primera vez, regula los aspectos públicos de la actividad aérea.

En el año de 1925 se celebró una conferencia en París, a la que asistieron 43 estados, y logró los siguientes resultados: se discutió un proyecto francés sobre la responsabilidad del transportador aéreo internacional. Se elaboró una lista de problemas o asuntos sobre los cuales era necesario legislar internacionalmente; y se propuso la creación de un comité de expertos que

tenía por misión preparar los proyectos sobre aspectos privados de derecho aéreo que debían discutir y aprobar los Estados.⁸⁷

Algunas de esas precisiones se lograron en la práctica, por ejemplo, se creó uno de los más relevantes organismos internacionales denominado CITEJA (Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos). Uno de los objetivos principales de este comité fue crear disposiciones jurídicas que más tarde constituyeron la Convención de Varsovia de 1929, suscrita el 12 de octubre de ese mismo año.

Resulta pertinente precisar que se le denomina Sistema Varsovia a todo el conjunto de instrumentos jurídicos que surgieron como consecuencia de la celebración de la Convención de Varsovia, desde el Convenio de Varsovia de 1929 hasta los protocolos y convenciones que se ratificaron con la finalidad de llenar las lagunas legales que este haya dejado.

2.1.2. Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional de 1929;

Este Convenio contiene normas de gran influencia en la regulación del contrato de transporte aéreo interno, esto denota su importancia porque además, un alto número de países lo ratificaron.

La principal cuestión que regula es la responsabilidad del porteador en los contratos de transporte aéreo internacional.

Su objetivo era regular de manera uniforme las condiciones de transporte aéreo internacional con respecto a los documentos usados para ese transporte, y delimitar la responsabilidad del transportista frente a los usuarios (pasaje y carga).

Hay algunas consideraciones de suma importancia que no debemos ignorar para que tenga aplicabilidad este Convenio:

⁸⁷ Perucchi, Héctor, *Daños en el transporte aéreo internacional*, Argentina, De Palma, 1957, p. 6.

- La primera regla es que se trate de un transporte internacional. Según la Convención se entiende por transporte internacional aquel que de acuerdo a las estipulaciones de las partes tiene su punto de partida y de destino en el territorio de dos Estados contratantes; o bien, el que tiene como punto de partida o de destino el territorio de un mismo Estado contratante, siempre que haya una escala pactada en el territorio de otro Estado, sea o no contratante.

- Otra condición es que el transporte sea remunerado o gratuito efectuado por las empresas de transporte aéreo. Además, es necesario que se refiera a pasajeros, equipajes o mercancías. Quedará exceptuado de la aplicación de este convenio el transporte de correo, efectuada de acuerdo a lo que determinan los convenios postales internacionales.

Puede ser aplicada a los transportes sucesivos y combinados, siempre que estos transportes reúnan las características que se han señalado anteriormente.

- Asimismo, este Convenio reglamenta los títulos de transporte que son el billete de pasaje, el talón de equipaje y la carta de porte aéreo. Establece la obligación del porteador de entregar a cada viajero su billete de pasaje, un talón o boletín de equipaje, por los efectos del viajero que son transportados por el porteador bajo su custodia y una carta de porte aéreo que se refiere a las mercancías transportadas; dichos documentos deben tener también indicaciones que se encuentran específicamente reglamentadas.

Por otra parte, este Convenio establece que para determinar la responsabilidad del porteador aéreo es necesario previamente distinguir este punto en el transporte de pasajeros, equipaje y de mercancías.

En el primero de ellos, hay responsabilidad por parte del porteador cuando se reúnen tres condiciones: que el pasajero haya muerto o sido herido, lesionado corporalmente; que el daño se haya producido a bordo de una aeronave o en el curso de las operaciones de embarque o desembarque, y siempre, además, que haya culpa del porteador. Habrá culpa del porteador cuando él y sus dependientes no hayan tomado todas las precauciones necesarias para evitar el daño.

La carga de la prueba la tendrá el porteador, si pretende eximirse de responsabilidad tiene que probar que él y sus comisionados tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o bien, que les fue imposible tomar responsabilidad, o si prueba que la persona muerta o lesionada ha sido la causante del daño o ha contribuido a que este se produzca.

Por otro lado, en el transporte de equipajes facturados o de mercancías, el porteador responde por la destrucción, pérdida o avería de estas especies, cuando el hecho que ha causado se produjo durante el período de transporte aéreo (cuando se hallen en custodia del porteador, sea en aeródromo o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera del aeródromo).

Aunado a esto, se ha reglamentado la responsabilidad del porteador por retraso en el cumplimiento del contrato de transporte, en cualquiera de sus modalidades: de equipaje, de pasajeros y de mercancías. No obstante, se establece como condición que el retraso se haya debido a la culpa del porteador y que efectivamente haya producido los daños. En este caso, serán sólo indemnizables los daños sufridos por la víctima pero no los perjuicios que ésta haya experimentado.

En el capítulo que antecede observamos en numerario cual es el límite del monto de indemnización de acuerdo al Convenio de Montreal de 1999. Sin embargo, por lo que resulta necesario establecer los montos de acuerdo al Convenio de Varsovia:

- a) Para el caso del transporte de personas, la responsabilidad del porteador, con relación a cada viajero, se limitará a la suma de 125.000 francos.
- b) En el caso de equipajes facturados y mercancías, la responsabilidad del porteador se limitará a la suma de 250 francos por kilogramo, salvo declaración especial de interés en el envío hecho por el expedidor en el momento de entregar la mercancía al porteador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual.
- c) Para el equipaje de mano, la responsabilidad del porteador se limitará a 5.000 francos por viajero.

Este Convenio establece que las sumas arriba indicadas se considerarán con referencia al franco francés que está integrado por sesenta y cinco miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas de fino. Podrá convertirse en toda moneda nacional en números redondos.

Debemos apuntar que cuando el porteador pretenda atenuar o exonerar su responsabilidad por causales distintas a las contempladas, o si se estipula límites más bajos de responsabilidad que los establecidos por la Convención, las cláusulas en que así lo indiquen son nulas. Aunque sí se permiten los convenios entre porteador y pasajero o cargador para determinar límites más altos de responsabilidad.

Hay un supuesto en que el porteador pierde el beneficio del límite de responsabilidad, y es cuando no ha expedido los títulos de transporte o cuando estos no cumplen con las condiciones que plantea la Convención. También se perderá este beneficio cuando el porteador o sus dependientes hayan actuado con dolo, o bien, si cometieron faltas que los tribunales que conocen del asunto consideren que constituyen dolo.

Otra cuestión que regula es la acción de responsabilidad, que logramos explicarla en el capítulo anterior. Sólo es preciso determinar que, cuando el contrato de transporte es celebrado con el porteador que realiza la totalidad del viaje no hay problema para determinar la persona responsable de daños y perjuicios. Tampoco va a ser problema cuando el contrato fue celebrado por mandatarios con una agencia de viajes, ya que en este caso siempre será responsable el mandante.

En lo que se refiere al tribunal competente, el Convenio establece que la acción debe ser interpuesta siempre ante el tribunal de alguna de las altas partes contratantes. Pese a ello, dispone varias opciones al demandante para que este determine cuál será el tribunal competente:

- a) El tribunal del domicilio del porteador, también llamada como domicilio social de una sociedad o compañía y que figura en el contrato constitutivo.
- b) El tribunal del domicilio principal de la explotación del porteador, el cual puede no coincidir con el anterior.

- c) El tribunal del lugar donde el porteador posea un establecimiento por conducto del cual se haya celebrado el contrato.
- d) El tribunal del lugar de destino del pasajero, del equipaje o de las mercancías.

En conclusión, la Convención de Varsovia instauró un régimen uniforme de responsabilidad basado en la culpa -culpa que se asume- del transportista, régimen atemperado con la limitación de la cuantía de la indemnización que puede venir obligado a pagar el responsable, límite que a su vez, deja de operar en los casos de dolo y culpa grave del agente del daño.⁸⁸

2.1.3. Protocolo de la Haya de 1955;

Durante muchos años tanto el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), como la Asociación de Transporte Aéreo Internacional y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) plantearon la necesidad de actualizar el Convenio de Varsovia. Al disolverse el CITEJA en 1947, el Comité Jurídico de la OACI tomó la responsabilidad de elaborar las enmiendas.

En el año de 1952, en París, la OACI elaboró un anteproyecto que llevó por nombre el del delegado del Reino Unido, Mr. Beaumont. Determinaron que lo más conveniente era modificar en partes el Convenio de Varsovia, y no totalmente, a través de un protocolo complementario.

Fue hasta el 28 de septiembre de 1955 cuando se concretaron las deliberaciones, de esta manera crearon el Protocolo de la Haya, el cual modificó quince artículos de la Convención y agregó dos nuevas disposiciones.

Este Protocolo entró en vigor el 1º de agosto de 1963 y su nombre completo es Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

⁸⁸ Madrid Parra, Agustín (coord.), *Derecho Uniforme del transporte internacional. Cuestiones de actualidad*, España, Mc Graw Hill, 1998, p. 291.

El campo de aplicación del Protocolo es el transporte aéreo internacional, en el mismo sentido y significado, salvo algunas modificaciones que no cambian el fondo, que el que establecía el Convenio de Varsovia.

Una de las cuestiones que se modificaron fue el punto de las menciones que deben contener los documentos de transporte, debido a que en este Protocolo el porteador sólo pierde el beneficio de la limitación de responsabilidad en los casos en que no haya expedido los documentos de transporte, o no se haga la señalización de ser un transporte internacional u omita que se rige por la Convención de Varsovia. Asimismo, se permite que otras personas actúen a nombre del transportista para expedir los títulos de transporte.

En cuanto al tema que más nos interesa, el régimen de responsabilidad, es el mismo que el consagrado por el Convenio de Varsovia, sigue basado en la culpa del porteador aéreo. Mantiene la responsabilidad del transportador aéreo dentro de la teoría subjetivista, con la variante de la presunción de la culpa, que se desvirtúa con la prueba de la debida diligencia, Aunque básicamente es el mismo sistema, en el tema del monto de indemnización, si cambia la regulación.

En los límites máximos de responsabilidad por lesiones o muerte de los pasajeros, lo que interesaba era velar por la adecuada indemnización, proporcional a la suma regulada por las leyes nacionales y las convenciones internacionales.

Específicamente, el monto de indemnización para el transporte de personas que establece este Protocolo se elevó al doble, es decir, a 250,000 francos franceses. En cambio, los límites de indemnización en caso de pérdida o daños al equipaje y a la carga se conservaron.

Se eliminó el párrafo en el que permitía al porteador eximirse por los daños al equipaje o a las mercancías cuando había fallas de pilotaje, conducción o navegación. Aunque se permiten, en cambio, las cláusulas eximentes o limitativas de responsabilidad cuando se trate de pérdidas o averías resultantes de la naturaleza o vicio propio de las cosas transportadas.

Además, de esas modificaciones, se cambió el artículo 25 del Convenio, donde se eliminó la palabra dolo y se cambió por acción u omisión del transportista o de sus dependientes con intención de causar daño. La otra norma hacía perder el beneficio de la limitación de la responsabilidad al porteador aéreo si este o sus agentes, en el ejercicio de sus funciones, actuaban con dolo o faltas equivalentes al dolo. Al eliminar las faltas equivalentes al dolo dejó afuera la ignorancia inexcusable o negligencia grave.

Pino Muñoz establece que al entrar en vigencia este Protocolo existían tres grupos de países con legislación diferente en materia de responsabilidad emanada del contrato de transporte aéreo internacional. El primer grupo que no había ratificado la Convención de Varsovia ni el Protocolo de la Haya, que se regía por su propia legislación. El segundo grupo que ya había ratificado el Convenio de Varsovia solamente. Y el tercer grupo que se regía tanto por el Convenio de Varsovia de 1929, como por sus modificaciones introducidas por el Protocolo complementario.⁸⁹

Tenían lugar muchas discusiones en torno a las insignificantes, para algunos países, indemnizaciones empezaron pronto a observar que el monto de indemnización se debía cuantificar en razón del nivel de vida de los ciudadanos.

Pese a que el Protocolo de la Haya de 1955, elevó el límite indemnizatorio a 250.000 francos- oro (en el caso del transporte de personas), para algunos países esta cantidad fue considerada insuficiente por el gran crecimiento de la industria de la aviación.

La rápida implementación de este Protocolo ocasionó su parcialidad y corto alcance, en este caso Estados Unidos consideró que la cantidad establecida en el protocolo como indemnización por responsabilidad en el transporte aéreo quedaba muy corta con relación a las sumas que los Tribunales imponían.

Como respuesta de lo planteado con antelación, la OACI promovió la creación del Protocolo Guatemala y los otros protocolos adicionales de

⁸⁹ Pino Muñoz, Jacinto Héctor, *La legislación aérea de México y Centroamérica*, México, UNAM, 1978, p. 29.

Montreal números 1, 2, 3 y 4 (septiembre de 1975), pero antes de ello se creó un Protocolo intermedio, el de Guadalajara de 1961.

2.1.4. Protocolo Guadalajara de 1961;

En el año de 1954 tuvo lugar una conferencia en Estrasburgo para lograr una mejor coordinación del transporte aéreo en Europa. Se recomendó en esta conferencia al Consejo de la OACI que preparara un convenio internacional que regulara los contratos de arrendamiento e intercambio de aeronaves, y así, determinar las personas responsables en cada una de los tipos de contrato.

Como respuesta a esta recomendación se logró la determinación de la responsabilidad del transportista de hecho, o también llamado transportista no contractual. Estos trabajos se concretaron en un Convenio firmado en Guadalajara en 1961.

El nombre completo de este Convenio es “Convenio complementario del Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara (México) el 18 de septiembre de 1961”.

Este Convenio es complementario al Convenio de Varsovia de 1929 y al Protocolo de la Haya de 1955.

Como ya lo establecimos anteriormente, tanto en el Convenio de Varsovia como en el Protocolo de la Haya se regula la responsabilidad del transportista contractual, sin embargo, en este nuevo Convenio de Guadalajara se regula tanto a ese transporte como al transportista de hecho, o sea la persona que ejecuta realmente el transporte sin haber celebrado previamente un contrato.

Su nombre lo indica, cuando existe un transportista no contractual no existe un vínculo contractual entre el pasajero y él, no figura como parte del contrato de transporte. Lo importante aquí es la presunción de que debe existir un permiso del transportista contractual al transportista de hecho para que realice todo o parte del transporte que el primero ha convenido con el pasajero.

Este convenio se podrá aplicar sólo cuando se trate de un contrato de transporte aéreo internacional y únicamente al transportista de hecho. Cuando

se trate de un contrato en que figuren los dos tipos de transportista, el contractual y no contractual, quedaran sujetos al Convenio de Varsovia, el primero en su totalidad y el segundo en lo que respecta al transporte que efectivamente realizó.

Es importante mencionar que sobre la aplicación del Convenio de Varsovia va a prevalecer lo señalado por el Convenio Guadalajara en las materias que ahí se hayan previsto.

De conformidad con lo determinado por este convenio de Guadalajara, el transportista contractual será responsable por las acciones u omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes cuando estos actúen en ejercicio de sus funciones y viceversa.

El mismo Convenio establece una excepción de que el transportista de hecho no responderá por las acciones u omisiones del transportista contractual o de sus dependientes cuando estos hechos generan una responsabilidad ilimitada para éstos. Tampoco responderá cuando el transportista contractual haya celebrado acuerdos especiales que le impongan obligaciones que no estén contempladas por el Convenio de Varsovia. Si ha sido obligado podrá exigir al transportista responsable un reembolso de lo que haya tenido que pagar por concepto de responsabilidad solidaria.

Sin embargo, el Convenio de Varsovia establece que los interesados podrán protestar contra cualquiera de los transportistas, abriendo la posibilidad de que si se ha demandado al transportista de hecho, también podrá demandar la responsabilidad en juicio del transportista contractual.

Respecto al tema de responsabilidad, se conserva el régimen que contiene el Convenio de Varsovia y el Protocolo de la Haya de 1955, es decir, que se basa en la culpa del transportista aéreo, sigue siendo limitado y la carga de la prueba la tiene el mismo.

Después se reglamenta la acción de responsabilidad que podrá dirigirse ya sea al transportista de hecho o al transportista contractual, o a ambos en forma conjunta (responsabilidad solidaria). Si se habla a un transportista este puede

llamar al otro transportista a juicio, procedimiento que se regirá por la ley del tribunal que conoce y resuelve el caso.

En cuanto al tema de competencia, el demandante podrá elegir cualquiera de los expresados por el artículo 28, de Convenio de Varsovia cuando la demanda se refiere al transportista contractual, o bien, ante el tribunal del domicilio del transportista o ante el que se encuentre en la sede principal de sus negocios, si es transportista no contractual.

Por último, este Convenio establece que sus disposiciones no pueden ser objeto de reservas, por lo que los Estados que lo ratifiquen quedarán obligados íntegramente.

Como conclusión, podemos decir que a pesar del arduo esfuerzo que se hizo para elaborar este convenio no cumplió con los objetivos de la mayoría de los países que en un principio buscaban constituirlo.

2.1.5. Protocolo Guatemala de 1971;

Diez años después de que se estableciera el Protocolo de la Haya, es decir en 1965, Estados Unidos denunció la Convención y, aunque tiempo después retiró esa denuncia, supuso la primera grieta a ese protocolo.

Otro hecho que debilitó la aplicación del Protocolo, fue la imposición de los transportistas que operaban en el espacio aéreo de Estados Unidos de indemnizar a los pasajeros con un máximo de 58.000 dólares (sin costas judiciales) o de 75.000 dólares (costas incluidas), en los vuelos con origen, destino o escala a Estados Unidos. Por otro lado, se impidió a los transportistas prevalerse de las causas de exoneración previstas en el Convenio Varsovia; y se exigió la constancia en el documento de transporte de un aviso al pasajero de la vigencia de un régimen de responsabilidad limitada, marcando el lugar donde debe figurar y el contenido del texto.

En el año de 1966 se firmó el Acuerdo de Montreal de 4 de mayo (también llamado Acuerdo IATA- CAB), el cual reflejó las obligaciones anteriores. Su contenido se extendió incluso a países de Europa, bajo los auspicios del Reino Unido, que suscribieron en 1974 el Acuerdo de Malta.

Para evitar desacuerdos que estos acuerdos ocasionaban, se crearon en el seno de la OACI otros Protocolos, entre los que destacan el Protocolo de Guatemala el 8 de marzo de 1971.

La elaboración de este acuerdo tuvo tres objetivos principales: elevar los montos indemnizatorios de responsabilidad; transformar un sistema basado en la culpa del transportista en otro objetivo en que se responda independientemente de que exista esa y, por último, añadir un nuevo tribunal competente para emitir la demanda, el del domicilio del demandante. En el aspecto del ámbito de aplicación, sigue siendo el transporte aéreo internacional, con los mismos términos que el Convenio de Varsovia.

Se lograron algunos cambios en el tema del billete de pasaje, pues se va a limitar a sólo indicar los puntos de partida y de destino. Este cambio es importante porque hay que aclarar que, la no existencia o la omisión de otros aspectos en el billete de pasaje no afectan la existencia ni la validez del contrato, esto va a ser aplicado también para el caso del límite de responsabilidad.

El tema de responsabilidad ha tenido significantes modificaciones. En el transporte de pasajeros el transportista no sólo será responsable de la muerte o lesiones a ellos, sino que lo seguirá siendo por la única razón de que el hecho que las haya causado se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

El transportista sólo podrá excusarse de responsabilidad cuando la muerte o lesión se debió a la salud del pasajero, o cuando el daño lo causó, el pasajero o ha contribuido a hacérselo.

Con estas determinaciones observamos que se ha cambiado el sistema de responsabilidad por culpa a una responsabilidad objetiva. Lo mismo sucede con el transporte de equipaje y de mercancías, en cuyo caso podrá eximirse de responsabilidad cuando el daño se debe exclusivamente por vicio propio del equipaje.

Cuando existe un retraso, para que el transportista pueda eximir su responsabilidad debe probar que tanto él como sus dependientes tomaron las

medidas necesarias para evitar el daño o bien, que les fue imposible tomarlas, por lo que en este supuesto se sigue un sistema subjetivo; lo mismo sucede en el caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de las mercancías.

Otra cuestión que nos interesa demasiado es el monto de indemnización. En este Protocolo se siguen los siguientes límites:

- a) Por muerte o lesiones de cada pasajero hasta 1, 500,000 francos francés.
- b) Por retraso del pasajero la responsabilidad se limita a 62,500 francos por cada uno de ellos.
- c) Por la destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje de mano o facturado la suma máxima es de 15,000 francos por pasajero.
- d) En el caso del transporte de mercancías se conserva el monto indemnizatorio que se estima en el Convenio de Varsovia, correspondiente a 250 francos por kilo y se permite que el expedidor o cargador, mediante el pago de una tasa suplementaria, pueda declarar un valor real mayor por sus efectos transportados. Para establecer la indemnización en este caso, se deben pesar todos los bultos y tomarse en cuenta el peso total. Los límites pueden excederse si el daño ha sido causado por el porteador o de sus dependientes con la intención de causarlo.

En el tema de la acción de responsabilidad se amplía la competencia del tribunal porque podrá demandarse en el tribunal del domicilio del demandante, entendiéndose que este se encuentra dentro del territorio de uno de los Estados contratantes.

Otra de las modificaciones que nos interesan es la que establece un sistema de reajuste automático de los montos máximos de responsabilidad en el caso de muerte o lesiones del pasajero. Estos reajustes entrarán en vigencia después de celebrar conferencias los años quinto y décimo después de la entrada en vigor de este Protocolo.

Este Protocolo a pesar de tratar de aprovechar la experiencia adquirida, no tomó debidamente los intereses y conveniencias de los usuarios, de las compañías aéreas y de los planes de desarrollo aeronáutico en los países de

menor potencia económica, que en su conjunto tienen un volumen de tráfico que debe respetarse y facilitar su expansión. Asimismo, es importante mencionar que este Protocolo no obtuvo gran relevancia porque tenía muy escasas ratificaciones por las razones antes expresadas.

2.1.6. Protocolos adicionales de Montreal No. 1, 2, 3 y 4 al Convenio de Varsovia de 1929.

Después de las grandes insatisfacciones que dejaron los Protocolos antes mencionados, se observó la necesidad de establecer otros protocolos que modificaran al convenio originario en sus distintas versiones y posibilidades.

De esta manera, se celebró en Montreal entre el 3 y el 25 de septiembre de 1975, una nueva conferencia a la cual asistieron representantes de sesenta y siete Estados y observadores de organismos internacionales, entre los que destaca la IATA. Como resultado de esta Conferencia se elaboraron cuatro nuevos protocolos.

De acuerdo con Sarmiento García⁹⁰, uno de los objetivos fundamentales de estos protocolos: fue el decaimiento y sustitución del patrón oro como moneda indemnizatoria, en el marco del Convenio de Varsovia y sus protocolos modificativos.

El Protocolo Adicional número 1, modifica el Convenio de Varsovia de 1929; el número 2 reforma el Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de la Haya de 1955; el número 3 renueva el Convenio de Varsovia de 1929, modificado por el Protocolo de Guatemala de 1971.

Estos protocolos 1, 2 y 3 tienen por objeto la modificación del artículo 22, del Convenio de Varsovia de 1929, tanto en su figura original como en sus modificaciones introducidas en el Protocolo de la Haya y en el de Guatemala de 1971. Estas reformas pretendían cambiar el franco oro francés como tipo de moneda por otra con menos complicaciones que esta.

⁹⁰ Sarmiento García, Manuel Guillermo, *Estudios de Responsabilidad Civil*, 2a. ed., Colombia, Universidad Externado de Colombia, 2009, p. 31.

El hecho de que el franco oro francés estuviera basado en una cantidad determinada de miligramos de oro, produjo varias consecuencias desfavorables, a pesar de que su implementación tenía por objeto garantizar la estabilidad del valor de las indemnizaciones. Entre los problemas que produjo, uno que consideramos muy relevante, fue la variación del precio del oro en relación con el costo de vida en los diferentes países.

La moneda que se adoptó en lugar del franco oro francés fueron los “Derechos Especiales de Giro (DEG)”. Este valor constante fue creado en la Conferencia del Fondo Monetario Internacional celebrada en Río de Janeiro en 1967, y utilizado como moneda de pago entre bancos centrales.⁹¹

El valor de esta moneda se calcula de acuerdo al término medio de algunas monedas nacionales que tienen cierta estabilidad, según el Fondo Monetario Internacional.

De acuerdo con los protocolos de Montreal los límites máximos de responsabilidad serían los siguientes:

- a) Para el caso de lesiones o muerte del pasajero: 8,300 DEG (derechos especiales de giro) para el Protocolo no. 1; 16,600 DEG para el Protocolo 2 y; 100,000 DEG, para el Protocolo adicional no. 3.
- b) El límite máximo de responsabilidad por daños o pérdida de la carga o equipaje confiado al transportador: 17 DEG (derechos especiales de giro) por kilo, tanto para el Protocolo no. 1, 2 y 3.
- c) El límite máximo de responsabilidad por daños y pérdida del equipaje confiado al viajero: 332 DEG para el Protocolo no. 1 y no. 2 y; 1,000 DEG por ambas clases de equipaje, por cada viajero para el Protocolo no. 3.
- d) En el caso de retraso en el transporte de personas se contempla sólo en el Protocolo no. 3 con una cantidad de 4,150 Derechos Especiales de Giro.

Hemos señalado los puntos cruciales de los tres protocolos adiciones, sin embargo, el más importante de todos es el No. 4 que modifica el texto constituido por el Convenio de Varsovia, modificado en la Haya en 1955.

⁹¹ *Idem.*

Este nuevo Protocolo establece el principio de responsabilidad objetiva para el transporte de mercancías, con eliminación de la prueba de la debida diligencia como causa de exoneración, relegando la culpa como criterio de imputación a los casos de retraso.

También este protocolo no. 4 simplifica la documentación relativa al contrato de transporte de carga. Es importante señalar que la Carta de porte aéreo puede ser reemplazada por cualquier otro medio en que se deje constancia de la información relativa al transporte. Tampoco será necesario que el billete de pasaje mencione regirse bajo la Convención, y por los límites de responsabilidad establecida por ella, si este tiene su punto de destino o una escala que no están en el país de partida, aunque si debe señalar el peso del embarque.

En este mismo tenor, si el transportista no otorga documento alguno o estos no contienen las menciones pertinentes, ello no afectará la validez del contrato, el cual sigue rigiéndose por la Convención. Estos tipos de incumplimientos ya no producen la sanción que consistía en la pérdida del beneficio de la limitación de la responsabilidad.

También, si recordamos, las disposiciones anteriores no eran aplicables al transporte de correo y paquetes postales, sin embargo, fue hasta la creación de este Protocolo que se reguló el transporte de servicios de envíos postales. En este tipo de transporte el transportista sólo será responsable frente a la administración postal correspondiente, de conformidad con las normas aplicables a las relaciones entre los transportistas y las administraciones postales.

Aunque si hay que aclarar que la pérdida, destrucción o atraso de envíos postales no se podrá invocar el Convenio de Varsovia al reclamar una indemnización, de acuerdo a lo que establece el protocolo no. 4 en el párrafo 2 y 3 del artículo II.

Anteriormente, señalamos que en este Protocolo se cambia el sistema de responsabilidad basado en la culpa en uno con sustento en el riesgo creado. En este caso, el transportista responderá por el daño causado al equipaje

facturado o a las mercancías por el sólo hecho de que la destrucción, pérdida o avería se hayan desencadenado durante el transporte aéreo, aunque se permiten las siguientes causales de exclusión de responsabilidad, en su párrafo 3 del artículo 18:

- a) La naturaleza o el vicio propio de la mercancía;
- b) El embalaje defectuoso de la mercancía; realizado por una persona que no sea el transportista o sus dependientes;
- c) Un acto de guerra o un conflicto armado;
- d) Un acto de autoridad ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la mercancía.

En este protocolo también tendrá la carga de la prueba el transportista cuando el pasajero ha causado el daño o haya contribuido a su producción, y el transportista puede quedar total o parcialmente exento de responsabilidad.

No se aceptaron algunas causales de no responsabilidad que planteaban los anteriores convenios tales como: los disturbios civiles y los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.

Los límites máximos de responsabilidad por daños o pérdida de mercancías son de 17 Derechos Especiales de Giro por kilo.

Respecto al tema de los Derechos Especiales de Giro, si se trata de países que no son miembros del Fondo Monetario Internacional, o cuya legislación les impide hacer la conversión en moneda de Derechos Especiales de Giro, se permite tanto por el Protocolo no. 4 como los Protocolos nos. 1, 2 y 3, que se adopte como unidad una moneda de oro que tenga el mismo peso y ley de fino del antiguo franco oro francés "poincaré".

Podemos concluir, diciendo como pese a estos Protocolos trataban de adaptar la Convención a las nuevas exigencias de esta actividad aeronáutica, no fueron unánimemente aceptados. Incluso, algunos autores como Pino Muñoz⁹², piensan que la elaboración de estos Protocolos, no obstante a

⁹² Pino Muñoz, Jacinto Héctor, *op. cit.*, nota 89, p. 42.

presentar algunos adelantos, convierten el asunto de la responsabilidad en un asunto demasiado complejo.

Como bien indica Ma. José Morillas Jarillo “la fragmentación del Convenio de Varsovia de 1929, en diversos Protocolos, cada uno de ellos aceptado por Estados diferentes, divide de manera muy perturbadora el derecho aplicable a un mismo supuesto cuyo acaecimiento, a veces, es de difícil determinación en cuanto a la soberanía aplicable”.⁹³

Otros autores, como Sarmiento García, atribuyen la caótica aplicación de estos protocolos a que, a partir de su expedición la OACI no hizo mayores esfuerzos para modernizar el viejo sistema de Varsovia, lo cual produjo una gran anarquía en lo referente a su interpretación y aplicación, ya que el régimen de responsabilidad allí consagrado estaba constituido básicamente para proteger los intereses de los transportadores en detrimento de los derechos de los pasajeros, principalmente en lo referente a los límites de indemnización.⁹⁴

Siguiendo al mismo autor, la mayoría de los países consideraban irrisorios los límites e indemnización, lo que llevó a los abogados que representaban a los usuarios del transporte aéreo, víctimas de daños en la ejecución de los contratos, a buscar caminos distintos de las interpretaciones tradicionales de las normas de Varsovia, logrando incrementar los montos de indemnización, lo cual fue acogido por numerosos tribunales, condenando a las compañías aéreas a millonarias reparaciones monetarias.⁹⁵

Esto, trajo consigo el descontento de las compañías aéreas y la necesidad de implementar un nuevo ordenamiento, en este caso será el Convenio de Varsovia de 1999, que por estar vigente lo estudiaremos en el Capítulo siguiente.

⁹³ Madrid Parra, Agustín (coord.), *op. cit.*, nota 88, p. 294.

⁹⁴ Sarmiento García, Manuel Guillermo, *op. cit.*, nota 90, p. 33.

⁹⁵ *Idem.*

Ahora, explicaremos de forma general las primordiales incidencias que tuvo el principal antecedente en nuestro régimen interno, la Ley de vías generales de comunicación.

2.2. Ámbito nacional.

La rapidez con la que se introdujo al servicio aéreo y los avances en la ingeniería aeronáutica plantean retos en diferentes aspectos –la infraestructura, el desarrollo de centros logísticos aeroportuarios, las tecnologías de la información, la regulación y la creación de acuerdos internacionales, el empleo, la seguridad-, para ser competitivo en este modo de transporte.⁹⁶

El transporte aéreo mundial es una industria compleja que depende de varios factores; por ejemplo, una política gubernamental que apoye su óptimo desempeño; el avance de la ingeniería aeronáutica y de las tecnologías de la comunicación e información; acuerdos bilaterales y multilaterales para facilitar usos de aeropuertos y del espacio aéreo entre países.⁹⁷

Nuestro país no está fuera del desarrollo de la aviación, por lo que desde años atrás demostró su preocupación por este tema incorporando normas que lo regularan.

Es importante mencionar que, como en todos los países, en México al no contar con una legislación especializada en la materia, regulaba esta actividad en el Código de Comercio, unificando las normas respecto a los diferentes tipos de transportes: terrestre, marítimo y aéreo.

Debido a las necesidades que originó el avance del uso de las aeronaves como medio de transporte, se observó era insuficiente la regulación en ese código y que era necesaria una ley especializada.

⁹⁶ Maldonado, Ana Grisel, “Transporte aéreo en México: a la velocidad del comercio internacional”, *Comercio Exterior*, México, vol. 59, núm. 5, mayo de 2009, p. 339.

⁹⁷ *Idem.*

Fue hasta 1930, cuando se creó la Ley de Aeronáutica Civil. Esta ley regulaba el sistema de responsabilidad siguiendo una legislación subjetiva. Esta ley determina que el porteador queda exonerado de responsabilidad si hay caso fortuito o fuerza mayor o cuando se tratara de vuelos ordenados por la autoridad. Además, establece que queda exento de responsabilidad por accidente a personas si comprueba haber tomado las medidas razonables y técnicas indicadas para evitar el daño.

Después de esta Ley se crearon diversas leyes que llevaron el nombre de vías generales de comunicación.

2.2.1. Ley de Vías Generales de Comunicación.

Es preciso determinar que en la historia de la legislación aérea en México se dictaron diversas leyes que llevan por nombre Ley de vías generales de comunicación.

La primera de ellas fue la que se publicó el 29 de agosto de 1931, que reproduce básicamente la Ley de Aeronáutica Civil anterior. El sistema de responsabilidad que determina es el subjetivo, mismo que se había establecido en previas regulaciones.

Posteriormente, se publicó otra ley que lleva el mismo nombre el 29 de agosto de 1932, la cual comprendía el mismo contenido su homóloga anterior, salvo algunas pequeñas modificaciones.

Después se dictó la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada el 19 de febrero de 1940, que es la que actualmente se encuentra vigente, aunque es preciso determinar que con muchas modificaciones posteriores a su publicación.

Esta ley regulaba de forma sistemática la actividad aérea en su libro IV del artículo 306 al 373; en el libro VII del artículo 555 al 570 se establecen las sanciones aplicables a los que infrinjan la actividad aérea; y del artículo 590 a 592 donde se instituyen las normas generales para todos los que infringen las normas de esta Ley.

Esta ley regulaba tanto la responsabilidad contractual como la extracontractual del transportador aéreo en su capítulo XIII, dividiéndolo en cuatro secciones: de los daños a pasajeros; de los daños a carga y equipaje facturado; de los daños a terceros; y la última sección regulaba las disposiciones comunes que se debían aplicar en materia de responsabilidad.

Resulta importante mencionar que la ley expresa que como ley supletoria podría ser el Código Civil y el Código de Comercio.

En las disposiciones de esta Ley se reflejaba la influencia del Convenio de Varsovia puesto que nuestro país ya se había adherido como Alta Parte a esta Convención el 14 de febrero de 1933.

En materia de jurisdicción y competencia esta Ley establece una interesante regulación debido a que, en caso de daños a los pasajeros, equipaje o carga transportada por una aeronave mexicana, cualquiera que sea el lugar donde se cometan los hechos, el juicio debe ser conocido sólo por los tribunales mexicanos.

Para establecer el supuesto anterior debe existir el contrato de transporte realizado para reclamar la responsabilidad.

En el caso de que se causen daños a la persona o propiedad de terceros en una aeronave mexicana pero en territorio extranjero, de acuerdo a esta ley, regirán las leyes del país sobrevolado y conocerán los tribunales de ese país.

Para los casos de daños emanados del contrato de transporte en vuelos internacionales se aplicará lo que también establece el Convenio de Varsovia en cuanto a la acción de responsabilidad, en su artículo 28. Es decir, la acción de responsabilidad podrá entablarse a elección del demandante, en el territorio de una de las Altas Partes contratantes, ya sea en el tribunal del domicilio del porteador, del domicilio principal de su explotación o del lugar donde posea un establecimiento por cuyo conducto haya sido ultimado el contrato, ya ante el tribunal del lugar de destino.⁹⁸

⁹⁸ Pino Muñoz, Jacinto Héctor, *op cit.*, nota 89, p. 72.

Cuando exista un transportista contractual y uno de hecho se aplicarán las normas contenidas en el Convenio de Guadalajara, dentro del cual se menciona que podrá el demandante entablar una demanda en los lugares establecidos por el Convenio de Varsovia, pero también en el lugar donde se encuentre el domicilio del transportista de hecho.

Es importante mencionar, que cuando se tratara de un transporte aéreo internacional prevalecían las normas establecidas por convenios internacionales que nuestro país haya ratificado constitucionalmente, que la legislación interna, en este caso la Ley de Vías Generales de Comunicación y su Reglamento. En cambio, cuando se tratara de transporte aéreo nacional se aplican las normas nacionales prioritariamente que las internacionales que México haya ratificado y suscrito.

En el transporte interno se distinguen los diferentes tipos de responsabilidad. Respecto a la responsabilidad por lesiones o muerte del pasajero, el sistema de responsabilidad que planteaba esta ley era objetivo hasta los límites que señala su artículo 343. Más allá, de estos límites las empresas responden subjetivamente.

La aplicación de esta ley sólo podrá hacerse si se trata de transporte interno, cuando los daños sean causados por empresas concesionarios o permisionarias de servicios públicos de transporte sea regular o no regular. Pero se debía aplicar en caso de servicio privado. Estas empresas deben de contar con el permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En cuanto a la responsabilidad de la empresa esta se puede hacer efectiva no importando si ella fue la que celebró el contrato de transporte directamente o no. Esto quiere decir, que será responsable la empresa aunque el usuario haya celebrado el contrato de transporte por medio de una agencia de viajes o por la compañía aérea porque estos sólo serán los mandatarios de la empresa.

El período por el cual se responde de los daños causados con motivo del transporte será el comprendido desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave, hasta el momento en que ha desembarcado de ella, ya sea a la

terminación del viaje previsto en el contrato de transporte o en el caso de un aterrizaje forzoso o accidental, de acuerdo al artículo 342 de esta ley.⁹⁹

Para que se entienda, cuando se causan daños por retraso debemos señalar que éste debe producirse durante el período del transporte. Habrá siempre retraso cada vez que haya un cumplimiento tardío del contrato de transporte aéreo más allá del establecido por el contrato o la ley.¹⁰⁰

El artículo 347, de esta ley menciona que la fijación del monto de indemnización se fijará de acuerdo al artículo 1915, el cual remite a la Ley Federal del Trabajo. Primero, determina que para calcular la indemnización debe tomarse como base el cuádruplo del salario mínimo diario vigente y que debe multiplicarse por el número de días que señala la Ley Federal del Trabajo, en los artículos 500 y 502.

Con el propósito de proteger a los pasajeros para que sean debidamente indemnizados, esta ley establece en su artículo 127, que todos los portadores de las vías generales de comunicación están obligados a asegurar a los viajeros y serán responsables de los riesgos que éstos puedan sufrir con motivo del transporte.

Por su parte, el artículo 343 establece las formas del pago de indemnizaciones. La más importante de ellas es la que se hace mediante un contrato de seguro celebrado con una empresa autorizada que haya otorgado una garantía para cubrir los riesgos.

Respecto a las acciones, tendrá competencia para conocer de ellas sólo los tribunales federales. El demandante tendrá un año para interponer las acciones desde la fecha de los hechos que las originaron, o de la fecha de la iniciación del viaje prevista en el contrato de transporte.

Para el caso de la responsabilidad por daños al equipaje facturado y carga, la empresa responde desde el momento del recibo de estos hasta el momento

⁹⁹ *Ibidem*, p. 74.

¹⁰⁰ *Ibidem*, pp. 78 y 79.

de la entrega a su destinatario, esto porque en el transporte interno las cosas siempre estarán bajo la custodia del porteador.

Esta Ley de Vías Generales de Comunicación se regula la responsabilidad extracontractual, pero debido al tema que nos ocupa se refiere sólo a la responsabilidad contractual, me limitaré a abordar a esta última.

Esta ley es el más claro antecedente de la Ley de Aviación Civil que, junto con otras disposiciones, forma parte del marco jurídico vigente en nuestro país.

CAPÍTULO III. Marco jurídico vigente aplicable a la indemnización en el transporte aéreo nacional

3.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La primera norma que debemos abordar es nuestra Constitución por ser la cúspide de nuestro sistema jurídico que, como bien lo dice Soto Flores, hace fluir el principio de legalidad en los poderes públicos, de seguridad jurídica de los actos de autoridad y de constitucionalidad en todas las actuaciones realizadas por los poderes constituidos.¹⁰¹

A la cualidad que posee únicamente la Constitución de ser el punto de partida de legitimidad de todo el orden jurídico de un país o territorio determinado, se le conoce como Supremacía Constitucional.

La Constitución es suprema porque desde su origen se ha concebido como la expresión de la voluntad soberana del pueblo, realizada a través del Congreso, la cual es fuente u origen de los poderes que crea y organiza.

El célebre autor austriaco Hans Kelsen determina en su obra *Teoría Pura del Derecho*, establece que la norma fundamental básica es la Constitución y por lo tanto, es la fuente común de validez de todas las normas pertenecientes a un mismo sistema jurídico.

En este tenor, es preciso establecer las normas constitucionales que se relacionan con nuestra materia.

Aunque muchos estarían de acuerdo al determinar que nuestra Constitución no contiene disposiciones que hablen de la materia aeronáutica, podemos señalar que su concepción es equivocada, como demostraremos en las líneas que siguen.

En términos de Derecho, el Estado es concebido como una persona de derecho público, cuyos elementos son la población, el territorio y una

¹⁰¹ Soto Flores, A., *et. al.*, *Teoría de la Constitución*, 4ª ed., México, Porrúa, 2010, p. 152.

determinada organización y el poder o soberanía. Dentro de estos elementos que lo integran es el territorio el que más nos interesa en este trabajo.

El territorio es ideado como el asiento de la población considerada dentro del Estado, precisa el ámbito espacial al que se extiende la soberanía estatal.

Hay que recordar que el concepto de territorio de un Estado surge en relación con la problemática referida a la validez de las normas jurídicas en el espacio, en el ámbito internacional. Este elemento es pensado también como el ámbito espacial de validez de las normas bajo la técnica de Hans Kelsen.

Además de representar un espacio de validez normativa, asimismo representa la propiedad inmueble y la riqueza de los suelos y subsuelos, incluida la zona económica exclusiva reconocida por el Derecho Internacional.

Algunos autores, entre los que se encuentra Quiroz Acosta¹⁰², especifican este punto determinando que el territorio es tridimensional, ya que se integra por una superficie, subsuelo y espacio aéreo, en los cuales tienen lugar las conductas normativas del Estado.

Recordemos que existe una disputa doctrinaria respecto al tema del territorio de un Estado. Mientras que unos autores consideran al territorio como un elemento del Estado, otros lo consideran como presupuesto del mismo, es decir, conforman una condición fáctica que hace posible el asentamiento de una población y que está sujeto a un poder central.

Nos interesa es saber cuál es la regulación del derecho aeronáutico en nuestro régimen constitucional, principalmente estudiaremos el contenido del artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El texto establecido en el artículo 27 de la Constitución consagra la propiedad originaria a favor de la nación.

Este artículo establece que la propiedad de las tierras comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponde a la Nación, la cual tiene el

¹⁰² Quiroz Acosta, Enrique, *Lecciones de Derecho Constitucional*, 3ª ed., México, Porrúa, 2010, p. 81.

derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, que es donde se origina la propiedad privada. Por lo tanto, el Estado es quien tiene el derecho real en un sentido amplio pero también estricto, es decir, comprende tierras, aguas superficiales, subsuelos y el espacio aéreo.

El cuarto párrafo de este artículo 27, constitucional determina que corresponde a la Nación el dominio directo del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el derecho internacional.

Otro precepto importante de este artículo es el que menciona en el párrafo sexto, en este establece que el dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible y la explotación, uso o aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o por sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrá realizarse sino mediante concesiones, otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes.

De lo anterior, se entiende que para que se pueda utilizar el espacio aéreo debe haber una concesión de por medio, otorgada por el Ejecutivo Federal, de acuerdo a las leyes de la materia (Ley de aviación civil).

Podemos complementar estos preceptos constitucionales con lo que dice al respecto la Ley General de Bienes Nacionales para un mayor entendimiento. Esta ley menciona que serán bienes nacionales los señalados en el artículo 27 de la Constitución párrafos cuarto, quinto y octavo; es decir, el espacio situado sobre el territorio nacional será un bien nacional, ya que se encuentra regulado por el párrafo cuarto.

El espacio aéreo estará sujeto al régimen de dominio público de la Federación, de acuerdo al artículo 6 de la Ley General de Bienes Nacionales fracción I. Esta misma ley en el artículo que sigue determina que el espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el derecho internacional, será un bien de eso común.

Asimismo, cuando la ley determina que el espacio aéreo está sujeto al régimen de dominio público quiere decir que estará exclusivamente bajo la jurisdicción de los poderes federales, excepto los que se ubiquen en el territorio

de un Estado, en cuyo caso se requerirá el consentimiento de la legislatura local respectiva. Pero este último supuesto lo explicaremos más adelante.

Ahora bien, cuando se está en presencia de un bien de uso común quiere decir que cualquier persona podrá hacer uso de ese bien, sin más restricciones que las que establecen las leyes y reglamentos administrativos. Para su aprovechamiento especial se requerirá concesión, autorización o permiso otorgados con las condiciones y requisitos que dicten las leyes.

Otro artículo importante en la materia es el artículo 42 Constitucional, el cual menciona lo que comprende el territorio nacional. De acuerdo a este mandato constitucional el territorio nacional comprende:

- I. El de las partes integrantes de la Federación;
- II. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes;
- III. El de las islas de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico;
- IV. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes;
- V. La aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional y las marítimas interiores;
- VI. El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y las modalidades que establezca el propio derecho internacional.**

Nos parece pertinente establecer que, con respecto al tema del territorio nacional, el espacio situado sobre él, dependerá directamente del gobierno de la Federación, de acuerdo al texto del artículo 48 Constitucional. Es decir, la Nación va a ser representada por la Federación como autoridad de su espacio aéreo.

Por otra parte, encontramos necesario es estudio del artículo 132 Constitucional. Del análisis de este artículo se desprende que los bienes inmuebles destinados por el Gobierno de la Unión al servicio público o al uso común, estarán sujetos a la jurisdicción de los Poderes Federales; más para

que lo estén igualmente los que en lo sucesivo adquiriera dentro del territorio de cualquier Estado, será necesario el consentimiento de la legislatura respectiva.

Esto quiere decir, que las entidades federativas, en determinados ámbitos de competencia, tienen facultades de dominio pero derivadas de sus facultades expresas de imperio.

Al respecto, Quiroz Acosta explica que no es que con la injerencia de la legislatura respectiva las entidades federativas pudieran ser propietarias de dichos bienes con antelación al destino a favor de la federación, sino que se trata de un reconocimiento en el sentido de que la entidad federativa respectiva tiene jurisdicción en el Estado, en el cual se van a establecer bienes a favor de la federación.¹⁰³

Esto es primordial ya que es evidente que el gobierno puede necesitar de edificios, no sólo para objetos militares, sino para aduanas marítimas, aeropuertos, etcétera, en los que puede haber más autoridad que la de la Unión.

Asimismo, otro precepto constitucional importante es el artículo 73 en su fracción XXIX punto 2º constitucional, que menciona la facultad del Congreso para establecer contribuciones sobre el aprovechamiento y explotación de los recursos naturales comprendidos en los párrafos cuarto y quinto del artículo 27, en este caso, el espacio aéreo se encuentra regulado en el párrafo cuarto de dicho artículo, como ya lo habíamos apuntado en párrafos anteriores.

Por otro lado, no podemos dejar de mencionar el artículo 1º de la Constitución, puesto que constituye uno de los artículos más importantes al establecer que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos por la Constitución y por los Tratados Internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección.

Este precepto es muy importante en todas las materias, porque tratándose de derechos humanos estos se interpretaran de acuerdo a la Constitución y a

¹⁰³ *Ibidem*, p. 681.

los tratados internacionales pero siempre a favor de la persona para darle una protección más amplia.

Con esto podemos concluir que si hay una norma internacional que haya sido aprobada y ratificada por nuestro país, siempre que tenga una disposición con mayor protección a la persona, estará por encima incluso de las normas internas.

Otros artículos que regulan el territorio es el artículo 42 el cual precisa lo que abarca y comprende; y el artículo 43 que enumera cuales son las partes que integran la Federación.

Hasta aquí hemos hecho el estudio general de las principales disposiciones jurídicas constitucionales en la materia aeronáutica, ahora estudiaremos los ordenamientos internacionales primordiales sobre la materia.

3.2. Tratados internacionales.

Antes de establecer las cuestiones específicas de los tratados internacionales, debemos recordar que nuestro país es un Estado Federal donde conviven dos jurisdicciones: una federal aplicable a todo el territorio y la otra local o estatal, que se aplica en la entidad federativa correspondiente.

Estas dos jurisdicciones tienen la misma jerarquía y, aunque tienen diferente competencia, se encuentran sometidas a nuestra Constitución Política.

Conforme al artículo 133, de la Constitución nuestro país tiene un sistema federalista ya que establece que la Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados internacionales que estén de acuerdo con la misma, serán la Ley Suprema de toda la Unión, determinando la Supremacía Constitucional a la que aludíamos con anterioridad.

De la interpretación literal del texto de ese artículo, se puede percibir que tanto la Constitución, como las Leyes del Congreso de la Unión y los Tratados Internacionales representan, en su conjunto, la Ley Suprema de la Unión. Esta interpretación es errónea puesto que los doctrinarios se han encargado de

resaltar la importancia que tiene la Constitución respecto con los otros ordenamientos.

Ahora bien, para aclarar estas imprecisiones la Suprema Corte de Justicia de la Nación emitió su criterio mediante una tesis, de la que se puede determinar la jerarquía de normas en nuestro sistema jurídico de la siguiente forma:

1. Constitución
2. Tratados Internacionales
3. Leyes Federales y Leyes Locales
4. Reglamentos
5. Circulares, Oficios
6. Normas jurídicas individualizadas
7. Orden Coactivo.

Asimismo, es importante mencionar que la trascendencia de los Tratados Internacionales se debe, principalmente, a que crean el vínculo más importante entre los sujetos de Derecho Internacional. Son los que crean obligaciones, acuerdos de voluntades entre la comunidad internacional y, a su vez, van a crear certidumbre, seguridad jurídica, por constar en uno o más documentos escritos.

De acuerdo a la doctrina, un tratado Internacional es el acuerdo de voluntades celebrado entre los sujetos de Derecho Internacional para crear, modificar, transmitir o extinguir derechos y obligaciones. Entre los tipos que hay de Tratados Internacionales se encuentran los limitados, que son aquellos cuyo impacto sólo se da a las partes que convinieron el tratado; y los amplios, que también impactan a los gobernados (por ejemplo, los tratados en los que disponen derechos humanos beneficiando a los gobernados y obligando a los gobernantes).

En este orden de ideas, a lo largo de este trabajo hemos observado que los convenios y protocolos celebrados en materia aeronáutica son amplios, debido a que las normas referentes al sistema de responsabilidad y a los límites de indemnización tienen gran impacto en los gobernados involucrados.

Asimismo, dentro de los Tratados Internacionales celebrados y ratificados por nuestro país se encuentra el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el transporte aéreo internacional (Montreal 1999) que es el ordenamiento que nos rige actualmente en el transporte internacional.

Este convenio es el más importante del transporte aéreo porque unifica los convenios que se habían realizado anteriormente, es decir, agrupa disposiciones del Convenio de Varsovia, el Protocolo de la Haya, el Convenio de Guadalajara, el Protocolo de Guatemala y los 4 Protocolos de Montreal, adaptándolos a la realidad actual. Es por esta razón que lo estudiaremos en seguida.

3.2.1. Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Para el Transporte Aéreo Internacional.

Lejos de hacer un examen exhaustivo de su contenido, lo que se pretende es hacer un breve análisis y valoración de los cambios importantes que impulsaron la redacción de este Convenio, además de precisar algunos de los aspectos sobresalientes de su normativa.

Debemos recordar que en el origen del Sistema de Varsovia se hallaba una idea de uniformización, idea que se fue desmoronando porque la industria del transporte aéreo se vio amenazada por los enormes montos de indemnización a los que los operadores se veían expuestos. La técnica seguida comúnmente para enfrentar estas situaciones era la limitación de responsabilidad.

Esa limitación de la responsabilidad, como ya lo observamos anteriormente, constituyó una de las bases que le daban sustento al Sistema de Varsovia, aunque tiempo después paso a ser la primera de las causas de su debilidad.

En los intentos por modificar el Convenio de Varsovia se comenzó por recurrir a la evaluación de los límites como medida para combatir el efecto de la inflación y restablecer la eficacia indemnizatoria de las normas en el equilibrio deseado entre pasajeros y transportistas; para continuar combinando dicha medida con el establecimiento de diferentes modalidades de responsabilidad,

diferentes de la responsabilidad subjetiva que imperaba en los antiguos ordenamientos.

Por esta razón, no todos los Estados que formaban parte del original Convenio de Varsovia adoptaron la adecuación de las variaciones propuestas e introducidas en el Sistema.

Como consecuencia de los numerosos instrumentos adoptados para enmendar el Convenio de Varsovia de 1929 y el diferente número de ratificaciones y adhesiones a cada uno de ellos, se fue formando un mosaico de diferentes regímenes jurídicos a nivel internacional, donde cada uno de ellos se aplicaba dependiendo del ámbito geográfico y del tráfico contemplado.

Otro fenómeno que fracturó el Sistema de Varsovia fue el desarrollo de la industria aeronáutica que, dado que está en su naturaleza ocasionar daños, aspiraba a tener mayor seguridad y viabilidad. Estas principales preocupaciones fueron progresivamente colmadas con el desarrollo de la tecnología, las nuevas infraestructuras y el crecimiento del uso del seguro aeronáutico.

Por otra parte, se crearon acuerdos e iniciativas de la industria para solucionar de manera más directa las demandas de la práctica del transporte de personas que, sin duda, despejaron las dudas que se originaban sobre la capacidad de la industria para contrarrestar las cuestiones de responsabilidad.

Desafortunadamente, estos acuerdos, si bien trajeron buenas respuestas, tenían la desventaja de carecer de un carácter vinculante y de una aplicación directa entre pasajeros y transportistas porque servían sólo como solución interina o transitoria.

Estos acuerdos, junto con otros señalados con anterioridad, desembocaron en una separación entre la práctica contractual y el marco normativo. Ante esto se observó la necesidad de confeccionar y negociar un nuevo convenio.

En este contexto se creó el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (en adelante Montreal 1999), con el claro propósito de sustituir a todo el entramado de normas que constituyeron el

Sistema Varsovia, estableciendo así un único régimen de regulación uniforme respecto a determinados aspectos del transporte aéreo internacional de pasajeros, equipajes y mercancías.

El contenido de este Convenio demuestra que se ha beneficiado de todas las circunstancias y procesos que han llevado a su nacimiento.

En palabras de Alba Fernández, este instrumento se ha beneficiado, en primer lugar, de la experiencia legislativa de la materia para integrar un conjunto normativo que da sólidas muestras de consistencia. En segundo lugar, de la intensa participación de la industria en la elaboración del resultado final, lo que es también revelador del importante papel que la misma (en las distintas disciplinas) está llamada a jugar en el proceso legislativo internacional privado.¹⁰⁴

Antes de establecer las cuestiones particulares de este Convenio haremos referencia a sus principales antecedentes: la Iniciativa Japonesa de 1992, el Acuerdo empresarial de IATA de 1995-1996 y el Reglamento de la Unión Europea 2027 de 1997.

a) Iniciativa Japonesa de 1992

Se le conoce con este nombre a la decisión adoptada por las diez compañías aéreas del Japón el 20 de noviembre de 1992, acogida para apartarse del sistema de responsabilidad consagrado en el Convenio de Varsovia.

En esta iniciativa las diez compañías aéreas renuncian a los límites de indemnización consagrados en el artículo 22.1 de dicho Convenio, por los daños causados a los pasajeros en el transporte aéreo y renunciando igualmente a las defensas previstas para el transportador, con la condición de

¹⁰⁴ Alba Fernández, Manuel, "El convenio de Montreal para la Unificación de ciertas reglas para el transporte Aéreo Internacional de 1999: el comienzo de una nueva etapa", *Derecho y Tecnología*, Venezuela, núm. 5, Diciembre de 2004, p. 128.

que el monto total de cada reclamación no excediera la suma de 100.000 DEG.¹⁰⁵

También establece que en el caso de que las reclamaciones superen este límite se restituye en su totalidad el régimen de defensa del transportador aéreo, consagrado en el artículo 20.1 del Convenio de Varsovia, es decir la llamada prueba de la debida diligencia, que consiste en demostrar por parte del transportador aéreo que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.¹⁰⁶

Esta decisión fue aprobada por el Ministerio de Transporte de Japón. En el plano jurídico trajo como consecuencia un doble sistema de responsabilidad para el transportador aéreo, un régimen objetivo, es decir, con exclusión de la noción de culpa y con límite de indemnización hasta 100.000 DEG, y un régimen subjetivo, bajo la variante de la presunción de culpa sin límite de indemnización. Esta iniciativa es trascendental porque se adopta por la IATA en el Acuerdo Empresarial de 1995 con pocas modificaciones, como lo veremos en seguida.

b) Acuerdo Empresarial de IATA de 1995- 1996

Debido a que el Convenio de Varsovia se había erosionado, las compañías aéreas agrupadas en la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) decidieron reglamentar en forma interna y privada un nuevo sistema de responsabilidad, que vino a consagrarse en forma definitiva en el IATA Inter-carrier Agreement II.

Este Acuerdo se firmó en Kuala Lumpur el 31 de octubre de 1995, implementado posteriormente, mediante el acuerdo suscrito en Miami, en febrero de 1996, que se conoce con el nombre de Measures Implementing Inter-carrier Agreement (MIA).

¹⁰⁵ Sarmiento García, Manuel Guillermo, *op. cit.*, nota 90, p. 287.

¹⁰⁶ *Idem.*

Este último se considera una reglamentación del primero, sin embargo también son considerados como dos acuerdos autónomos e independientes, lo que creó incertidumbre que fue subsanada con Montreal 1999.

Los aspectos fundamentales de este acuerdo empresarial de IATA, son los siguientes:

- Los transportadores renuncian a los límites de indemnización previstos en el Convenio de Varsovia, para el caso de muerte o lesión corporal de los pasajeros, consagrándose una reparación integral del daño.
- Los transportadores renuncian a invocar la prueba de la debida diligencia, siempre y cuando la totalidad de las reclamaciones no excedan de 100,000 DEG, con lo cual se estableció un régimen objetivo de responsabilidad, donde la culpa del transportador no es elemento estructural de su responsabilidad, la cual surge exclusivamente de la prueba del daño, muerte o lesión corporal del pasajero, y de que éste se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque y desembarque.
- Si las reclamaciones son superiores a 100,000 DEG, se mantiene vigente el régimen de responsabilidad previsto en el Convenio de Varsovia.
- Este acuerdo permite que el límite de los 100,000 DEG, que determina la aplicación de un régimen objetivo de responsabilidad, pueda ser reducido por los transportadores, con la autorización de los gobiernos a los que concierna el transporte involucrado, con lo cual se pueden crear problemas de competencia comercial, ya que los pasajeros prefieren los límites más elevados que proponen las aerolíneas.
- Finalmente, este Acuerdo estableció una especie de quinta jurisdicción al otorgarle a los transportadores la opción de que las indemnizaciones sean determinadas por referencia a la ley del domicilio o residencia permanente del pasajero.

c) Reglamento de la Unión Europea 2027 de 1997

Este Reglamento reproduce el esquema consagrado en la iniciativa japonesa de 1992 y en los acuerdos empresariales de IATA de 1995 y 1996.

Sin embargo, contempla una novedad en materia de indemnizaciones, como es el pago anticipado de la reclamación en caso de muerte o lesión del

pasajero, no inferior a 15,000 DEG, que debe ser pagado dentro de los 15 días siguientes a la respectiva reclamación e identificación de las personas con derecho a reclamar.

Después de haber precisado cuales son los principales antecedentes del Convenio de Montreal 1999 procederemos a estudiarlo puntualmente.

Uno de los aspectos fundamentales que no podemos dejar de mencionar es el ámbito de aplicación material del Convenio, que será determinado por el carácter internacional del contrato de transporte aéreo de pasajeros, equipajes o mercancías, de igual forma que en el Convenio de Varsovia. Ambos convenios condicionaron su aplicación a la internacionalidad del contrato en los términos descritos.

Asimismo, los dos convenios regulan normas materiales de Derecho Internacional Privado determinando principalmente lo siguiente: la documentación en el transporte de pasajeros, equipajes y mercancías; los derechos y obligaciones de las partes en el caso del transporte de mercancías y; la responsabilidad del transporte por los daños surgidos durante la ejecución del contrato de transporte.

En este contexto, el Convenio de Montreal incorpora en su contenido un régimen especial de responsabilidad derivada del transporte aéreo efectuado por una persona distinta del transportista contractual, es decir, el transportista de hecho.

En seguida haremos un pequeño análisis de las modificaciones que trajo consigo el contenido de Montreal 1999, estableciéndolas con un apartado de acuerdo al tema.

a) Documentación del contrato de transporte

El Convenio de Varsovia además de ser proteccionista de los intereses del transportador aéreo, se caracterizó igualmente, por el excesivo formalismo en la reglamentación del Contrato de Transporte Aéreo, especialmente respecto

de los llamados documentos de transporte, es decir, el billete de pasaje, la carta de porte aéreo y boletín de equipaje.¹⁰⁷

El Convenio de Montreal 1999 además simplifica las formalidades y el contenido tanto del billete de pasaje como del talón de equipaje. Sin embargo, la emisión de tales documentos sigue siendo obligación del transportista.

En cuanto al talón de equipaje el Convenio exige al transportista entregar al pasajero un documento de identificación por cada bulto de equipaje facturado. De igual forma, deberá entregar un aviso escrito indicando que, cuando sea aplicable el Convenio de Montreal 1999 este regirá la responsabilidad por destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje.

De la misma manera que el Convenio de Varsovia, en Montreal 1999 determina el principio fundamental de que el incumplimiento de los requisitos formales respecto de la elaboración y expedición de este tipo de documentos, no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte, anteponiendo el consentimiento de las partes mediante un contrato consensual sin necesidad de formalismos.

Sin embargo, el segundo Convenio suprime la sanción para el transportista cuando no expida los documentos de transporte con las formalidades previstas.

Esto quiere decir que las compañías aéreas estarán obligadas a entregar a los pasajeros un aviso escrito, que pueda constar o en un billete de pasaje, en el talón de equipaje o bien de forma independiente, indicando que cuando sea de aplicación el Convenio de Montreal este resultará aplicable a la responsabilidad del transportista por accidente o lesiones, y por destrucción, pérdida o avería del equipaje y por retraso.

Otra incorporación novedosa en esta materia, cabe destacar la regulación del billete electrónico, que junto con los sistemas computarizados de reservas, constituyen las dos grandes revoluciones del transporte aéreo en el siglo XX.

Aunque no se requiere para la perfección y validez del contrato la emisión del billete, este será necesario cuando se quiere legitimar el pasajero frente al

¹⁰⁷ *Ibidem*, p. 309.

porteador. Sin embargo, en este Convenio la legitimación del pasajero no se condiciona, así como tampoco en los textos que le anteceden a la posesión o presentación del billete por el pasajero.

Nuevamente, Alba Fernández menciona acertadamente que la entrega material del billete, como soporte tangible para el reflejo de la información deseada, se exige como método apto para la consecución del objetivo perseguido, la protección del pasajero.¹⁰⁸

Muchos autores coinciden en que el Convenio de Montreal proporciona un avance significativo para el empleo de billetes electrónicos, demostrando una utilidad legitimadora que proporciona el Convenio de Montreal y elimina las normas sobre prueba presentes en el Sistema de Varsovia.

El esquema de Montreal permite enfocar el empleo de los medios electrónicos y la emisión de los documentos en forma electrónica con mayor seguridad. La transmisión de información en el billete electrónico ya no se hará con la entrega material del billete, desligándose de su emisión.

Sin embargo, la normatividad del mismo convenio determina que el porteador está obligado a hacer un aviso escrito al pasajero de la aplicación del Convenio y alguna de las consecuencias que la misma tendrá, aplicándose por tanto la transmisión de la información por medio de papel.

En el caso de la Carta de porte aéreo, de igual forma que el billete de pasaje, funciona como un elemento de prueba.

La regulación de estos temas han originado ciertas críticas a Montreal 1999, porque se limita a tomar una solución condicionada que nuevamente plantea dudas que sugieren una cierta dependencia del papel. Estas dudas surgen al contemplar el deber del porteador, cuando así lo solicite el cargador, de emitir un recibo que permita la identificación del envío y el acceso a la información almacenada por “cualquier otro medio”.

¹⁰⁸Alba Fernández, Manuel, *op. cit.*, nota 104, p. 132.

Concluimos diciendo que el Convenio de Montreal regula de manera insatisfecha los medios electrónicos en la documentación, dejando pendiente una nueva y más eficaz regulación al respecto.

- b) Responsabilidad del transportista por incidencias con el equipaje, averías, destrucción o pérdida y retraso.

El régimen de responsabilidad del transportista por incumplimiento del contrato se encuentra regulado del artículo 17 al 37 del Convenio de Montreal.

Respecto al transporte de equipaje este Convenio aclara que, salvo se indique otra cosa e independientemente del concepto seguido, el mismo debe comprender tanto el equipaje de mano como el equipaje facturado. Hace la aclaración de que en el régimen de responsabilidad puede diferir en uno u otro tipo de equipaje.

Más adelante el Convenio regula la responsabilidad derivada de daños ocasionados en caso de destrucción, pérdida o avería de los equipajes facturados. En este tema, menciona que el transportista siempre será responsable del daño que se haya producido durante cualquier período en el que los equipajes estuviesen bajo su custodia, a no ser que el daño derive de la naturaleza, defecto o vicio propio de la cosa.

Como podemos observar, incorpora ciertos tintes de responsabilidad objetiva al determinar que el transportista, ante la existencia del daño. Únicamente, puede librarse total o parcialmente de la responsabilidad que se le impute si prueba que la persona que pide la indemnización causó el daño o contribuyó a él con su negligencia u otra acción u omisión indebida.

En cambio, en la regulación del equipaje no facturado responde a una responsabilidad subjetiva ya que corresponde al pasajero probar la culpa del transportista o la de sus dependientes o agentes.

Para el caso del retraso en la entrega del equipaje, se presume la culpa del transportista, igual que era regulado en el Convenio de Varsovia, pero esta presunción podrá destruirse cuando este pruebe que él o sus dependientes y

agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible adoptarlas.

Para todos los supuestos mencionados anteriormente, de transporte de equipaje, el Convenio de Montreal establece un límite de indemnización de 1,000 DEG que será único por pasajero.

Los límites de responsabilidad respecto al retraso en caso de transporte de pasajeros serán de hasta un máximo de 4,150 DEG. Asimismo, en el transporte de carga el límite se establece en 17 DEG por kilogramo en caso de retraso, destrucción, pérdida o avería.

De acuerdo con Hernández Rodríguez a través de los límites a la responsabilidad del transportista establecidos por el Convenio en estudio, se beneficia a las compañías de navegación aérea que cuentan con la seguridad jurídica con la existencia de normas unificadas en esta materia y con la estabilidad económica que se deriva de la posibilidad de calcular de antemano el riesgo por daños.¹⁰⁹

Con el objeto de proteger la parte débil del contrato, en este caso al pasajero, el Convenio de Montreal establece normas que se dirigen a asegurar un mínimo de responsabilidad para que no haya pactos que intenten bajar los límites señalados por él, sancionando con la nulidad del contrato cuando haya cláusulas que incumplan los mínimos establecidos por el Convenio.

c) Acciones de responsabilidad

Por otra parte, es importante mencionar que el régimen de las acciones es el mismo que el regulado por el Protocolo de la Haya de 1955, ya analizado en el capítulo que antecede. El plazo de prescripción se mantiene en dos años igual que en el Convenio de Varsovia de 1929.

¹⁰⁹ Hernández Rodríguez, Aurora, “La responsabilidad por incidencias en el equipaje en el transporte aéreo internacional”, *Revista de Derecho Mercantil*, España, núm. 262, octubre- diciembre de 2006, p. 1522.

d) Pagos adelantados

Reiteramos como lo prevé Alicia Noemí Miguel, el artículo 28 del Convenio dispone que en caso de accidentes de aviación que repercutan en muerte o lesiones de los pasajeros, el transportista hará si lo exige su ley nacional, pagos adelantados sin demora a quienes tengan derecho al reclamo, aclarando que dichos pagos no constituirán un reconocimiento de responsabilidad y podrán ser deducidos posteriormente de la indemnización a que hubiere lugar.¹¹⁰

e) Incorporación del transportista contractual y de hecho

Otro aspecto fundamental de este Convenio es la regulación del transportista de hecho, incorporando al texto los principales conceptos establecidos en la Convención de Guadalajara de 1961. Además de esto, prevé el transporte combinado de la misma forma que el Convenio de Varsovia de 1929.

Rita Cordera menciona que el Convenio hace responsables solidarios a los transportistas, estipulando que los hechos y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes y agentes, cuando estos actúen en ejercicio de sus funciones, con relación al transporte realizado por el transportista de hecho, serán juzgados como hechos u omisiones del transportista contractual y viceversa.¹¹¹

f) Competencia judicial internacional

Habíamos puntualizado anteriormente, que el contrato de transporte aéreo está condicionado a tener un carácter internacional, esto debido a que intervienen en la actividad aeronáutica varios países, ya sea por la ubicación en

¹¹⁰ Noemí Miguel, Alicia, “El nuevo Convenio de Responsabilidad en el transporte aéreo, (Montreal, 1999)”, *Revista del Colegio de abogados de la plata*, Argentina, año XLIV, núm. 65, diciembre de 2004, p. 116.

¹¹¹ Cordera, Rita, “La incorporación del transportista contractual y de hecho en el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional. Montreal mayo de 1999)”, *Revista del Colegio de abogados de la plata*, Argentina, año XLIV, núm. 65, diciembre de 2004, p. 124.

distintos Estados del lugar de salida y destino, por la nacionalidad de los viajeros o de la compañía aérea, por escala en otro Estado, etcétera.

Entre los problemas que se puedan presentar uno es el que se suscita cuando la compañía aérea no suministre al pasajero el equipaje o lo entregue deteriorado. Frente a este tipo de entrega, el pasajero estaría en la posibilidad de interponer una acción de responsabilidad contractual contra el transportista por incidencias en el equipaje. Para ello, será necesario determinar cuál es el tribunal internacionalmente competente.

Habrá que acudir para ello a la Legislación internacional y a la Legislación interna de los países involucrados.

Tanto el Convenio de Varsovia como el de Montreal contienen normas de competencia judicial internacional especialmente diseñadas, en atención a la especificidad de la materia que ambos instrumentos internacionales tienen por objeto: la responsabilidad del transportista aéreo internacional.

Ambos convenios establecen que serán competentes los tribunales a elección del demandante para conocer de la acción de responsabilidad derivada de los contratos de transporte. Serán los ya mencionados cuando estudiamos al Convenio de Varsovia.

Sin embargo, esta elección debe ser posterior al surgimiento del daño y cuando no tenga por efecto la derogación de las normas del Convenio. Esto, es, la elección deberá recaer sobre el Tribunal del Estado Parte del Convenio, o de un Estado cuya legislación en materia de responsabilidad del transportista aéreo ofrezca una mayor protección al viajero.

En resumen, se establecen cuatro factores de competencia territorial: el primero de ellos es el Tribunal del domicilio del transportador, el segundo el de la sede principal de su negocio, el tercero el de el lugar donde tenga un establecimiento bajo cuyo cuidado hubiera sido celebrado el contrato, y el cuarto el del Tribunal de destino. La aportación de este Convenio es la incorporación de un quinto factor: la competencia que tiene el Tribunal, donde el pasajero tiene su residencia principal y permanente en el momento en que se produzca el accidente.

Esta competencia del Tribunal de la residencia del pasajero, de acuerdo con Sarmiento García, sólo tiene lugar para las acciones relacionadas con el daño resultante de la muerte y lesiones del pasajero.

El mismo autor menciona que tiene la condición de que ese lugar de residencia, sea aquel hacia, o desde, el cual el transportador aéreo explota servicios de transporte aéreo de pasajeros en sus propias aeronaves o en las de otro transportador con arreglo comercial, desde locales arrendados o de sus propiedad, incluso de otro transportador con el que tiene un acuerdo comercial, aclarando el Convenio, que en el pasado ha dado lugar a muchas controversias de carácter judicial.¹¹²

Como conclusión haremos alusión a las palabras de Aurora Hernández Rodríguez porque menciona que “a través de estas normas de competencia judicial internacional de origen convencional se alcanza una solución equilibrada para ambas partes contratantes. Por un lado, la autonomía de la voluntad en la designación del Tribunal competente aunque sometida a ciertos límites con el fin de evitar que tales cláusulas se conviertan en un factor de disuasión de litigios. Por otro, y en defecto de elección, el transportista cuenta con cierta seguridad y certeza jurídica en tanto que sólo puede ser demandado ante los Tribunales del lugar de salida o los Tribunales del lugar de destino o los Tribunales elegidos.”¹¹³

g) Labor de uniformización

Por último, debemos señalar lo que apunta Alba Fernández¹¹⁴ de que entre las ideas alcanzadas en el Convenio de Montreal 1999 es la labor de uniformización del Derecho (en nuestro caso sobre el transporte aéreo de personas), lo cual ha demostrado (no por vez primera, bien es cierto) ser un fenómeno que tiene un camino de ida, hacia el plano internacional, y uno de

¹¹² Sarmiento García, Miguel Guillermo, *op. cit.*, nota 90, pp. 311 y 312.

¹¹³ Hernández Rodríguez, Aurora, *op. cit.*, nota 109, p. 1529.

¹¹⁴ Alba Fernández, Manuel, *op. cit.*, nota 104, p. 122.

vuelta, hacia el plano doméstico, que cada vez con más frecuencia tienden a desembocar en una misma solución para los dos ámbitos.

Esta característica es fundamental debido a que anteriormente, podíamos encontrar gran número de disposiciones jurídicas vigentes lo que ocasionó inseguridad jurídica, tanto para los transportistas como para los usuarios del servicio de transporte aéreo. A la entrada de este Convenio se concretaron las principales normas aeronáuticas en un solo instrumento, que una vez ratificado por el Estado, será la única legislación aplicable en el transporte aéreo internacional, de acuerdo al principio de integración establecido en el artículo 55 de dicho Convenio.

Concluimos el tema de los Tratados Internacionales determinando que, frente a una posible contradicción de leyes constitucionales y Tratados, hay muchas opiniones opuestas en la doctrina. Algunos autores como Carlos Arellano García, establecen que toda Supremacía de la Constitución sobre los Tratados se reduce al orden interno, al Derecho constitucional, pues en el ámbito internacional, el Tratado aprobado debe ser cumplido. Hoy en día, este tema resulta más complejo al reformarse la Constitución en su artículo 1º, porque dota de una gran relevancia a los tratados que nuestro país celebre.

Ahora bien, ya estudiamos el principal Convenio vigente sobre el transporte aéreo, en seguida haremos un pequeño esbozo de las normas federales internas con mayor relevancia en el tema de este trabajo.

3.3. Leyes Federales.

El siguiente peldaño en la jerarquización de normas es el de la ley y la ordenanza reglamentaria, después de la Constitución y los Tratados Internacionales de los que México sea parte.

En este nivel se comprenden las normas jurídicas generales hechas por órganos administrativos (reglamentos), o por el gobierno mismo, por mandamiento de la Constitución.

La principal ley en la materia es la Ley de Aviación Civil y su Reglamento.

3.3.1. Ley de Aviación Civil.

La Ley de Aviación Civil fue publicada el 12 de mayo de 1995 en el Diario Oficial de la Federación. Su antecedente inmediato es la Ley de Vías generales de Comunicación de 1940.

El objeto de esta Ley consiste en regular la explotación, uso y aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto a la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y del Estado, cuya jurisdicción es federal, en términos del artículo 3 de la presente ley.

En este mismo artículo se encuentra regulada la jurisdicción competente. En primer lugar, corresponderá conocer a los tribunales federales de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta Ley, sin perjuicio de que las controversias entre particulares se sometan a arbitraje.

En segundo lugar, los hechos ocurridos y los actos realizados a bordo de una aeronave civil con matrícula mexicana, se sujetarán a las leyes y autoridades mexicanas. Por último, los hechos que ocurran o se realicen a bordo de una aeronave civil extranjera durante el vuelo de la misma sobre territorio nacional, se regirán por las leyes y autoridades del Estado de matrícula de la aeronave, sin perjuicio de lo establecido en los tratados.

Para el caso de comisión de delitos en aeronaves, se estará a lo dispuesto por el Código Penal para el Distrito Federal en Materia de Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero Federal.

Por otro lado, el artículo 9 dispone que para poder prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular se requiere una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En la prestación de los servicios de transporte aéreo se deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes así como la de terceros.

Esas medidas las deberá adoptar el comandante o piloto al mando de la aeronave, quien será la máxima autoridad a bordo y el responsable de su operación, dirección, de mantener el orden y la seguridad de la aeronave, de los tripulantes, pasajeros, equipaje, carga y correo.

Además de lo anterior, esta Ley de aviación civil regula el contrato de transporte aéreo de pasajeros, carga o correo, mencionando que dicho contrato puede constar en un billete de pasaje o boleto. En el caso del transporte de carga se hará constar con una Carta de porte o guía de carga aérea que será expedido por el concesionario o permisionario.

La responsabilidad por daños a pasajeros, equipaje o carga, que es el tema que nos interesa, se encuentra regulada en el Capítulo XII.

En el caso de la legislación mexicana los responsables por los daños causados a los pasajeros, carga o equipaje en el transporte serán los concesionarios o permisionarios de los servicios de transporte aéreo nacional.

Para el transporte de pasajeros, la presente ley menciona que se entenderá que los daños se causaron en el transporte, si ocurren desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave hasta que ha descendido de la misma. Ahora bien, en el caso del transporte de equipaje facturado el concesionario o permisionario será responsable desde el momento en que expida el talón correspondiente hasta que entregue el equipaje al pasajero en el punto de destino.

Asimismo, en el transporte de carga el concesionario o permisionario será responsable desde el momento en que reciba la carga bajo su custodia hasta que la entregue al consignatario correspondiente.

Respecto al tema que más nos interesa, es decir, la cuantía del monto de indemnización, la ley prevé en su artículo 62 que para los daños a pasajeros, el derecho a percibir indemnizaciones se sujeta 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.

Además, establece que para la prelación en el pago de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el artículo 501, de la Ley Federal del Trabajo. Esta fórmula la explicaremos en el capítulo cuarto de este trabajo.

Para el caso de la indemnización por la destrucción o avería del equipaje de mano será de hasta cuarenta salarios mínimos. Por la pérdida o avería del equipaje facturado la indemnización será equivalente a la suma de setenta y cinco salarios mínimos.

El artículo 64 dispone que en los casos de las indemnizaciones previstas en los artículos 62 y 63 establecen lo mencionado anteriormente, el concesionario o permisionario no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad, y deberá cubrir los daños y perjuicios causados en términos del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal. Si se comprueba que los daños se debieron a dolo o mala fe del propio concesionario o permisionario o de sus dependientes o empleados, o cuando no se expida el billete de pasaje o boleto, el talón de equipaje o la carta de porte o guía de carga aérea, según corresponda.

Es importante determinar lo estipulado por la ley con respecto al pago de las indemnizaciones porque para esos efectos se tomará como base el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal, en la fecha acordada. Se regula la posibilidad de que los concesionarios o permisionarios puedan pactar con los usuarios la responsabilidad por pérdida o daño del equipaje facturado.

Por otro lado, las reclamaciones en los casos de pérdida o avería de la carga o equipaje facturado, se deben presentar ante el concesionario o permisionario en un término de quince días siguientes contados a partir de la fecha de entrega o de la fecha en que debió hacerse la misma. De no hacerse la reclamación podrá impedir el ejercicio de las acciones correspondientes.

En el caso del transporte de carga o equipaje facturado, las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de noventa días a partir de la fecha en que debió entregarse la carga o el equipaje facturado.

Por su parte, en el transporte de personas, las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de un año, a partir de la fecha

de los hechos que les dieron nacimiento o, en su defecto, de la fecha de iniciación del viaje prevista en el contrato de transporte.

En esta ley encontramos regulada la exención de responsabilidad por parte del concesionario o permisionario en los siguientes casos:

- En el transporte de pasajeros, por culpa o negligencia inexcusable de la víctima, y en el transporte de equipaje facturado y carga:
- Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados
- Cuando la carga, por su propia naturaleza, sufra deterioro o daño total o parcial, siempre que hayan cumplido en el tiempo de entrega establecido
- Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos no idóneos, siempre que por la naturaleza de aquéllos debieran transportarse en vehículos con otras características, y
- Cuando sean falsas las declaraciones o instrucciones del embarcador, del consignatario o destinatario de los bienes, o del titular de la carta de porte, respecto al manejo de la carga.

Otra cuestión que regula es que toda cláusula será nula, de pleno derecho, cuando se inserte en los contratos de transporte con el objeto de establecer límites de responsabilidad inferiores a los previstos en los artículos 62 y 63 anteriores, o que establezcan causas de exoneración de responsabilidad distintas de las previstas por esta ley. Aunque es importante mencionar que la nulidad de tales cláusulas no implicará la del contrato de transporte.

Por su parte, los seguros aéreos se encuentran regulados en el capítulo XIII en dos escasos artículos.

En el primero de ellos establece la obligación de los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial los propietarios o poseedores de aeronaves (que transiten en el espacio aéreo nacional), de contratar y mantener vigente un seguro que cubra las responsabilidades por los daños a pasajeros, carga, equipaje facturado o a terceros en la operación de las aeronaves.

Asimismo, para que pueda operar una aeronave se requiere la aprobación del contrato de seguro por parte de la Secretaría. En materia de transporte aéreo internacional los requisitos que deberá contener el contrato de transporte aéreo se determinaran de acuerdo a los tratados internacionales.

Por último, en el segundo artículo menciona que las reclamaciones por daños deberán ser hechas valer ante el concesionario o permisionario y, en el caso de servicio de transporte aéreo privado no comercial, ante el propietario o poseedor de la aeronave, de acuerdo con las disposiciones del reglamento respectivo.

Hasta aquí, hemos estudiado de manera general el contenido de la Ley de Aviación Civil respecto a lo más importante para el tema de este trabajo, sin embargo, consideramos fundamental presentar algunas disposiciones de su Reglamento.

El Reglamento de la Ley de Aviación Civil nace, como en todas las materias, con el objeto de aclarar ciertas imprecisiones encontradas en la ley que regula.

En ese tenor, el reglamento plantea en el tema del contrato de transporte, que todo concesionario o permisionario que preste servicio al público de transporte aéreo debe expedir un contrato de acuerdo al tipo de servicio que opere, conforme a lo siguiente:

a) Para el caso del transporte de pasajeros deberá expedir:

- un billete de pasaje, boleto o cupón, en el caso de los servicios regular nacional e internacional, fletamento nacional e internacional, panorámico y nacional no regular que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros y
- deberá expedir Contrato-factura, para los servicios de taxi aéreo nacional e internacional y ambulancia aérea nacional e internacional

b) Para el transporte de carga:

- la Carta de porte o guía de carga aérea, tratándose de los servicios regular nacional e internacional, fletamento nacional e internacional, taxi aéreo nacional e internacional y, nacional no regular que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros;

c) Para el transporte de correo, el contrato con las características que señale la ley de la materia

d) Para el servicio bajo la modalidad de renta a terceros, un contrato factura en el que consten las responsabilidades del permisionario y de la persona que rente la aeronave, y

e) Para los servicios aéreos especializados y de fletamento a que se refiere el artículo 59 de la Ley, un contrato-factura.

Los elementos mínimos que deberá tener el contrato de transporte se encuentran regulados dentro de este reglamento y son los siguientes:

-la tarifa aplicada en la ruta o en el tramo de una ruta que sea autorizado por la Secretaría y, en su caso, el desglose de la totalidad de los cargos que no estén comprendidos en la misma

- 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 transporte aéreo bajo la modalidad de fletamento, las condiciones de operación y precio, así como las responsabilidades del fletante y del fletador con respecto al pasajero.

Respecto a la cuestión de la responsabilidad de daños y los seguros aéreos, que son los temas culminantes en este trabajo, se encuentran regulados en el Reglamento del artículo 64 al 72 dentro del Capítulo V.

En este orden de ideas, también este reglamento dispone que durante el tiempo que preste los servicios el concesionario o permisionario de servicios de transporte aéreo regular y no regular, así como el permisionario en el caso del transporte aéreo privado comercial (como servicio aéreo especializado

panorámico), debe contar y mantener vigente los seguros de responsabilidad civil.

Esta disposición incluye, en primer lugar, los seguros de responsabilidad civil por los daños ocasionados a los pasajeros, equipajes y carga del transporte aéreo y, en segundo lugar, los daños a terceros para el caso del servicio de transporte aéreo privado comercial y transporte privado no comercial.

Asimismo, establece la obligación de los concesionarios y permisionarios de hacerle saber al pasajero el alcance de la cobertura de los seguros contratados y el derecho que tiene para exigir, en su caso, el pago de las indemnizaciones que correspondan.

Ahora bien, de igual forma dispone que el formato y contenido del contrato de seguro en sus modalidades, así como los montos mínimos de indemnización por evento y suma asegurada (de acuerdo a los artículos 62 al 72 de la Ley), los deberá dar a conocer la Secretaría mediante disposición administrativa que será publicada en el Diario Oficial de la Federación.

Otra obligación del concesionario, permisionario u operador aéreo es que tienen que llevar a bordo de la aeronave las pólizas de seguro vigentes registradas ante la Secretaría o una copia fotostática certificada ante fedatario público.

Además, de todo esto, la ley instituye lo que deben incluir los seguros de responsabilidad civil que cubren los daños a pasajeros que serán:

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

Por otro lado, respecto al monto de indemnización el reglamento determina que se sujetará a lo previsto por los artículos 61 al 65 de la Ley estrictamente, excepto cuando el contrato de seguro señale indemnizaciones superiores a aquellas.

Para los efectos del artículo 61 al 63 de la Ley, todo concesionario o permisionario que transporte pasajeros o carga, cuya aeronave se hubiere accidentado, debe presentar copia completa del manifiesto de carga y pasajeros del vuelo siniestrado ante la Secretaría, e informar sobre las acciones que efectúe respecto al pago de las indemnizaciones correspondientes.

Para que puedan pagarse las indemnizaciones correspondientes a los usuarios, sus beneficiarios, los terceros o quien los represente deben hacer la reclamación de pago de indemnizaciones por escrito ante el concesionario o permisionario.

Por su parte, los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos deben proporcionarles asistencia para que les sea pagada la indemnización que corresponda y dar aviso a la Secretaría del resultado de la gestión.

Estas fueron las estipulaciones más importantes del Reglamento en el tema del presente trabajo. Ahora daremos lugar a otra de las disposiciones jurídicas que tiene injerencia sobre todo en el monto de indemnización.

El otro escalón lo integra tanto el derecho sustantivo como el derecho formal, es decir, los derechos civil, penal, mercantil, del trabajo, etcétera, y los derechos procesales de cada materia del derecho.

En nuestro trabajo los ordenamientos que tienen mayor relevancia son: el Código Civil Federal y la Ley Federal del Trabajo.

3.3.2. Código Civil Federal.

Es menester estudiar algunas disposiciones del Código Civil Federal que se refieren al tema del monto de indemnización debido a que la misma Ley de Aviación Civil nos remite a ese ordenamiento jurídico.

El artículo 63 de la Ley de Aviación civil, que se refiere al cálculo del monto de indemnización, nos remite al artículo 1915, tanto del Código Civil del Distrito Federal en materia común así como al Código Civil Federal.

En ambos ordenamientos se dispone que la reparación del daño consista, a elección del ofendido, en el restablecimiento cuando ello sea posible o en el pago de daños y perjuicios.

Cuando el daño sea causado a personas y produzca la muerte, incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de reparación se determinara atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo.

El mismo artículo menciona cómo se llevará a cabo el cálculo de la indemnización, tema que examinaremos detenidamente en el siguiente capítulo.

Luego, menciona que los créditos por indemnización cuando la víctima fuere un asalariado son intransferibles y se cubrirán preferentemente en una sola exhibición, salvo convenio entre las partes.

Estas disposiciones de acuerdo a la legislación civil, se observarán en el caso del artículo 2647 del mismo código, que se refiere a la responsabilidad de los portadores. Específicamente, dispone que los portadores deben responder del daño causado a las personas por defecto de los conductores y de los medios de transporte que empleen. Presuponiendo la culpa del empresario siempre que no pruebe que el mal aconteció por fuerza mayor o por caso fortuito que no le puede ser imputado.

Por otro lado, el artículo 68 de la Ley de Aviación Civil establece que los daños que sufran las personas o carga transportadas en aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo privado comercial se sujetarán a las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal.

Encontramos en los artículos 2108 y 2109 del Código Civil (tanto Federal como para el Distrito Federal) un concepto de daño entendiéndolo como la

pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por falta de cumplimiento de una obligación, y un concepto de perjuicio que será la privación de cualquiera ganancia lícita que debiera haberse obtenido con el cumplimiento de la obligación.

Encontramos en los siguientes artículos que los daños y perjuicios deben ser consecuencia inmediata y directa de la falta de cumplimiento de la obligación, ya sea que se hayan causado o que necesariamente deban causarse.

Es clara la legislación civil cuando determina que nadie está obligado al caso fortuito sino cuando ha dado causa o contribuido a él, cuando ha aceptado expresamente esa responsabilidad o cuando la ley se la impone.

Asimismo, el artículo 2112 plantea que si la cosa se ha perdido o ha sufrido un detrimento tan grave, que a juicio de los peritos no pueda emplearse en el uso a que naturalmente está destinada, el dueño debe ser indemnizado de todo el valor legítimo de ella.

Estos son los principales preceptos del Código Civil que tienen que ver con la materia del presente trabajo, ahora nos toca estudiar los aspectos fundamentales de la Ley Federal del Trabajo dentro de nuestro tema

3.3.3. Ley Federal del Trabajo.

La legislación laboral prevé ciertas normas preventivas frente a las distintas situaciones a que pudiera dar lugar una relación de trabajo. Como bien lo apunta Cruz Villalón¹¹⁵, esta normativa preventiva por propia naturaleza tiene carácter imperativo, que obliga a adoptar medidas y conductas a sus destinatarios, de cuyo incumplimiento por tanto derivan las correspondientes responsabilidades.

Debemos de establecer disposiciones que son aplicables en todas las relaciones de trabajo, también regulan de manera específica el trabajo de las

¹¹⁵ Cruz Villalón, Jesús, *Compendio de Derecho del Trabajo*, 3a. ed., España, Tecnos, 2010, p. 311.

tripulaciones aeronáuticas, dentro del capítulo IV del Título Sexto titulado Trabajos Especiales.

Estas normas contenidas dentro del capítulo señalado anteriormente, se aplican al trabajo de las tripulaciones de aeronaves civiles con matrícula mexicana, y tienen la finalidad de garantizar la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

Para poder aplicar estas normas se debe ser tripulante con calidad de mexicanos por nacimiento que no adquieran otra nacionalidad y estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles.

El artículo 217 de esta Ley menciona que las relaciones de trabajo a que se refiere este Capítulo se regirán por las leyes mexicanas, independientemente del lugar donde se vayan a prestar los servicios.

De acuerdo a esta legislación deberán considerarse miembros de las tripulaciones aeronáuticas: el piloto al mando de la aeronave (comandante o capitán), los oficiales que desarrollen labores análogas, el navegante y los sobrecargos.

Es importante la legislación laboral debido a que la responsabilidad civil posee igualmente una naturaleza laboral, tanto por los sujetos implicados, por las relaciones jurídicas afectadas e incluso por los principios jurídicos aplicativos al caso.

Asimismo, esta ley es fundamental debido a que en la mayoría de los casos el sujeto sobre el que recae la responsabilidad civil es el empleador, en la medida en que el deber de seguridad se imputa en esencia al propio empleador. Este debe cumplir con las obligaciones preventivas más significativas de esta normativa.¹¹⁶

Sin embargo, la misma ley establece quienes pueden figurar como representantes del patrón (por la naturaleza de las funciones que desempeñan): los gerentes de operación o superintendentes de vuelo, jefes de adiestramiento, jefes de pilotos, pilotos instructores o asesores, y cualesquiera

¹¹⁶ *Idem.*

otros funcionarios que aun cuando tengan diversas denominaciones de cargo, realicen funciones análogas a las anteriores.

Para efectos de la responsabilidad, conforme a la ley en estudio, el piloto al mando de la aeronave es responsable de la conducción y seguridad de la misma durante el tiempo efectivo de vuelo. Tendrá a su cargo la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la tripulación, de los pasajeros, del equipaje, de la carga y correo que aquella transporte.

Expresamente, la ley determina que las responsabilidades y atribuciones que confiere a los comandantes la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos, no podrán ser reducidas ni modificadas por el ejercicio de los derechos y obligaciones que les corresponden conforme a las normas del trabajo.

Ahora bien, sabemos la responsabilidad del empleador, no excluye tampoco la responsabilidad indemnizatoria directa de otros sujetos o entidades que asumen obligaciones directas en materia preventiva, por ejemplo, los directivos y administradores de la empresa.

Para nuestra materia, este ordenamiento jurídico cobra relevancia porque, de la misma manera que hace del Código Civil, la Ley de Aviación Civil remite expresamente a esta ley con la finalidad de calcular el monto de indemnización frente a la responsabilidad civil, lo cual estudiaremos en el capítulo siguiente.

3.4. Jurisprudencia.

Aquí se comprenden las normas que pasan de ser generales a ser individuales en razón de la aplicación concreta efectuada al caso específico. Puede ser el contenido de un acto judicial o administrativo; la sentencia judicial o una resolución administrativa.

Conforme a los artículos 192-197-B de la Ley de Amparo, Reglamentaria de los artículos 103 y 107 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la jurisprudencia se establece por la Suprema Corte de Justicia de la Nación y los Tribunales Colegiados de Circuito.

En el caso de la Suprema Corte de Justicia, se integra por cinco sentencias ejecutorias ininterrumpidas por otra en contrario, y en el caso de los Tribunales Colegiados de Circuito se integra por cinco sentencias, igualmente no interrumpidas por otra en contrario.

La jurisprudencia que establece la Suprema Corte se constituye por la aprobación de por lo menos ocho ministros. Si se trata de jurisprudencia del Pleno o por cuatro ministros en el caso de jurisprudencias de las Salas. Tratándose de los Tribunales Colegiados de Circuito se requiere la unanimidad de votos de los Magistrados que integran cada Tribunal Colegiado.

Constituyen jurisprudencia las resoluciones que diluciden contradicciones de tesis de Salas y de Tribunales Colegiados. Los preceptos aludidos indican el sistema para denunciar la contradicción de tesis y en todo momento le dan al Procurador General de la República la posibilidad de exponer su parecer.

Las tesis jurisprudenciales y aisladas que cobran relevancia para el tema de este trabajo son las siguientes.

Tesis Aislada (Civil): I.5o. C. 54C (10a.). Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Décima Época. Quinto Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito.

[TA]; 10a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Libro XXIII, Agosto de 2013, Tomo 3; Pág. 1721

RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL. SU CONCEPTO.

El incumplimiento de una obligación nacida de un contrato se denomina responsabilidad contractual. Para que se configure es necesaria la previa existencia de un contrato válido, que haya sido perfeccionado por el consentimiento de las partes, revistiendo la forma que la ley señala para cada caso, y que por lo anterior obliga no sólo al cumplimiento de lo pactado, sino también a todas las consecuencias de su naturaleza, sea éste unilateral, bilateral, oneroso, conmutativo, consensual, instantáneo o de tracto sucesivo, encontrándose en la falta a su puntual cumplimiento, salvo las excepciones consignadas en la ley, por las personas que los otorgan y sus causahabientes, la causa de su rescisión y/o la correspondiente responsabilidad del pago de

daños y perjuicios, si los hubiere. En ese contexto, la voluntad de las partes es la máxima ley de los contratos, a la que se sujetan y obligan, no sólo lo que se expresa en ellos, sino también a las consecuencias que según su naturaleza, son conforme a la buena fe, al uso o a la ley. En estos casos, el factor de atribución de responsabilidad es objetivo, por lo que para eximirse de responsabilidad es necesario la introducción de una causa ajena al hecho dañoso. Concretamente, quien fue víctima de un daño, derivado del incumplimiento de la norma jurídica individualizada, sólo debe probar la existencia de la obligación, en tanto que quien debe probar su falta de responsabilidad es el supuesto responsable.

QUINTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO

Amparo directo 740/2010. Spectrasite Communications, Inc. 15 de diciembre de 2011. Unanimidad de votos. Ponente: María Soledad Hernández Ruiz de Mosqueda. Secretario: Ricardo Mercado Oaxaca.

Esta tesis aislada es importante porque determina los aspectos fundamentales de la responsabilidad contractual, que como ya lo determinamos anteriormente, es la que se origina en la responsabilidad aeronáutica.

Tesis Aislada (Civil): I.5o.C.55C (10a.). Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Décima Época. Quinto Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito.

[TA]; 10a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Libro XXIII, Agosto de 2013, Tomo 3; Pág. 1721

RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y EXTRACONTRACTUAL. SU DISTINCIÓN.

La distinción esencial entre responsabilidad contractual y extracontractual parte de la existencia o no de un vínculo previo entre las partes; de manera que este segundo tipo de responsabilidad, puede derivar de cualquier causa establecida en la ley, ya sea que se tome en consideración el hecho ilícito general que implica la infracción de un deber, o bien, cuando sin ninguna ilicitud se produce

un hecho dañoso, que coloca al agente en la obligación de repararlo, por mandato expreso de la ley, resultando así lo que se conoce como responsabilidad objetiva. La responsabilidad extracontractual nace de un daño producido a una persona sin que exista una relación jurídica convenida entre el autor del daño y el perjudicado; misma que puede derivar de un hecho propio, de hechos ajenos, por daños de animales o por las cosas que se poseen. Entre los elementos delimitadores de la responsabilidad civil extracontractual, el relativo a su distinción con la responsabilidad contractual alcanza un relieve particular, pues ésta tiene su presupuesto en el incumplimiento, o en el cumplimiento inexacto o parcial de las obligaciones derivadas de un contrato, a consecuencia de lo cual queda insatisfecho el derecho de crédito convencional y, además, eventualmente, es causa de un daño o perjuicio adicional o suplementario para el acreedor. Por su parte, la responsabilidad extracontractual tiene como presupuesto la causación de un daño sin que entre los sujetos involucrados exista una relación contractual previa, o preexistiendo ésta, el daño es ajeno al ámbito que le es propio. Esa distinción conduce a la existencia de regímenes diversos para esos tipos de responsabilidad, en tanto que, sin dejar de lado la responsabilidad objetiva, además de la declaración unilateral de voluntad, el enriquecimiento ilegítimo y la gestión de negocios, de manera paralela se regula el hecho ilícito como fuente autónoma de obligaciones, en su vertiente de derechos de crédito indemnizatorios, y se regula también el incumplimiento de las obligaciones que derivan de un contrato o convenio, es decir, derechos de crédito convencionales. El Código Civil Federal contempla un sistema de responsabilidad civil que abarca la responsabilidad contractual y la responsabilidad extracontractual.

QUINTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO

Amparo directo 740/2010. Spectrasite Communications, Inc. 15 de diciembre de 2011. Unanimidad de votos. Ponente: María Soledad Hernández Ruiz de Mosqueda. Secretario: Ricardo Mercado Oaxaca.

En esta tesis se incorporan los elementos que integran cada tipo de responsabilidad. En nuestra materia cobra relevancia porque existe tanto la responsabilidad aeronáutica contractual como la extracontractual.

Tesis Aislada (Civil): I.11oC. 177 C. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. Decimo Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito.

[TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXVI, Septiembre de 2007; Pág. 2515

DAÑO MORAL CAUSADO POR LA MUERTE DE UNA PERSONA, TRATÁNDOSE DE RESPONSABILIDAD CIVIL. EL MONTO DE LA INDEMNIZACIÓN DEBE COMPENSAR EL DOLOR SUFRIDO POR LA PÉRDIDA IRREPARABLE DE UN FAMILIAR.

Conforme al artículo 1916 del Código Civil para el Distrito Federal, corresponde al Juez determinar el monto de la indemnización por el daño moral, tomando en cuenta los derechos lesionados, el grado de responsabilidad, la situación económica del responsable, y de la víctima, así como las demás circunstancias del caso. Sin embargo, cuando se trata de fijar el monto de la indemnización por la muerte de una persona, además de tomarse en cuenta los anteriores factores, debe ponderarse el impacto que tal hecho lamentable provoca dentro del seno familiar, sobre todo cuando la víctima es el padre, quien representaba el sostén de la familia, cuya pérdida ocasiona un sentimiento de desprotección y orfandad, que sólo puede verse atemperado mediante una indemnización que dé a los que resienten directamente el daño la seguridad de que pueden satisfacer sus necesidades básicas. Por ende, si bien es cierto que en la indemnización por daño moral, el dinero no puede desempeñar el mismo papel que el resarcimiento por daños materiales, toda vez que respecto de éstos, puede aceptarse que su finalidad es la de una equivalencia, más o menos completa, entre la afectación y la reparación; también lo es que para el daño moral la indemnización representa un papel diferente, esto es, no de equivalencia, sino de compensación, porque no se trata de poner precio al dolor o a los sentimientos humanos, puesto que no pueden tener equivalencia en el aspecto monetario, sino lo que se pretende es suministrar una

compensación a quien ha sido lesionado en su personalidad, a fin de menguar el grado de afectación por la pérdida del ser querido. Por lo anterior, es claro que el monto de la indemnización por el daño moral, tratándose de responsabilidad civil, debe tener como finalidad compensar el dolor que sufren las personas al enfrentarse a un vacío sentimental que les deja la pérdida irreparable de un familiar, es decir, debe ser el medio de procurarse satisfactores que suplan a aquellos de los cuales se vio privada.

DECIMO PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO

Amparo directo 648/2006. María del Carmen Camacho Gutiérrez. 11 de mayo de 2007. Unanimidad de votos. Ponente: Indalfer Infante González. Secretario: Aureliano Varona Aguirre.

Esta tesis aislada contiene aspectos fundamentales que servirán como eje para adquirir un adecuado monto de indemnización cuando estamos en presencia de la muerte de alguna persona ocasionada por algún siniestro. Asimismo, resalta un aspecto importante que habíamos considerado en líneas anteriores respecto a que el daño moral no tiene por objeto el resarcir el daño por medio de siniestro, sino tiene la finalidad de compensar el grado de afectación por la pérdida de un ser querido.

Tesis Aislada (Civil): I.11oC.104 C. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. Decimo Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito.

[TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XX, Julio de 2004; Pág. 1710

DAÑO MORAL. PUEDE RECLAMARSE EN FORMA AUTÓNOMA O SIMULTÁNEAMENTE CON LA ACCIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA.

Conforme al texto del artículo 1916 del Código Civil para el Distrito Federal, el daño moral puede reclamarse en forma autónoma, es decir, con independencia de que se haya causado daño material por responsabilidad civil contractual o

extracontractual, sin necesidad de que en la propia acción se reclame también ese daño moral como una consecuencia de la existencia de la responsabilidad civil objetiva. Así también, puede reclamarse simultáneamente y como consecuencia de la existencia y acreditamiento de una responsabilidad civil objetiva. En efecto, de conformidad con lo establecido en el citado numeral, la persona que haya resentido un daño causado por otra que haga uso de mecanismos peligrosos, puede demandar de ésta la responsabilidad civil objetiva y también el daño moral causado, siempre y cuando acredite la existencia de esa responsabilidad y, además, que a consecuencia de ese hecho haya sufrido una afectación en cualquiera de los bienes jurídicos tutelados por dicho numeral, pues no en todos los casos en que exista una responsabilidad civil objetiva necesariamente se producirá un daño moral, ni viceversa. Por ende, cuando en una demanda se ejerciten simultáneamente las acciones de responsabilidad civil objetiva y de daño moral, deben acreditarse la existencia de la responsabilidad civil objetiva, y en relación con el daño moral, la afectación a cualquiera de los bienes tutelados por el mencionado artículo 1916 del Código Civil para su procedencia.

DÉCIMO PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CÍVIL DEL PRIMER CIRCUITO

Amparo directo 737/2003. Transportes Especializados Figuermex, S. de R.L. de C.V. 15 de enero de 2004. Unanimidad de votos. Ponente: María del Carmen Sánchez Hidalgo viuda de Magaña Cárdenas. Secretario: Francisco Javier Rebolledo Peña.

En la presente tesis se explica la posibilidad que existe de reclamar en la misma demanda tanto la acción de responsabilidad civil objetiva como la reparación del daño moral, siempre y cuando se acredite la existencia de la primera, y se demuestre que se está en algún supuesto para reclamar la segunda.

Tesis Aislada (Civil): I.7oC.35 C. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. Séptimo Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito.

[TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XV, Abril de 2002; Pág. 1245

DAÑO POR RESPONSABILIDAD CIVIL, REPARACIÓN DEL. EN QUÉ CONSISTE.

Al establecer el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal, que cuando el daño que se cause a las personas produzca algún tipo de incapacidad, el grado de la reparación debe determinarse atendiendo a lo dispuesto en la Ley Federal del Trabajo, es obvio que tal reparación no se limita a la indemnización en dinero que el propio precepto establece, sino atender además lo que al respecto contempla la ley laboral, de acuerdo con el numeral en cita. De esta manera, si en dicha legislación se establece que además de la indemnización que les corresponda, los trabajadores que sufran un riesgo de trabajo tienen derecho, entre otras cuestiones, a asistencia médica y quirúrgica, rehabilitación y hospitalización cuando el caso lo requiera, medicamentos y material de curación y aparatos de prótesis y ortopedia necesarios, es inconcluso que al actualizarse una hipótesis de daño que produzca incapacidad, la autoridad de instancia, a fin de determinar en qué debe consistir la reparación del daño causado, debe tomar en consideración lo que al respecto señala la ley laboral y condenar al causante a la reparación que le corresponda, según el grado del daño que se le hubiere causado, independientemente de la indemnización pecuniaria que le corresponda.

SÉPTIMO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO

Amparo directo 3235/2001. Erick Edgar Pineda Jaramillo. 31 de enero de 2002. Unanimidad de votos. Ponente: Sara Judith Montalvo Trejo. Secretario: Luis Alberto Ibarra Navarrete.

Esta tesis plantea un aspecto muy destacable en cuanto a la reparación del daño puesto que no la limita una situación pecuniaria o indemnización, sino que además toma en consideración otros aspectos la legislación laboral determina

dentro de dicha reparación. Así de esta manera se podría argumentar este precepto si se requiere de una atención más específica además de la indemnización.

Tesis Aislada (Civil): IV.1oC.67 C. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Cuarto Circuito.

[TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXIV, Octubre de 2006; Pág. 1377

CULPA EN LA RESPONSABILIDAD CIVIL SUBJETIVA. SU CONCEPTO Y CLASIFICACIÓN.

La culpa en la responsabilidad civil subjetiva supone un hecho que se ejecuta ya sea con dolo, imprudencia, negligencia, falta de previsión o de cuidado, y se divide en intencional y no intencional; la primera ocurre cuando el hecho se realiza con dolo, es decir, con ánimo perjudicial, mientras que la segunda consiste en la conducta ejecutada con imprudencia o negligencia, es decir, es aquel acto en que debiendo prever el daño no se hace.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL CUARTO CIRCUITO

Amparo directo 487/2005. Magda Elisa Martínez Martínez. 6 de abril de 2006. Unanimidad de votos. Ponente: Arturo Ramírez Pérez. Secretario: Jesús Eduardo Medina Martínez.

Dentro del primer Capítulo de este trabajo determinamos que existen dos tipos de responsabilidad civil, la responsabilidad subjetiva y la responsabilidad objetiva. Establecimos que a responsabilidad subjetiva es aquella que se produce por culpa (como consecuencia de las acciones u omisiones de algún sujeto).

En la presente tesis aislada se explica el concepto de culpa en la responsabilidad subjetiva y su clasificación en intencional y no intencional.

Tesis Aislada (Civil): IV.1oC.68 C. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Cuarto Circuito.

[TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXIV, Septiembre de 2006; Pág. 1531

RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA.

Como fuente de obligaciones de naturaleza extracontractual y conocida como teoría de la responsabilidad por el riesgo creado, se vincula al daño causado por el uso de instrumentos, herramientas o cualquier cosa en sí misma peligrosa, independientemente de la ilicitud en la conducta asumida por el causante del daño y que se traduce en la necesidad de repararlo, salvo prueba de haberse producido por negligencia inexcusable de la víctima.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL CUARTO CIRCUITO

Amparo directo 487/2005. Magda Elisa Martínez Martínez. 6 de abril de 2006. Unanimidad de votos. Ponente: Arturo Ramírez Pérez. Secretario: Jesús Eduardo Medina Martínez.

Nota: Por ejecutoria del 18 de septiembre de 2013, la Primera Sala declaró inexistente la contradicción de tesis 224/2013 derivada de la denuncia de la que fue objeto el criterio contenido en esta tesis, al estimarse que no son discrepantes los criterios materia de la denuncia respectiva.

Contrario sensu de la responsabilidad subjetiva, la responsabilidad objetiva resulta por las consecuencias que se originan de la realización de una actividad riesgosa. De ahí la teoría del riesgo creado a la que aludimos en el Capítulo I.

Básicamente esta tesis aislada explica los supuestos en que podríamos estar en responsabilidad objetiva.

Tesis Aislada (Civil): I.8oC. 10 C. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. Octavo Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito.

[TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo I, Mayo de 1995; Pág. 401

RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA Y REPARACION POR DAÑO MORAL, NO SON ACCIONES CONTRADICTORIAS Y PUEDEN COEXISTIR VALIDAMENTE EN EL MISMO PROCEDIMIENTO.

Si bien, es cierto que la responsabilidad objetiva prevista en el artículo 1913 del Código Civil para el Distrito Federal no requiere para la procedencia de la acción correspondiente la realización de una conducta ilícita, y de que en contraposición el daño moral que refiere el numeral 1916, del propio cuerpo normativo sí exige la realización de un hecho u omisión ilícito para que opere el resarcimiento respectivo, no lo es menos que el ejercicio conjunto de tales acciones no se contraponen y pueden válidamente coexistir en el mismo procedimiento, en virtud de que no existe obstáculo ni se incurre en incongruencia legal alguna por el hecho de que se demande la indemnización del daño por concepto de la responsabilidad civil objetiva al haberse usado substancias o instrumentos peligrosos, así como por el daño moral ocasionado en la configuración y aspectos físicos de una persona por la realización de una conducta ilícita, pues lo que no está permitido según jurisprudencia firme de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, contenida en la publicada en la página dos mil seiscientos setenta y dos, de la Segunda Parte del último Apéndice al Semanario Judicial de la Federación de rubro: "RESPONSABILIDAD OBJETIVA. NO IMPLICA LA REPARACIÓN MORAL." es que con motivo de la actualización de la responsabilidad objetiva, como consecuencia se considere ilícito el daño correspondiente y por ende también se condene a la reparación por daño moral, pero no que ambas acciones se ejerciten al mismo tiempo y, probados los elementos que las integran, proceda la indemnización respecto de cada una de ellas; tan es así que el segundo párrafo del artículo 1916 del Código Civil, en la parte conducente, dispone "...Igual obligación de reparar el daño moral tendrá quien incurra en responsabilidad objetiva conforme al artículo 1913...".

OCTAVO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO

Amparo directo 574/94. Petróleos Mexicanos. 2 de marzo de 1995. Unanimidad de votos. Ponente: Guillermo Antonio Muñoz Jiménez. Secretario: Benito Alva Zenteno.

La presente tesis aislada sólo explica la posibilidad de que en un mismo procedimiento coexista la acción de responsabilidad objetiva y la acción que pida la reparación del daño moral, a pesar de los diferentes requisitos que deben cubrirse para pedir cada una de ellas.

Tesis Aislada (Civil): I.3oC.239 C. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. Tercer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito.

[TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XIV, Septiembre de 2001; Pág. 1359

RESPONSABILIDAD OBJETIVA. LE CORRESPONDE AL DEMANDADO DEMOSTRAR QUE EL DAÑO SE PRODUJO POR LA CONDUCTA INEXCUSABLE DE LA VÍCTIMA.

En el artículo 1913 del Código Civil para el Distrito Federal, el legislador recoge la teoría de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, que prescinde del concepto de culpa en la conducta del agente que realiza el hecho o incurre en la omisión ilícita. De modo que basta que la persona haga uso de mecanismos, instrumentos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, para que esté obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, y sólo queda relevado de pagar el daño, si acredita que se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima. Por otro lado, la carga de la prueba en la acción de daños y perjuicios corresponde a la víctima sólo en cuanto a la existencia del daño y el uso de mecanismos peligrosos por parte de la persona demandada; mientras que a ésta corresponde oponer como excepción y demostrar que el daño se produjo por culpa o negligencia de la víctima.

Asimismo, cuando ambas partes, actor y demandado, introducen concomitantemente el uso de mecanismos peligrosos por la velocidad que desarrollen, como es un vehículo, la carga de probar la culpa corresponde al demandado, puesto que quien resiente el daño y ejercita la acción está arrojando sobre su contraria la causación del daño.

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO

Amparo directo 10283/98. Vicente Pineda López y otra. 21 de enero de 2000. Unanimidad de votos. Ponente: Neófito López Ramos. Secretario: Ramón Alberto Montes Gómez.

Amparo directo 323/2001. José Pérez Nieto. 19 de mayo de 2001. Unanimidad de votos. Ponente: Neófito López Ramos. Secretaria: Gladys de Lourdes Pérez Maldonado.

Tesis Aislada (Civil): I. 3oC.640 C. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. Tercer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito.

[TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXVI, Octubre de 2007; Pág. 3275

RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA. EN CASO DE MUERTE LA INDEMNIZACIÓN DEBE CALCULARSE CON BASE EN UN PARÁMETRO OBJETIVO COMO LO ES EL SALARIO MÍNIMO, A FIN DE EVITAR DISTINCIONES SUBJETIVAS ENTRE LAS VÍCTIMAS.

De conformidad con el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal, cuando el daño produzca la muerte de una persona o algún tipo de incapacidad, el grado de la reparación se debe determinar de acuerdo con lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo; para tal efecto el citado precepto señala que se tomará como base el cuádruplo del salario mínimo más alto que esté en vigor en el Distrito Federal, el cual deberá extenderse al número de días que para cada una de las incapacidades establezca la Ley Federal del Trabajo, con independencia de que se haya acreditado que la víctima percibía

un salario más alto en la época en que ocurrió el siniestro; pues la finalidad de esa disposición es que las indemnizaciones por daños que produzcan la muerte de una persona tengan una base objetiva como es el referente del salario mínimo, de manera que al apartarse del salario real que percibía la víctima, se elimina cualquier subjetivismo por razón de clase, es decir, que al establecer el legislador un monto específicamente determinable como indemnización equipara a todos los seres humanos ante la muerte.

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO

Amparo directo 177/2007. María de Jesús Gutiérrez Fonseca. 3 de julio de 2007. Unanimidad de votos. Ponente: Víctor Francisco Mota Cienfuegos. Secretaria: Ana Lilia Osorno Arroyo.

Esta tesis es destacable porque determina como medida general para calcular el monto de indemnización el salario mínimo más alto en la época en que ocurriera el siniestro. Esta cuestión acaba con las contrariedades a que daría lugar el monto de indemnización calculado de acuerdo al salario que percibirían cada una de las personas implicadas en un siniestro, puesto que podrían ser muy diferentes y sería muy subjetiva la cantidad.

Tesis: 1.7 o.C. 130 C. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época.

Séptimo Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito. Tomo XXIX, Mayo de 2009. Pág. 1062. Tesis Aislada (Civil)

[TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXIX, Mayo de 2009; Pág. 1062

INDEMNIZACIÓN POR REPARACIÓN DEL DAÑO. EL SALARIO MÍNIMO DIARIO PREVISTO POR EL ARTÍCULO 1915 DEL CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL, PARA CALCULARLA, ES EL PROFESIONAL MÁS ALTO.

El artículo 123 constitucional menciona dos tipos de salarios mínimos: general, según el área geográfica para el cual se establezca; y, profesional, en función de la actividad que se desempeñe. El artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal sólo se refiere al "salario mínimo diario más alto que esté en vigor en el Distrito Federal", sin especificar si se trata del general o del profesional en dicha entidad. Entonces, no tendría sentido que el legislador hubiera precisado que se trate del salario mínimo más alto, pues en el área geográfica del Distrito Federal rige tan sólo uno de esta especie. Consecuentemente, es incorrecto sostener que dicho salario deba ser el general. En cambio, una interpretación congruente con la Constitución Federal lleva a concluir que la expresión del artículo sobre el salario "más alto", tiene como presupuesto lógico necesario la existencia de al menos dos tipos de ellos para elegir el superior. Por lo tanto, para calcular la indemnización a que se refiere el precepto 1915, debe considerarse el profesional, que normalmente es más cuantioso en comparación con el general. Ahora, la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos es el órgano constitucional para establecer la aplicación de los mismos, tanto generales como profesionales; en consecuencia, del catálogo de profesiones y el salario mínimo que corresponde a cada una de ellas según esa comisión, el salario que debe considerarse para la indemnización en cuestión debe ser el profesional más alto, pues el artículo 1915 en comento no hace distinción alguna al respecto.

SEPTIMO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO

Amparo en revisión 84/2009. Autobuses de Oriente ADO y otra. 23 de abril de 2009. Unanimidad de votos. Ponente: Julio César Vázquez-Mellado García. Secretario: Benjamín Garcilazo Ruiz.

En la presente tesis se encuentra un aspecto primordial para la reflexión que haremos en el Capítulo IV, respecto a que el monto de indemnización se calcula de acuerdo al salario mínimo profesional más alto, fórmula que analizaremos en el siguiente Capítulo.

Tesis Aislada (Civil): I.11oC.179 C. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. Decimo Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito.

[TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXVI, Septiembre de 2007; Pág. 2515

DAÑO MORAL CAUSADO POR LA MUERTE DE UNA PERSONA. LA FALTA DE PAGO OPORTUNO DE LA INDEMNIZACIÓN CORRESPONDIENTE GENERA INTERESES LEGALES A PARTIR DE QUE SE DICTA LA SENTENCIA QUE SEÑALA SU MONTO.

Conforme al artículo 1916 del Código Civil para el Distrito Federal, corresponde al Juez determinar el monto de la indemnización por el daño moral, tomando en cuenta los derechos lesionados, el grado de responsabilidad, la situación económica del responsable, y de la víctima, así como las demás circunstancias del caso. De ello, se sigue que como es en la sentencia donde se fija el monto de la indemnización tomando en cuenta los factores antes señalados, si el demandado no la cumple de manera voluntaria, ello lo hace incurrir en mora a partir de esa fecha, lo cual genera el derecho de los beneficiarios a cobrar los intereses legales generados a partir de su condena y hasta que el demandado cumpla, en razón de que la reparación del daño moral es una obligación y como tal, le son aplicables las consecuencias del incumplimiento establecidas en la ley.

DÉCIMO PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO

Amparo directo 648/2006. María del Carmen Camacho Gutiérrez. 11 de mayo de 2007. Unanimidad de votos. Ponente: Indalfer Infante Gonzales. Secretario: Aureliano Varona Aguirre.

Esta tesis plantea la posibilidad de que se generen intereses cuando no se ha cumplido la obligación de la reparación del daño moral causado por la muerte de una persona.

Tesis Aislada (Constitucional): 1a.I/2011 (10a.). Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Décima Época. Primera Sala.

[TA]; 10a. Época; 1a. Sala; S.J.F. y su Gaceta; Libro III, Diciembre de 2011, Tomo 3; Pág. 2315

LÍMITE DE RESPONSABILIDAD EN CASO DE ACCIDENTES AÉREOS QUE CAUSEN DAÑOS A PASAJEROS. EL ARTÍCULO 62 DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL VIOLA LOS DERECHOS PREVISTOS EN LOS ARTÍCULOS 10. Y 40. DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL.

El citado precepto legal viola los artículos 1o. y 4o. constitucionales al limitar la responsabilidad del transportista sin perseguir un fin constitucionalmente válido, debido a que hace prevalecer la protección al patrimonio de la industria sobre la salud, integridad física y psíquica de los pasajeros, así como sobre su derecho a recibir una indemnización justa para llevar una vida digna; además de que dicha limitación es arbitraria, pues impone un monto fijo para medir los diversos tipos de daños que puedan causarse, desde una lesión leve hasta una incapacidad total permanente o la muerte del pasajero, sin que se advierta alguna razón por la cual el legislador haya decidido tasar de esa manera los daños producidos en accidentes aéreos, en forma contraria a los tratados sobre aviación internacional celebrados por México y a la regulación internacional sobre transporte aéreo, ya que en el precepto impugnado el legislador mexicano impuso la carga de la prueba al pasajero, el cual sólo puede lograr que el límite en la indemnización no le sea aplicable si prueba que el daño se debió al dolo o mala fe del concesionario o de sus empleados, lo que se traduce en que la negligencia o culpa del concesionario o de sus empleados no tenga alguna trascendencia en la limitación de su responsabilidad. En efecto, conforme a lo anterior, el concesionario puede actuar con culpa o negligencia sin tener consecuencia alguna, lo cual va contra los fines perseguidos por la ley y la Constitución General de la República, pues ello no contribuye a la mejora en el servicio, a la eficiencia o a la competitividad, ni actualiza el marco jurídico conforme a la regulación internacional; no persigue la seguridad de los pasajeros, ni el equilibrio en beneficio del público usuario, y sólo contribuye al ejercicio irresponsable de la aviación civil, ya que asegura al transportista una limitación en su responsabilidad, independientemente de su conducta y de los

daños causados en detrimento de la integridad física y la salud de los pasajeros. Lo anterior es consistente con lo dispuesto en el artículo 1o. constitucional -reformado mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de junio de 2011-, que obliga a todas las autoridades a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, y ordena que se les otorgue la protección más amplia o la interpretación más favorable, pues el derecho a la salud y a la integridad física y psíquica de los gobernados se protege otorgando una indemnización integral conforme a las obligaciones asumidas por el Estado mexicano en los tratados internacionales que ha celebrado, y no limitando la indemnización a una cantidad fija que no atiende al daño causado en beneficio de quien lo provocó, sin considerar si su conducta incidió en su causación, por lo que, de prevalecer el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil, se produciría en favor de los transportistas una ventaja injustificada en detrimento de la salud, bienestar, integridad física y psíquica, así como del patrimonio de los pasajeros, y se validaría un sistema que no fomenta el ejercicio responsable de la aviación civil, ya que quien se sabe responsable de los daños que ocasiona, realiza con más cuidado sus deberes.

PRIMERA SALA

Amparo directo en revisión 1068/2011. Gastón Ramiro Ortiz Martínez. 19 de octubre de 2011. Cinco votos. Ponente: Jorge Mario Pardo Rebolledo. Secretaria: Rosa María Rojas Vértiz Contreras.

En esta tesis podemos observar el principio de aplicación de la ley más favorable al usuario del transporte aéreo, es decir, prevalece la aplicación de la normatividad que proteja más al usuario sin importar si es nacional o internacional la disposición normativa. Este aspecto lo señalamos anteriormente cuando aludimos a los preceptos constitucionales importantes para nuestra materia, aludiendo a su artículo 1º, que habla precisamente de este aspecto.

Además de ello, esta tesis demuestra la importancia que tiene el usuario frente al transportista resaltando la importancia de los derechos que tiene aquel y que debe respetar el concesionario o sus empleados.

Hasta aquí hemos estudiado los aspectos más importantes del marco jurídico vigente, nacional e internacional, aplicable a la indemnización del transporte aéreo internacional. Hemos recorrido los antecedentes más importantes de dicho marco jurídico y además explicamos los conceptos fundamentales que se requieren para darle un mayor entendimiento.

Ahora, nos toca reflexionar la problemática que se origina, o podría originar, en el cálculo del monto de indemnización establecido en la Ley de Aviación Civil de nuestro país.

CAPITULO IV. Problemática del monto de indemnización establecido en la Ley de Aviación Civil Mexicana

Hemos establecido en los capítulos anteriores la importancia que tiene la indemnización en los daños que se pudieran causar a los usuarios del transporte aéreo, e incluso determinamos que también se pueden dañar la mercancía o el equipaje de los pasajeros.

Como consecuencia de ello, se instauró un sistema de indemnizaciones en las legislaciones de diferentes países de todo el orbe, que tenían como base las convenciones, protocolos y convenios que se realizaban internacionalmente.

En nuestro país, el cálculo del monto de indemnización se encuentra regulado en el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil de 1995. Sin embargo, el 30 de noviembre de 2012 se hizo una reforma a la Ley Federal del Trabajo que trajo consigo un cambio trascendental del monto indemnizatorio en el transporte aéreo.

A consecuencia de lo anterior haremos una breve comparación entre la fórmula del cálculo del monto de indemnización previo a la reforma y después de ella. Asimismo estudiaremos las implicaciones que trae consigo dicha reforma.

4.1. El monto de indemnización por daños causados a los pasajeros, carga y el equipaje de los servicios de transporte aéreo nacional previo a la reforma.

Hemos establecido en los capítulos anteriores que la reparación del daño y la indemnización nacen como consecuencia de un daño producido. En el caso de la reparación de daño determinamos que con ella se trata de colocar a la persona en la situación en la que se encontraba antes de producido el daño. Por su parte, la indemnización tendrá lugar cuando sea imposible resarcir el daño, o cuando se trata de una lesión corporal o moral la obligación y se retribuye por medio de un pago.

Estos supuestos adquieren importancia, de la misma forma que en el Derecho civil, en el Derecho aeronáutico cuando se causan daños a los pasajeros, carga y equipaje en el transporte aéreo, con lo cual se determina en la ley interna un monto de indemnización para cada supuesto.

Cuando no se cumple una obligación y se ha acreditado que el deudor es responsable del daño nace la responsabilidad civil, con esto el deudor debe asumir el costo económico de indemnizar adecuadamente a su acreedor.

Esta indemnización puede establecerse en el contrato de seguro con el objeto de que el pasajero conozca las garantías a las que se haría acreedor frente a un evento que le cause un daño a su persona o a su patrimonio, es así como se establecen seguros en materia aeronáutica.

Mediante estos seguros, llamados aeronáuticos, la empresa aseguradora tendrá la obligación de resarcir el daño mediante el pago de una prima al verificarse una eventualidad prevista en el contrato de seguro. Para que los montos sean los adecuados la empresa aseguradora está sujeta a una serie de requisitos fundados en normas cuidadosamente establecidas con la finalidad de supervisar la actividad de estas aseguradoras.

Asimismo, se debe tener el debido cuidado de conocer los requisitos que están condicionadas a cumplir tales aseguradoras, ya que ellas tienen la obligación de comunicar a las personas que van a celebrar el contrato de seguro los alcances que tiene y las garantías de las que se harían acreedores frente a cierta eventualidad.

Ahora bien, en el modelo de indemnización anterior a la reforma previene un monto indemnizatorio acorde con las cantidades previstas en la legislación nacional y las empresas aseguradoras consideraban estos montos en el momento de establecer las primas.

Para poder entender el problema que ha originado la reforma en cuestión debemos hacer una comparación entre el modelo para calcular el monto indemnizatorio previo a la reforma y el modelo que se estableció después de ella.

4.1.1. Modelo Previo a la reforma de la fórmula para calcular el monto de la indemnización establecida en la Ley de Aviación Civil.

Como ya establecimos anteriormente la fórmula para obtener el monto de indemnización se encuentra en el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil. Dicho artículo plantea que para el caso de daños a pasajeros se atenderá lo que dispone el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en Materia Federal.

A su vez, el Código Civil para el Distrito Federal menciona en el primer párrafo del artículo 1915 que la reparación del daño consiste a elección del ofendido, en el restablecimiento de la situación anterior, cuando ello sea posible, o en el pago de daños y perjuicios.

El segundo párrafo es el que contiene la fórmula que nos interesa porque determina que en el caso de que el daño se cause a las personas y se produzca la muerte, incapacidad total permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo.

El mismo artículo del Código Civil determina que para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruple del salario mínimo más alto que esté en vigor en el Distrito Federal y se extenderá al número de días que, para cada una de las incapacidades mencionadas, señala la Ley Federal del Trabajo. En caso de muerte, la indemnización corresponderá a los herederos de la víctima.

Sin embargo, en este punto la Ley de Aviación Civil es muy expresa al decir que se tomará en cuenta lo dicho por el artículo 1915 del Código Civil, salvo a lo que se refiere al monto que será el triple de lo dispuesto por ese artículo.

Para la prelación en el pago de las indemnizaciones, la Ley de Aviación Civil determina que se estará a lo dispuesto por el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo, que menciona quienes tendrán derecho a percibir la indemnización en caso de muerte del trabajador.

Ahora bien, en el artículo el 502 de la Ley Federal del Trabajo, se distingue que en el caso de muerte del trabajador, la indemnización que corresponda a las personas a que se refiere el artículo 501, será la cantidad equivalente al importe de setecientos treinta días de salario, sin deducir la indemnización que percibió el trabajador durante el tiempo que estuvo al régimen de incapacidad temporal.

Este artículo resulta fundamental para el planteamiento del problema de este trabajo debido a que este artículo fue reformado en noviembre de 2012, y constituye precisamente la base del cálculo del monto indemnizatorio para el caso de muerte en el transporte aéreo.

Necesitamos precisar que, de acuerdo al artículo 94 de la misma Ley, los salarios mínimos los fija la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos que se encuentra integrada por representantes de los trabajadores, de los patrones y del gobierno. Es también la encargada de dividir la República en áreas geográficas, constituidas por uno o más municipios en los que deba regir un mismo salario mínimo general.

De acuerdo con lo dictado por la Comisión antes citada y previo a la reforma del 2012, el salario mínimo diario más alto vigente en el Distrito Federal es el del reportero (a) gráfico (a) en prensa diaria impresa que se traduce en ciento ochenta y seis pesos y setenta y tres centavos.

Si se calculara el monto indemnizatorio de acuerdo a este salario se debe de multiplicar primero por cuatro, de acuerdo a lo señalado por el Código Civil del Distrito Federal, y luego por tres, considerando lo dispuesto en el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil.

Entonces, el monto de lo anterior quedaría en dos mil doscientos cuarenta pesos y setenta y seis centavos. Para el caso de muerte del pasajero, con fundamento en el artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo, la indemnización será la cantidad equivalente al importe de setecientos treinta días de salario.

La cantidad exacta de monto indemnizatorio sería de un millón seiscientos treinta y cinco mil, setecientos cincuenta y cuatro mil pesos con ocho centavos.

Para el caso de destrucción o avería del equipaje de mano será hasta cuarenta salarios mínimos (que equivale a siete mil cuatrocientos sesenta y nueve pesos con dos centavos, considerando el salario mínimo más alto vigente antes de la reforma). Por la pérdida o avería del equipaje facturado la indemnización será equivalente a la suma de setenta y cinco salarios mínimos (equivalente a catorce mil cuatro pesos con setenta y cinco centavos, de acuerdo al salario mínimo vigente más alto antes de la reforma).

La indemnización por la pérdida o avería de la carga, los concesionarios o permisionarios deberán cubrir al destinatario o, en su defecto, al remitente una indemnización equivalente a diez salarios mínimos (equivalente a mil ochocientos sesenta y siete pesos con tres centavos, considerando el salario mínimo más alto vigente antes de la reforma) por kilogramo de peso bruto.

Hasta aquí hemos observado que las cantidades en suma para el monto indemnizatorio son adecuadas y no traerían problemas en el ámbito internacional. Sin embargo, estudiaremos en seguida las consecuencias jurídicas que trajo consigo la reforma al artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo.

4.2. Consecuencias jurídicas de la reforma al artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo respecto al monto indemnizatorio por daños causados a los pasajeros, carga y equipaje en los servicios de transporte aéreo nacional.

Es importante considerar que, conforme al artículo 61 de la Ley de Aviación Civil, los concesionarios o permisionarios del servicio público de transporte aéreo nacional serán responsables por los daños causados a los pasajeros, a la carga y al equipaje del transporte, con las excepciones que menciona el artículo 67 de la misma Ley.

Sin embargo, debemos aclarar que la reforma al artículo 502 sólo va a repercutir en los daños que se causen a los pasajeros en caso de muerte, no así en los daños que se ocasionen a la carga y al equipaje.

En seguida vamos a explicar de manera sucinta las razones por las que podría considerarse que dicha reforma trae consigo trascendentes

consecuencias jurídicas, para ello es primordial que recordemos algunas consideraciones que nos van a aclarar el panorama.

Uno de los puntos que debemos considerar, antes de hacer el cálculo de indemnización, es que las aerolíneas deben cumplir con ciertos requisitos para que puedan operar, por ejemplo, deben prever las consecuencias que podría traer la actividad que desempeñan. Una de las maneras de prevenir estas consecuencias es precisamente estableciendo los montos indemnizatorios en caso de daño a las personas y a su patrimonio.

Por lo tanto, cuando una persona adquiere su boleto de pasaje en una aerolínea puede tener la seguridad jurídica de que dicha empresa ya tiene establecidos los montos indemnizatorios en caso de algún daño a su persona, carga o equipaje.

Ya habíamos establecido anteriormente, que uno de los objetivos de establecer un monto indemnizatorio en la ley es dar seguridad y certeza jurídica a las personas que sufren daños como consecuencia de la navegación aérea. También determinamos la importancia de establecer un monto indemnizatorio adecuado, que vaya de la mano con las necesidades de la actualidad.

Estas fueron también las principales razones por las que se comenzó a regular el monto indemnizatorio en la responsabilidad por daños del transporte aéreo en la legislación interna de los países del orbe. Como ya lo indicamos en los capítulos anteriores, los países incorporaron en su régimen jurídico la materia de responsabilidad por transporte aéreo, generalmente basándose en las disposiciones internacionales que regulaban este aspecto.

Dentro del capítulo tercero estudiamos la legislación interna de la materia y los cambios que ha tenido, concluyendo con la explicación del marco jurídico vigente en nuestros días. Destacamos los aspectos más significativos de dicha normatividad para nuestro trabajo, entre los que destacan los montos de indemnización y la importancia que estos han adquirido a través de los años.

Actualmente, la reforma al artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo, que establece el monto de indemnización en caso de muerte, trajo consigo un estado de incertidumbre e inseguridad jurídica a las personas que deban ser

indemnizadas, debido a que la cantidad ahí señalada rebasa los montos establecidos por las aerolíneas en sus seguros.

Es decir, a partir de la reforma se establece un monto demasiado elevado al señalar que la cantidad indemnizatoria será de cinco mil días de salario mínimo, cuando en el modelo previo a la reforma se indicaba que el importe era de setecientos treinta días de salario. Esto provoca un desfase en los regímenes indemnizatorios que determina la Ley de Aviación Civil en su artículo 62 y las primas de seguro de las aerolíneas.

Y como consecuencia de la reforma las personas que tengan derecho a reclamar el pago de indemnización por muerte no tienen la seguridad de adquirir el monto establecido de acuerdo a la legislación interna, porque las empresas aéreas no tienen conocimiento de esta cantidad y disponen indemnizaciones inferiores a esa cantidad en sus seguros.

Esta situación se torna más complicada si tomamos en cuenta la garantía constitucional establecida en el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, dicho artículo dispone que se debe aplicar la norma que más beneficie a la persona, principio que explicaremos en el punto 4.5 de este Capítulo.

Ahora daremos paso al planteamiento del cálculo del monto indemnizatorio de acuerdo al modelo actual, con el objeto de establecer nuestro planteamiento de forma más práctica, determinando la cantidad aproximada a la que tendría derecho la persona afectada de acuerdo a la reforma.

4.2.1. Modelo actual para calcular el monto de la indemnización establecido en la Ley de Aviación Civil

De la misma forma que el modelo anterior a la reforma se recurre al artículo 62 de la Ley de Aviación Civil y este nos remite tanto al artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal. También nos va a remitir al artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

Por su parte, el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Común menciona que para determinar el grado de la reparación debemos observar las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo cuando se trate de daño a las personas y se produzca la muerte, incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal.

Además de lo anterior, dicho artículo dispone que para el cálculo de indemnización correspondiente, se tomará como base el cuádruplo del salario mínimo diario más alto que esté en vigor en el Distrito Federal, y se extenderá al número de días que para cada una de la incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del Trabajo.

En el caso de muerte, la indemnización corresponde a los herederos de la víctima. Este supuesto se encuentra en el artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo el cual, como ya lo mencionamos anteriormente, ha sido significativamente reformado el 30 de noviembre de 2012.

Si recordamos el texto previo a la reforma señalaba que, en caso de muerte del trabajador, la indemnización sería la cantidad equivalente al importe de setecientos treinta días de salario. Después con la reforma la indemnización equivale a la cantidad que corresponde a cinco mil días de salario. Retomemos el modelo para el cálculo del monto indemnizatorio como lo hicimos en el modelo anterior a la reforma.

El artículo 62 de la Ley de Aviación Civil sigue determinando que para el cálculo de indemnizaciones por daños a pasajeros se estará a lo dispuesto por el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal, salvo por lo que se refiere al monto que será el triple de lo dispuesto en dicho artículo.

Ya mencionamos que el Código Civil determina como base para el cálculo del monto de indemnización el cuádruplo del salario mínimo diario más alto vigente en el Distrito Federal.

Dijimos con anterioridad que el salario mínimo se modifica de acuerdo al criterio de la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos. En este supuesto el salario mínimo diario más alto a partir del 27 de noviembre de 2012 hasta el 1º de enero del 2013 fue el del reportero gráfico en prensa diaria impresa con la

cantidad de ciento ochenta y seis pesos con setenta y tres centavos. Sin embargo, esta cantidad fue modificada el 1º de enero de 2013 a ciento noventa y cuatro pesos con un centavo.

A partir del 1º de enero de 2014 el salario mínimo diario más alto, que sigue siendo el del reportero gráfico en prensa diaria impresa, se traduce en la cantidad de doscientos un pesos con cincuenta y ocho centavos. Este salario es el que tomaremos en consideración para el cálculo del monto indemnizatorio actualmente, por ser la cantidad vigente.

Para establecer el modelo indemnizatorio actual tenemos que remitirnos a la legislación que lo prevé, no sin antes considerar que el procedimiento vigente es el mismo que el previo a la reforma.

Por ello, debemos partir del artículo 62 de la Ley de Aviación Civil, del que sólo indicaremos que nos alude a considerar lo dispuesto por el Código Civil para el Distrito Federal, salvo por lo que se refiere al monto que será el triple de lo mencionado en este.

Luego, para la prelación del pago de indemnizaciones se considerará lo previsto por el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

De acuerdo al artículo 1915 del Código Civil mencionado, para el pago de indemnizaciones se tomará como base el cuádruplo del salario mínimo más alto vigente en el Distrito Federal (doscientos un pesos con cincuenta y ocho centavos). Es decir, se tendrá que multiplicar esa cantidad por cuatro, dando un total de ochocientos seis pesos con treinta y dos centavos.

Esta cantidad multiplicada por lo dispuesto por el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil, es decir por el triple, dará un total de dos mil cuatrocientos dieciocho pesos con noventa y seis centavos.

Hasta aquí tal parece que no existe problema alguno porque las sumas determinadas pueden ser pagadas por los deudores de la indemnización, a pesar de que aumentaron considerablemente con la modificación de la cantidad que equivale al salario mínimo más alto vigente en el Distrito Federal.

No obstante, si consideramos el tipo de indemnización que regula el artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo, es decir la indemnización en caso de muerte, y tenemos en cuenta la reforma, el monto indemnizatorio cambia drásticamente.

La reforma a este artículo radica en que la indemnización que corresponde en caso de muerte a los trabajadores equivale a la cantidad de cinco mil días de salario mínimo, es decir, un millón siete mil novecientos pesos.

Sin embargo, debemos calcular el monto de acuerdo a la fórmula establecida anteriormente, acudiendo al artículo 62 de la Ley de Aviación Civil, al artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y al artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

Así encontramos que la cantidad multiplicada por los cinco mil días de salario mínimo más alto en el Distrito Federal corresponde a doce millones noventa y cuatro mil ochocientos pesos.

Esta resulta ser una cantidad exorbitante que difícilmente pagarían las aerolíneas, de acuerdo a la cantidad acordada en las pólizas de seguros que contrata, siendo este la principal problemática de dicha reforma.

Ya hemos establecido el cálculo del monto de indemnización de acuerdo a la reforma al artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo, ahora en el siguiente apartado vamos a estudiar las consecuencias que ocasiona dicha reforma en los montos de indemnización establecidos en los contratos de seguros.

4.3. Implicación del monto señalado en los contratos de seguros y el régimen indemnizatorio establecido en la Ley de Aviación Civil.

El seguro, como ya lo habíamos establecido anteriormente, es un medio para contrarrestar los daños que se puedan ocasionar tanto a las personas como a su patrimonio al presentarse determinada eventualidad. Puede entenderse, a su vez, como medio para reclamar la reparación del daño y obtener indemnizaciones.

Nuestra legislación ha normalizado a la figura del seguro en distintas disposiciones jurídicas, incluso se regula en disposiciones de diversas materias, a pesar de contar con una ley específica.

Así podemos encontrar regulada esta figura dentro de la legislación aérea, tanto en la Ley de Aviación Civil como en su Reglamento.

En la Ley de Aviación Civil se regula esta figura de manera muy general, sin embargo, dentro de su Reglamento el seguro se encuentra ordenado en el Capítulo V denominado “De la Responsabilidad por daños y de los Seguros Aéreos”, de una manera más específica.

De todos los artículos que regulan al seguro aéreo, uno de los preceptos que más nos interesa es el artículo 64 de dicho Reglamento. Este artículo dispone las obligaciones a las que están sujetos los concesionarios como los permisionarios: la de contar y mantener vigentes los seguros de responsabilidad civil durante el tiempo que presten los servicios de transporte aéreo.

Esta obligación debe entenderse respecto a los daños causados a los pasajeros, sus equipajes y carga con motivo del servicio de transporte aéreo contratado y por daños a terceros.

Otra de las obligaciones, que consideramos fundamentales y contempladas dentro del Reglamento, es que los concesionarios o permisionarios tienen el deber de comunicar al pasajero el alcance de la cobertura de los seguros contratados y el derecho para exigir, en su caso, el pago de las indemnizaciones correspondientes.

Ahora bien, el segundo párrafo del artículo 66 del mismo Reglamento determina que el formato y contenido de los contratos de seguro, así como los montos de indemnización por evento y suma asegurada, conforme con los artículos 62 al 72 de la Ley de Aviación Civil, se deben dar a conocer por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes mediante disposición administrativa publicada en el Diario Oficial de la Federación.

En este aspecto encontramos que los montos de indemnización que cambiaron con la reforma no han sido contemplados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ni mucho menos publicados en el Diario Oficial de la Federación. Esto podría ser un argumento de las líneas aéreas para no dar cumplimiento al pago de la indemnización de acuerdo a la reforma, lo que dejaría en estado de inseguridad e incertidumbre jurídica a quienes deban ser indemnizados.

Otro artículo que nos interesa mencionar es el 68 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, el cual dispone que los seguros de responsabilidad civil que cubran daños a pasajeros deben contener cuando menos, la cobertura de muerte, de acuerdo a su fracción primera. Esta norma es importante porque regula el supuesto del artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo.

Sabemos la importancia que tiene el prevenir diferentes supuestos que determina la Ley Federal del Trabajo en su artículo 501, sin embargo, pensamos que dentro de ellos la indemnización por muerte es la más relevante, puesto que se trata de la vulneración a la vida, uno de los bienes más valiosos jurídicamente tutelado de la persona.

Por esta razón, pensamos que es de suma importancia esta reforma porque precisamente repercute en este bien, uno de los que más debe ser protegido por la ley, e insistimos en su estudio porque el tema debe ser tratado con mucha precisión.

Ahora bien, ya establecimos la importancia sobre el tema en seguida establecemos las principales consecuencias del monto de indemnización de acuerdo con la reforma en los contratos de seguros.

De acuerdo con los puntos establecidos anteriormente, la principal consecuencia de la reforma radica sobre el monto indemnizatorio, que debe determinarse en los contratos de seguros a celebrar entre las personas con las aerolíneas, superior y no podrían cubrirlo las empresas.

El problema principal es que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tiene la obligación de dar a conocer los montos de indemnización, sin percatarse de esta problemática y, por lo tanto, no le ha dado solución,

dejando a las personas en estado de inseguridad jurídica si estuviera en el supuesto de ser indemnizado.

Debemos recordar que si bien, hay un valor superior a los derechos fundamentales lo constituye la seguridad. Las personas requieren seguridad en sus bienes personalísimos, como es el de la vida.

De acuerdo con Ezquerro Escudero, la exigencia de seguridad en el ámbito del derecho fundamental a la vida es básica y trascendental. El mismo autor determina que se debe observar a la seguridad como marco objetivo que permita el disfrute pacífico de los derechos fundamentales.¹¹⁷

La relación del derecho a la vida con el valor de la seguridad obliga a los legisladores a crear un marco de protección integral bajo este valor de seguridad como propio del derecho fundamental. Además obliga a tomar medidas de tipo preventivo, que busca impedir de forma previa cualquier lesión a los derechos fundamentales; de intervención directa para que cesen conductas que se producen y pueden detenerse, restituyendo la situación o evitando un perjuicio mayor; y de reparación, ante el daño ya realizado al derecho fundamental.¹¹⁸

El tema de la indemnización se encuentra dentro de la última medida que debe tomar en cuenta el legislador para la seguridad del derecho fundamental de la vida e integridad física y moral.

La inseguridad es un factor que cuestiona de forma directa el derecho fundamental troncal como es el derecho a la vida, integridad física y psíquica. Por este motivo, los poderes públicos deben garantizar como primera cuestión unos niveles de seguridad en el disfrute pacífico de los derechos fundamentales.¹¹⁹

¹¹⁷ Ezquerro Escudero, Luis, *Estudios sobre el Derecho a la Vida e Integridad Física y Moral en el ámbito laboral*, España, Atelier, 2010, p. 44.

¹¹⁸ *Ibidem*, p. 45.

¹¹⁹ *Idem*.

De acuerdo con el autor citado la seguridad también conlleva la obligación de estar informado de todos los riesgos que de una forma cierta y previsible afectan a su vida e integridad. Este principio de certeza en los riesgos, cuando se tenga dicha información también debe derivar del principio de seguridad jurídica.¹²⁰

Estas medidas se pueden exigir en todos aquellos entornos o productos que pueden ser peligrosos para la salud y la vida, tal es el caso del transporte aéreo.

Por estas razones, consideramos de vital importancia regular de manera correcta el monto de indemnización en el transporte aéreo para dar certeza y seguridad jurídica a los usuarios de este medio de transporte.

Después de plantear las principales implicaciones jurídicas que trae consigo la reforma respecto al monto de indemnización en los daños causados a las personas, su equipaje y carga, ahora haremos una comparación entre el modelo de indemnización en nuestra legislación y la normatividad internacional.

4.4. Comparación del modelo indemnizatorio mexicano con el establecido en el Convenio Montreal de 1999.

Como lo señalamos en el tercer capítulo, uno de los objetivos de establecer montos de indemnización en ordenamientos internacionales era la de determinar de manera uniforme estas cantidades en los países de todo el orbe. Desde el origen del Sistema de Varsovia se tenía la idea de uniformización, pensamiento que se fue desmoronando porque las empresas se vieron amenazadas por los enormes montos de indemnización a las que los operadores fueron expuestos. Por esta razón, se establecieron límites a la responsabilidad por transporte aéreo.

Asimismo, también recordemos que una de las características del seguro aéreo es la uniformidad, pues tanto en las coberturas como en los montos de indemnización se trata de unificarse con las disposiciones internacionales. Con

¹²⁰ *Ibidem*, p. 46.

ello, lograr que las personas, a ser indemnizadas, obtengan una indemnización adecuada.

En el capítulo tercero de la presente tesis, determinamos que el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Para el Transporte Aéreo Internacional, celebrado en Montreal el año de 1999, es el marco vigente en el ámbito internacional.

Para hacer el análisis comparativo entre el monto de indemnización determinado por el Convenio de Montreal de 1999 y el que precisa la Ley de Aviación Civil debemos hacer algunas consideraciones con base en los puntos principales de dicho Convenio.

Nuestro país incorporó este Convenio dentro de su sistema jurídico el 4 de noviembre de 2003, después de haberlo firmado el 28 de mayo de 1999 y ratificado en el año 2000. Al ser parte de nuestra legislación de acuerdo con el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, puede aplicarse a las personas para una protección más amplia.

Después de establecer las cuestiones generales de la incorporación del Convenio Montreal en la legislación de nuestro país, ahora estudiaremos los puntos cruciales de tal Convenio, seguido de una breve comparación entre ambas disposiciones.

Empecemos con una de las principales características del Convenio Montreal es que reguló por primera vez el billete electrónico restándole importancia a la formalidad que se debía tener cuando se realizaba un contrato de transporte. Sin embargo, este Convenio es muy claro al determinar que en caso de litigio entre el transportador y el pasajero se va a requerir la emisión del billete de pasaje.

En el caso de la legislación interna, el artículo 49 de la Ley de Aviación Civil determina que el contrato de transporte de pasajeros deberá constar en un billete o boleto, cuyas especificaciones deben atender a la Norma Oficial Mexicana correspondiente. Sin regular expresamente en nuestra legislación, nuestro país al firmar el Convenio de Montreal incorporó en su legislación la posibilidad de aplicar el billete electrónico.

Muchas han sido las críticas al Convenio de Montreal al regular este billete porque lo que para muchos significó un avance, para otros equivale a un retroceso porque sólo entorpece el proceso para el caso de interponer acciones de responsabilidad. Quizá, la segunda interpretación tenga razón puesto que la existencia física de un boleto daría mayor seguridad jurídica.

En el tema de las acciones de responsabilidad para el pago de indemnizaciones estas pueden reclamarse con cualquier tipo de boleto, ya sea físico o electrónico, porque la forma del boleto no causa ningún impedimento para exigirlo.

Respecto al tema de las indemnizaciones encontramos significativas diferencias en cuanto al monto establecido por el Convenio de Montreal y nuestra legislación.

Primero, recordemos que el Convenio de Montreal incorporó una divisa especial para todos los países que lo hayan ratificado, los llamados Derechos Especiales de Giro. En su artículo 23, determina que para la conversión de las sumas en las monedas nacionales, en caso de procedimientos judiciales, se hará conforme al valor de dichas monedas en derechos especiales de giro en la fecha de la sentencia, conforme al método de valoración del Fondo Monetario Internacional.

Aclarado lo anterior, el Convenio de Montreal establece que en caso de muerte o lesión corporal de un pasajero producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque y desembarque, el transportista es responsable siempre que no exceda de 100,000 DEG por pasajero.

Recordemos el monto que ya señalamos anteriormente, con la reforma según la fórmula prevista en la legislación mexicana, la indemnización en caso de muerte es de doce millones noventa y cuatro mil ochocientos pesos mexicanos.

Si hacemos la conversión de los DEG (considerando el valor equivalente de un DEG como veinte pesos cuatro mil seiscientos dieciséis centavos¹²¹) que corresponden en caso de muerte a pesos mexicanos equivale a la cantidad de dos millones cuarenta y seis mil ciento sesenta pesos.

Con esto, podemos observar que hasta antes de la reforma del 30 de noviembre de 2012 a la Ley Federal del Trabajo, de la que puntualizamos las repercusiones que ocasionó en el monto de indemnización por daños ocasionados en el transporte aéreo, el monto indemnizatorio que establecía la Ley de Aviación Civil, si bien no equivalía al importe que determinaba el Convenio de Montreal de 1999, era adecuado y preferente porque era superior al de otros países.

Asimismo, estas cantidades eran respetadas por las empresas aéreas y las incorporaban en sus seguros, bajo el principio de que se debe aplicar la legislación que más beneficie a la persona.

Sin embargo, esta situación cambia drásticamente cuando se reforma el artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo. Se podría pensar que al aumentar la cantidad de salarios, por los que debe ser indemnizada una persona en caso de muerte, a quinientos mil días de salario se beneficia a dicha persona esto no será así, y lo explicaremos en las líneas siguientes.

Hemos puntualizado anteriormente, que las aerolíneas tienen la obligación de comunicar a las personas que contratan sus servicios de transporte, y cuáles son los alcances y garantías de los seguros en caso de daños ocasionados a su persona, equipaje o carga. Ahora bien, las empresas al no percatarse de las implicaciones de dicha norma a la Ley Federal del Trabajo no lo reflejarán en el monto que imponen en sus contratos de seguro y, por lo tanto, tampoco harán del conocimiento a los pasajeros de ello.

Entonces, la principal consecuencia de ello es que, cuando se actualice el supuesto de muerte en el pasajero, las personas que sean acreedoras de tal indemnización se encontrarán con una desagradable contrariedad, porque

¹²¹Vease:<http://www.xe.com/es/currencyconverter/convert/?Amount=1&From=XDR&To=MXN>. Visto el 18 de febrero de 2014 a las 22:03 hrs.

mientras ellos esperan recibir lo que por ley les corresponde, sólo podrán adquirir la indemnización que las empresas hayan impuesto en su contrato de seguro, sin duda inferior.

Quizá, podríamos pensar que se tendría que aplicar el monto de indemnización establecido por la Ley de Aviación Civil por ser la beneficiosa para la persona, sin embargo, por tratarse de una cantidad exorbitante, no podrían ni tendrían la posibilidad de aplicarla.

Esto, sin duda deja en estado de in defección a la persona que tiene el derecho de ser indemnizada, puesto que si bien, determina el monto de acuerdo a lo establecido por la Ley este no le será respetado, y sólo le darían lo que la aerolínea había determinado en el contrato de seguro. Esta situación sería muy peligrosa para las personas que sufrieran tal daño, porque incluso se le estaría violando el derecho consagrado en el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, como veremos en el siguiente apartado.

4.5. La Problemática constitucional de un régimen diferenciado en el monto de las indemnizaciones por la naturaleza del vuelo.

En este apartado, estudiaremos la problemática constitucional de un régimen diferenciado que se origina por la naturaleza del vuelo, ya sea nacional o internacional, por el monto de indemnización establecido con la reforma al artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo en el transporte aéreo.

Debemos considerar que una de las aportaciones más importantes en materia constitucional fue la incorporación de los derechos humanos en el texto del artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el año 2012.

Esta reforma trajo consigo un significativo cambio en todas las materias, porque según su texto toda persona podrá exigir, no sólo los derechos incorporados en el Derecho interno sino que también, los derechos humanos consagrados en los Tratados Internacionales de los que México sea parte.

De esta manera, se logró una mayor protección a las personas porque se aplicará el derecho que más le beneficie, ya sea el Derecho interno o el Derecho internacional.

Con ello podríamos creer que estamos en presencia de un derecho benéfico sobre todo si el Derecho internacional consagra un precepto más beneficioso para la persona. Sin embargo, en nuestra materia ya observamos que la legislación interna se ha encargado de velar por el bien de las personas y ha incorporado montos de indemnización superiores a las que se establece a nivel internacional.

Después, de establecerse la reforma del 30 de noviembre de 2012 al artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo, se ocasionó en las personas que deban ser indemnizadas un estado de inseguridad jurídica por la exorbitante cantidad de los montos de indemnización en caso de muerte.

Ahora bien, recordemos que existen diversos tipos de transporte aéreo, en el tema de esta tesis destacan el transporte aéreo internacional y el nacional. Dependiendo del tipo de transporte se podrá aplicar la legislación correspondiente en el caso de que exista algún conflicto.

Tanto en el transporte internacional como en el nacional el monto de indemnización se debe establecer de acuerdo con la legislación que más beneficie a las personas que deban ser indemnizadas.

Recordemos que el monto de indemnización que establece nuestra legislación resulta superior a la internacional. Sin embargo, cuando se trata de un monto que no puede ser pagado por las aerolíneas por ser tan excesiva, estaríamos frente a una situación de inseguridad jurídica.

Cuando se presenta algún conflicto las jurisdicciones que se pueden aplicar son las siguientes de acuerdo al Convenio Montreal de 1999:

La cuestión de desigualdad se sitúa cuando en un vuelo internacional, aunque las personas están sujetas a un mismo riesgo, los pasajeros pueden regularse por distintas legislaciones, ya sea por el Convenio de Montreal o, en su caso, por la Ley de Aviación Civil Mexicana.

Recordemos que el Convenio Montreal se aplica a los vuelos internacionales y que podemos emplearlo cuando establezca una disposición más favorable de acuerdo al artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Por tanto, las personas que se encuentren en un mismo vuelo no estarán sujetas a la misma regulación y es más notable cuando estamos en presencia de un vuelo internacional.

Luego entonces, cuando se presenta un supuesto de indemnización por muerte en un vuelo internacional, la acción de indemnización de daños deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes. Esto puede presentarse ante el Tribunal del domicilio del transportista, o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, o ante el tribunal del lugar destinado. Además, de estas jurisdicciones debemos recordar las otras que establece el Convenio Montreal de 1999.

Por lo tanto, en todos aquellos supuestos en que el pasajero prefiera ser indemnizado por el régimen nacional de nuestro país en caso de muerte, por tratarse de un monto superior que el que incluso establece el Convenio Montreal de 1999, caerá desde luego en un estado de incertidumbre e inseguridad jurídica cuando, durante el proceso, se percate de que el monto que pensaba percibir no será en la cantidad que esperaba de acuerdo a la fórmula de la Ley de Aviación Civil Mexicana.

Desde luego, que la víctima se cuestionará si es más favorable apegarse a la legislación Internacional porque consta de más seguridad y certeza jurídica en la cuestión del monto indemnizatorio en caso de muerte. Entonces, la víctima puede aplicar el Convenio de Montreal de 1999 y argumentarlo y tendría certeza jurídica en los montos que le corresponden.

Sin embargo, en caso de presentarse un accidente en un vuelo nacional y causarse la muerte, la víctima tendría que aplicar sólo la legislación nacional, a pesar de contar con el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados

Unidos Mexicanos del que podría aplicar el Convenio Montreal pero por aplicarse sólo a vuelos internacionales no lo podría hacer.

Aquí radica el régimen diferenciado de la indemnización por la naturaleza del vuelo, es decir, si estamos en presencia de un vuelo nacional o internacional.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- A lo largo del desarrollo de la navegación aérea se ha observado la necesidad de regular de manera adecuada, los montos de indemnización para resarcir el daño causado en incidentes aéreos. A medida que fueron creciendo los incidentes aéreos se han visto trasgredidos los derechos del pasajero determinados en el contrato de transporte. Hemos observado que estos derechos son violentados en muchas ocasiones por las empresas aéreas o por los concesionarios, que determinan montos indemnizatorios inferiores a los establecidos por la ley.

SEGUNDA.- La falta de unidad de criterios resulta más perjudicial que benéfica para el transporte aéreo debido a que el pasajero estará en desacuerdo con la elasticidad aleatoria del monto de indemnización que le corresponda. El transportista también tendrá consecuencias jurídicas por la falta de unidad, como la confusión de saber cuál disposición lo regula. Ambos elementos les une una característica en común, la incertidumbre, por el distinto trato del riesgo que implica la navegación aérea.

En los mismos Convenios Internacionales fue complejo establecer un acuerdo sobre el monto de indemnización de daños ocasionados por el transporte aéreo, no obstante, encontramos la necesidad de su unificación y de llegar a un acuerdo.

TERCERA.- Observamos que hay una significativa diferencia entre el monto de indemnización en caso de muerte regulado por el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil Mexicana y el determinado por el Convenio de Montreal de 1999. Encontramos que el establecido en nuestra legislación es superior, aún antes de implementarse la reforma al artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo, al establecido por Montreal 1999.

CUARTA.- Consideramos que la aplicación de la legislación internacional, de acuerdo al artículo 1º de nuestra Constitución, debe hacerse sólo cuando determine un mayor beneficio a lo estipulado por la normatividad nacional. En este caso, aunque pareciera que la persona a ser indemnizada deba escoger el

monto indemnizatorio nacional, consideramos que atenderá el monto internacional por contar con la certeza y seguridad jurídica.

QUINTA.- Por lo que al procedimiento respecta, a pesar del sistema de mayores garantías, debido a la implementación de la responsabilidad objetiva, quedan muy disminuidas y su eficacia resulta limitada por la complejidad de su procedimiento ejecutivo, donde también empresarios de navegación y de seguros sacan el mayor provecho de las dilaciones y evasivas.

Consideramos que la cooperación internacional en el transporte aéreo es indispensable para lograr la labor de uniformidad en las disposiciones que establecen los montos de indemnización diferentes en el Derecho internacional y en el Derecho nacional y para llevar a cabo los procedimientos para resarcir el daño.

SEXTA.- Ahora bien, con respecto al seguro aéreo, podemos concluir que existe la necesidad de su mejor perfeccionamiento, sin la intervención de los intereses de las empresas, en la mejora de los montos de indemnización establecidos en pro de las personas que los contratan. En definitiva, que el seguro no consista tan sólo en una mera función económica, sino que trascienda en una institución de solidaridad social, en cuanto garantía de seguridad y resulte una modalidad equitativa ante los riesgos que conlleva la navegación aérea.

SÉPTIMA.- Encontramos la necesidad de que el transportista se centre en los montos a los que están obligados a pagar y, de tratarse de una cantidad exorbitante, deben hacer del conocimiento a las instituciones encargadas de esa problemática (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y Aeronáutica Civil), con la finalidad de crear certeza y seguridad jurídica en las personas que deban ser indemnizadas.

OCTAVA.- Nuestro sistema jurídico establece, con la reforma del 30 de noviembre de 2012 al artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo, un monto de indemnización en caso de muerte muy elevado que no puede ser pagado por el transportista porque no está acorde con sus circunstancias económicas. De esta forma, al no reconocer esta problemática para darle solución, deja en

incertidumbre tanto al pasajero, por no saber cuál será el monto de va a recibir, como al transportista por no saber cuál es la cantidad que deba pagar. En este caso la Secretaria de Comunicaciones y Transportes debe atender esto para darle solución.

NOVENA.- Existe una laguna en este aspecto porque no se ha percatado de la problemática que esta ocasiona, sobre todo para la persona que deba ser indemnizada en caso de muerte. La víctima o tercero quedan desprotegidos ante una situación en donde necesiten ser indemnizados. Por lo que, encontramos urgente y necesaria la adecuada regulación de este monto indemnizatorio.

DÉCIMA.- Encontramos además que se hace una diferencia notable en la regulación de un vuelo nacional y uno internacional, porque según se trate del vuelo se podrán aplicar dichas normatividades. En los vuelos nacionales observamos que hay una gran inseguridad jurídica en cuanto al monto que puedan percibir las personas en caso de muerte, porque sólo podrán aplicar la ley nacional. El Convenio Montreal de 1999 sólo podrá aplicarse a vuelos internacionales, a pesar de contar con el artículo 1º de nuestra Constitución por ser ese su ámbito de aplicación.

Sugerimos, la armonización de las normas nacionales en la materia con el Derecho internacional, desde luego, en beneficio del pasajero o la víctima en el ámbito de la responsabilidad contractual para darle certeza y seguridad jurídica.

DÉCIMA PRIMERA.- Es de suma importancia establecer que actualmente, las pólizas que cubren la Responsabilidad Contractual de empresas prestadoras del Servicio Público de Transporte Aéreo Nacional, son infinitamente inferiores a las internacionales; con la reforma al artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo se pueden incrementar. Ello impactaría en el aumento de las tarifas, afectando al pasajero. Lo anterior es un tema que no ha advertido la Dirección General de Aeronáutica Civil ni la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, por lo que exigimos a estos órganos de gobierno tener el conocimiento de esto y darle la más pronta solución, desde luego, a favor de los pasajeros.

BIBLIOGRAFÍA

1.- LIBROS

ALFREDO SAGARNA, Fernando, *Responsabilidad Civil en el transporte terrestre de personas (Doctrina y Jurisprudencia)*, Argentina, De Palma, 1997.

ÁLVAREZ HERNÁNDEZ, José Luis, *Derecho Espacial*, México, UNAM, 1997.

ARILLA BAS, Fernando, *El procedimiento Penal en México*, 4a. ed., México, Editores Mexicanos Unidos, 1963.

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, *Curso de Derecho Aéreo*, España, Thomson, 2006.

BARBATO, Nicolás Héctor, *Derecho de los seguros*, Argentina, Hammurabi, 2001.

BATALLER GRAU, Juan, LATORRE CHINER, Nuria y OLAVARRÍA IGLESIA, Jesús, *Derecho de los seguros privados*, España, Marcial Pons, 2007.

BONET CORREA, José, *La Responsabilidad en el Derecho Aéreo*, España, Consejo Superior de Investigación Científica, 1963.

BUSTOS MORENO, Yolanda B., *La Responsabilidad civil en la navegación aérea. Daño a terceros*, España, Dykinson, 2003.

CABRERA CÁNOVAS, Alfonso, *Transporte Internacional de Mercancías*, España, ICEX, 2011.

CASTÁN TOBEÑAS, José, *Derecho civil español, común y foral*, España, Reus, 1958.

CRUZ VILLALÓN, Jesús, *Compendio de Derecho del Trabajo*, 3a. ed., España, Tecnos, 2010.

DE PAZ MARTÍN, Jesús, *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional. "De Varsovia (1929) a Montreal (1999)"*, España, Ediciones Jurídicas y Sociales, Universidad de Castilla- La Mancha, Aeropuerto Don Quijote y Marcial Pons, 2006.

DÍAZ BARREIRO, Juan Manuel, *Diccionario de Derecho Penal Mexicano ósea del Código Penal*, 3a. ed., México, Instituto Nacional de Ciencias Penales, 1987.

ESPERÓN MELGAR, Gabriela, *Manual de Contratos Civiles y Mercantiles*, México, Trillas, 2009.

EZQUERRA ESCUDERO, Luis, *Estudios sobre el Derecho a la Vida e Integridad Física y Moral en el ámbito laboral*, España, Atelier, 2010.

FOLCHI, Mario O., “Los contratos de utilización de aeronaves”, en Folchi, Mario O., (coord.), *Estudios de Derecho Aéreo: aeronave y liberalización*, España, Marcial Pons- CEDIT, 2009.

FOLCHI, Mario O y Consentino Eduardo T., *Derecho aeronáutico y transporte aéreo*, Argentina, Astrea, 1977.

FOLCHI, Mario O y Consentino Eduardo T., *Cuestiones actuales de Derecho Aeronáutico*, Argentina, EUDEBA, 1968.

GALINDO GARFIAS, Ignacio, *Teoría General de los Contratos*, México, Porrúa, 1996.

GARCÍA MÁYNEZ, Eduardo, *Introducción al estudio del Derecho*, 60a. ed., México, Porrúa, 2008.

GHERSI, Carlos Alberto, *Contrato de seguro*, Argentina, Astrea, 2007.

GILDEMEISTER, Alfredo, *Elementos de Derecho Aeronáutico*, 2a. ed., Perú, Universidad del Pacífico, 1974.

HAMILTON, Eduardo, *Manual de derecho aéreo*, Chile, Jurídica de Chile, 1960.

KELSEN, Hans, *Teoría del Estado*, 26a. ed., México, Porrúa, 1970.

LARRAYA RUIZ, Javier, *Las cláusulas limitativas de los Derechos de los Asegurados*, España, Aranzadi, 2001.

LENA PAZ, Juan A., *Compendio de Derecho Aeronáutico*, Argentina, Editorial Plus Ultra, 1975.

LLAMBÍAS, Jorge Joaquín. *Tratado de Derecho Civil. Obligaciones*. 6a. ed., Argentina, Abeledo- Perrot, t. I, 2005.

MADRID PARRA, Agustín (coord.), *Derecho Uniforme del transporte internacional. Cuestiones de actualidad*, España, Mc Graw Hill, 1998.

MAPELLI, Enrique. *El Contrato de transporte aéreo internacional*. Comentarios al Convenio de Varsovia, España, Tecnos, 1968.

PADILLA, René A., *Sistema de la Responsabilidad Civil*, Argentina, Abeledo-Perrot, 1997.

PASCUAL ESTEVILL, Luis, *La Responsabilidad Contractual*, España, Bosch, t. II, 1989.

PEÑA NOSSA, Lisandro, *Contratos Mercantiles, Nacionales e Internacionales*, 3a. ed., Colombia, Temis, 2010.

PERUCCHI, Héctor, *Daños en el transporte aéreo internacional*, Argentina, De Palma, 1957.

PINO MUÑOZ, Jacinto Héctor, *La legislación Aérea de México y Centroamérica. Regulación de la responsabilidad civil emanada de la actividad aeronáutica en las Convenciones Internacionales y en la aérea de México, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua*, México, UNAM, 1978.

QUIROZ ACOSTA, Enrique, *Lecciones de Derecho Constitucional*, 3ª ed., México, Porrúa, 2010.

RUIZ RUEDA, Luis, *El Contrato de Seguro*, 2a. ed., México, Porrúa, 2010.

SÁENZ QUIROGA, Roberto, *El Derecho Mercantil y el Transporte*, México, Sista, 2010.

SANCHEZ FLORES, Octavio Guillermo de Jesús, *El Contrato de Seguro Privado*, México, Porrúa, 2000.

SANTOS BRIZ, Jaime, *La responsabilidad civil. Derecho sustantivo y derecho procesal*, 7a. ed., España, Montecorvo, 1993.

SCHIPANI, Sandro, "El concepto de responsabilidad", en Alterini, Atilio Aníbal (director), *La Responsabilidad. Homenaje al profesor Doctor Isidoro H. Goldenberg*, Argentina, Abeledo- Perrot, 1995.

SARMIENTO GARCÍA, Manuel Guillermo, *Estudios de Responsabilidad Civil*, 2a. ed., Colombia, Universidad Externado de Colombia, 2009.

SOTO FLORES, A., *et. al.*, *Teoría de la Constitución*, 4ª ed., México, Porrúa, 2010.

TAPIA SALINAS, Luis, *Derecho Aeronáutico*, 2a. ed., España, Bosch, 1993.

TAPIA SALINAS, Luis, *Curso de Derecho Aeronáutico*, España, Bosch, 1980.

TRIGO REPRESAS, Félix A. y López Mesa, Marcelo J., *Tratado de la Responsabilidad Civil. El Derecho de daños en la actualidad: Teoría y Práctica*, Argentina, La Ley, t. I, 2004.

TRIGO REPRESAS, Félix A. y López Mesa, Marcelo J., *Tratado de la Responsabilidad Civil. El Derecho de daños en la actualidad: Teoría y Práctica*, Argentina, La Ley, t. II, 2004.

UBIRÍA, Fernando A., *Reparación de daños derivados del transporte benévolo*, Argentina, Hammurabi, 2004.

VIDELA ESCALADA, Federico N., *Derecho Aeronáutico*, Argentina, Editor Víctor P. De Zavalía, t. IV, vol. A, 1976.

VIDELA ESCALADA, Federico N., *Derecho Aeronáutico*, Argentina, Editor Víctor P. De Zavalía, t. IV, vol. B, 1976.

ZANNONI, Eduardo A., *El daño en la responsabilidad civil*, 2a. ed., Argentina, Astrea, 1993.

2.- DICCIONARIOS

GÓMEZ DE SILVA, Guido, *Breve Diccionario Etimológico de la Lengua Española*, México, Fondo de Cultura Económico, 1998.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, *Nuevo Diccionario Jurídico Mexicano*, México, Porrúa- UNAM, t. II, 2000.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, *Enciclopedia Jurídica Latinoamericana*, México, Porrúa- UNAM, t. 4, 2006.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la Lengua Española*, 22a. ed., España, Real Academia Española, t. 6, 2001.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la Lengua Española*, 22a. ed., España, Real Academia Española, t. 10, 2001.

VINCENT, Jean y Guillien, Raymond, *Diccionario Jurídico*, 2a. ed., Colombia, Temis, 2009.

3.- LEGISLACIÓN NACIONAL

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 5 de febrero de 1917.

Ley de Aviación Civil. Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de mayo de 1995.

Ley Federal del Trabajo. Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 1º de abril de 1970.

Ley Sobre el Contrato de Seguro. Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 31 de agosto de 1935.

Ley de Vías Generales de Comunicación. Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 19 de febrero de 1940.

Reglamento de la Ley de Aviación Civil. Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 7 de diciembre de 1998.

Código Civil Federal. Publicado en el Diario Oficial de la Federación en cuatro partes, los días 26 de mayo, 14 de julio, 3 y 31 de agosto de 1928.

Código Civil para el Distrito Federal. Publicado en el Diario Oficial de la Federación, los días 26 de mayo, 14 de julio, 3 y 31 de agosto de 1928.

4.- LEGISLACIÓN INTERNACIONAL

Convenio Internacional de Navegación Aérea, París, 1919.

Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional de 1929.

Protocolo de la Haya de 1955.

Convenio Complementario al Convenio al Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. Protocolo Guadalajara de 1961.

Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en la Haya el 28 de septiembre de 1955. Protocolo Guatemala de 1971.

Protocolos adicionales de Montreal No. 1, 2, 3 y 4 al Convenio de Varsovia de 1929.

Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, Montreal de 1999.

Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Chicago, 1994.

5.- HEMEROGRAFÍA

ALBA FERNÁNDEZ, Manuel, "El convenio de Montreal para la Unificación de ciertas reglas para el transporte Aéreo Internacional de 1999: el comienzo de una nueva etapa", *Derecho y Tecnología*, Venezuela, núm. 5, Diciembre de 2004.

CERDIO, Máximo, "El transporte aéreo de carga en México", *Comercio Exterior*, México, vol. 55, núm. 12, diciembre de 2005.

CORDERA, Rita, "La incorporación del transportista contractual y de hecho en el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional. Montreal mayo de 1999)", *Revista del colegio de abogados de la plata*, Argentina, año XLIV, núm. 65, diciembre de 2004.

FOLCHI, Mario O., "Los Derechos de los Pasajeros en el Transporte Aéreo", *Revista Jurídica del Departamento de Derecho Económico*, Argentina, año II, núm. 2, 2008.

HERNÁNDEZ RODRIGUEZ, Aurora, "La responsabilidad por incidencias en el equipaje en el transporte aéreo internacional", *Revista de Derecho Mercantil*, España, núm. 262, octubre- diciembre de 2006.

JIMENEZ DE ARECHAGA, Eduardo, "Problemas de derecho aéreo internacional", *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales*, República Oriental de Uruguay, año IV, núm. 3, Julio- Septiembre de 1953.

MALDONADO, Ana Grisel, "Transporte aéreo en México: a la velocidad del comercio internacional", *Comercio Exterior*, México, vol. 59, núm. 5, mayo de 2009.

MARTÍNEZ, José Agustín, "Responsabilidad a título de Culpa en el Derecho Aéreo", *Criminalia. Revista de Ciencias Penales*, México, año VII, núm. 9, 1 de mayo de 1941.

NOEMÍ MIGUEL, Alicia, "El nuevo Convenio de Responsabilidad en el transporte aéreo, (Montreal, 1999)", *Revista del colegio de abogados de la plata*, Argentina, año XLIV, núm. 65, diciembre de 2004.

ORTEGA PIANA, Marco Antonio, "Responsabilidad Contractual y Daños indemnizables", *Athina*, Perú, año IV, núm. 8, 2010.

RIESCO EYZAGUIRRE, Ricardo, "Régimen de responsabilidad consagrado por el Código Aeronáutico para el transporte aéreo de mercaderías", *Revista Chilena de Derecho*, Chile, vol. 26, núm. 4, octubre- diciembre de 1999.

VASSALLI, Filippo, "Responsabilidad Contractual y Extracontractual por muerte del pasajero en el transporte aéreo", *Revista de la Facultad de Derecho de México*, México, núm. 11, t. III, julio- septiembre de 1953.

VEJAR VAZQUEZ, Octavio, "Derecho Aéreo. Sustancia y Dimensión", *Foro de México*, México, núm. 54, septiembre de 1957.

VILLAFUERTE, Jorge, “Los ámbitos de validez de la legislación mexicana en la aviación”, *La Justicia*, México, núm. 370, t. XXI, febrero de 1931.

6.- PÁGINAS WEB

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, Diccionario de la Lengua Española, [en línea], España, editorial, año, [citado el 5 de agosto de 2013], formato html, disponible en internet: <http://lema.rae.es/drae/>.

FONDO MONETARIO INTERNACIONAL:

<http://www.xe.com/es/currencyconverter/convert/?Amount=1&From=XDR&To=MXN>. Visto el 18 de febrero de 2014 a las 22:03 hrs.