

**UNIVERSIDAD MARIANO GALVEZ DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES**



**SITUACION ACTUAL DEL CONTRATO
DE TRANSPORTE AEREO DE PERSONAS**

CARLOS ENRIQUE LOPEZ POLANCO

GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2001

**UNIVERSIDAD MARIANO GALVEZ DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES**

Cod. No. 013267

**SITUACION ACTUAL DEL CONTRATO
DE TRANSPORTE AEREO DE PERSONAS**



TESIS PRESENTADA

POR:

CARLOS ENRIQUE LOPEZ POLANCO

PREVIO A OPTAR AL GRADO ACADEMICO DE

LICENCIADO EN CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

Y LOS TITULOS PROFESIONALES DE

ABOGADO Y NOTARIO

GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2001

AUTORIDADES Y TRIBUNAL QUE PRACTICO EL
EXAMEN PRIVADO DE TESIS

DECANO DE LA FACULTAD	LIC. JOSE LUIS ARRIOLA MALDONADO
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL EXAMINADOR	LIC. MARIO FERNANDO PELLECCER CHANG
SECRETARIO	LIC. EDWIN ROLANDO DE PAZ RUANO
VOCAL	LIC. OSCAR MAURICIO DE LEON BATRES



Universidad Mariano Gálvez de Guatemala

3a. Avenida 9-00 Zona 2, 01002 Interior Finca El Zapote
Guatemala, Guatemala, C.A.
Apartado Postal 1811 www.umg.edu.gt
PBX: (502) 2891421 FAX: (502) 2884040.

Facultad de CC Jurídicas y Sociales
Jornada Vespertina

FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

Guatemala, TRECE DE AGOSTO DEL DOS MIL UNO.

Se autoriza la impresión de Tesis Titulada

"SITUACION ACTUAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO DE PERSONAS Y SU
REGULACION JURIDICA".

presentada por el (la) estudiante CARLOS ENRIQUE LOPEZ POLANCO

quién para el efecto deberá cumplir con las disposiciones reglamentarias respectivas. Dese cuenta con el expediente a la Secretaria General de la Universidad, para la celebración del acto de Investidura y Graduación Profesional correspondiente. Artículo 57 del Reglamento de Tesis.



LIC. JOSE LUIS ARRIOLA MALDONADO
DECANO

"Conoceréis la Verdad y la Verdad os hará libres"

Artículo 8º: RESPONSABILIDAD

Solamente el autor es responsable de los conceptos expresados en el trabajo de tesis. Su aprobación en manera alguna implica responsabilidad para la Universidad.

INDICE

INTRODUCCION	Página vi
CAPITULO PRIMERO	
LOS CONTRATOS EN GENERAL	
A. De los contratos en general.....	Página 1
B. Relación del contrato de transporte con otras ramas del Derecho.....	Página 13
C. Actividades paralelas del contrato de transporte aéreo de personas.....	Página 18
CAPITULO SEGUNDO	
RELACION CON OTRAS RAMAS DEL DERECHO	
A. Otras ramas del Derecho que se relacionan con el transporte aéreo de personas.....	Página 19
B. Las tarifas.....	Página 23
C. Características del transporte aéreo.....	Página 27
D. Las irregularidades dentro del cumplimiento de la obligación.....	Página 33
E. Situación actual del transporte aéreo de personas.....	Página 36
CAPITULO TERCERO	
LAS INSTITUCIONES INTERNACIONALES REGULADORAS DEL TRANSPORTE AEREO COMERCIAL	
A. Antecedentes.....	Página 39
B. La Organización de Aviación Civil Internacional O.A.C.I.....	Página 44
C. La Asociación Internacional del Transporte Aéreo.....	Página 47
CAPITULO CUARTO.....	Página 51
LOS ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO DE PERSONAS	
A. El Transportista.....	Página 51
B. El Pasajero.....	Página 54
C. Derechos y obligaciones.....	Página 57
APENDICE.....	Página 59
CONCLUSIONES.....	Página 73
RECOMENDACIONES.....	Página 75
BIBLIOGRAFIA.....	Página 77

INTRODUCCION

El estudio del Derecho abarca la mayoría de actividades cotidianas que el ser humano realiza. El transporte aéreo es una de esas acciones, por lo que ha generado la creación de leyes y tratados internacionales que la regulan. Esto ha permitido que las personas individuales y jurídicas puedan, por la vía del contrato, estipular las condiciones que prevalecen sobre el transporte aéreo.

El tema que se analizará en esta tesis, es la forma más común del contrato de transporte aéreo: el boleto. En especial el boleto o contrato de transporte aéreo que es aceptado internacionalmente, y cuya validez trasciende fronteras.

Existen muchos tipos de contratos de transporte aéreo de personas. Los contratos varían según la clase de transporte que se ofrece. No se estudiará en éste trabajo los contratos de arrendamiento temporal de aeronaves, el pago por fletes, servicios aéreos de taxi o ambulancias, vuelos "charter" o vuelos sin itinerario o servicio regular, vuelos internacionales hechos en helicópteros, u otras formas de transporte aéreo cuya regulación no esté incluida dentro de la Convención de Varsovia. Uno de los objetivos de esta tesis tratar en forma específica el contrato de transporte aéreo de personas, el cual es utilizado por UN gran número de guatemaltecos, y que está regulado por normas internacionales.

El objetivo principal de la investigación es ampliar los conocimientos sobre el tema a estudiantes y profesionales del Derecho. Además una de las metas de este trabajo es conocer más del contrato de transporte aéreo internacional, explicando como ha venido funcionando hasta el día de hoy, y los posibles cambios en el futuro.

De acuerdo a la oficina en Guatemala de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A., por sus siglas en inglés), cada semana un promedio cercano a los siete mil guatemaltecos compra boletos a distintos destinos fuera del país. Esto plantea la necesidad de saber más en cuanto a la forma en que se venden los boletos, los ordenamientos jurídicos que regulan esta actividad y bajo que condiciones se ofrece el transporte. Es fácil suponer que la mayoría de personas compran un boleto sin saber a que tipo de contrato se están adhiriendo. Todo lo anterior nos motivó a profundizar en el tema.

Se partió de una base general de ideas y conceptos con el propósito de llegar al estudio de temas específicos. Adicionalmente se hizo una encuesta con el propósito de medir el grado de conocimientos generales que éstas pudieran tener con respecto al contrato de transporte aéreo de personas. Las preguntas se formularon alrededor de las principales quejas y conceptos errados que muchos pasajeros tienen, acerca de las líneas aéreas. Los resultados de la muestra podrán dar una idea del enfoque que muchos usuarios tienen acerca del contrato de transporte aéreo.

El capítulo primero analiza al contrato y su regulación jurídica vigente, en materia de transporte aéreo; los principales fundamentos legales para el cumplimiento del transporte.

El capítulo segundo relaciona al contrato de transporte con otras ramas del Derecho y la situación en la que se encuentra el contrato de transporte aéreo en la actualidad.

El tercer capítulo estudia a las personas que intervienen en la relación, derivada del contrato de transporte aéreo.

El cuarto capítulo se refiere a la historia del contrato de transporte aéreo internacional; las instituciones internacionales de mayor importancia.

Se agregó un apéndice, el cual profundiza en el funcionamiento de la mayoría de empresas de aviación comercial y enumera los tratados internacionales en materia de aviación civil.

Al inicio de la presente investigación se planteó la siguiente hipótesis: ***¿ Están las transacciones actuales y los cambios en materia de contratos de transporte aéreo de pasajeros enmarcadas y reguladas, con claridad, dentro de nuestro ordenamiento jurídico para poder resolver controversias?***

CAPITULO PRIMERO
LOS CONTRATOS EN GENERAL

A. De los contratos en general:

1. Concepto:

El significado gramatical del contrato consiste en: El pacto o convenio entre las partes que se obligan sobre materia o cosa determinada, y a cuyo cumplimiento pueden ser compelidas.

Nuestro Código Civil, en los Artículos 1517, 1518 y 1520, concibe el contrato en el momento en que "dos o más personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación" a su vez nuestra legislación expresa que los contratos "se perfeccionan por el simple consentimiento de las partes, excepto cuando la ley establece determinada formalidad como requisito esencial para su validez".

En todo contrato debe existir la oferta y la aceptación. De la aceptación nacen las obligaciones.

Es tan amplio el concepto de la forma de los contratos, en el Código Civil, que el Artículo 1574 indica que "Toda persona puede contratar y obligarse: 1o. Por escritura pública; 2o. Por documento privado..." .

El boleto o billete aéreo, representa al contrato de transporte aéreo de forma escrita. Actualmente se utilizan formas y textos que se han unificado por todo el mundo, sin embargo, el boleto no deja de ser un contrato, aún cuando no se celebra sobre escritura pública.

Los boletos aéreos y sus regulaciones internacionales se encuentran normados dentro de nuestro ordenamiento jurídico. Podemos apreciar que la práctica mercantil no se aleja de los principios generales del Derecho Civil, a continuación analizaremos algunos artículos que amparan a los transportistas, en su complicado manejo de reservaciones, boletos y tarifas:

En el Artículo 1520, del Código Civil, aparece la figura del Contrato de Adhesión. Su definición legal establece que "... las condiciones que regulan el servicio... son ofrecidas solo por el oferente...". El Artículo 1520 determina que el perfeccionamiento de éste tipo de contratos ocurre cuando "... la persona que usa el servicio acepta las condiciones impuestas.". Por lo tanto no existen vicios ocultos, debido a que los boletos suelen incluir una serie de cláusulas que previenen al viajero, con respecto a las situaciones que pueden modificar la oferta. El problema más común suele derivar de la ignorancia del usuario, en gran parte debido a que no lee las condiciones a las que se ha adherido. Otro problema que es frecuente, entre transportista y usuario, tiene su origen en las tarifas aéreas. El Artículo 1520 también establece que las tarifas de estos negocios sean aprobadas por el Ejecutivo, algo que no sucede actualmente. Los problemas derivados de las tarifas aéreas giran alrededor de cobros adicionales por cambios, es decir, que el usuario decida cambiar la fecha del viaje y el transportista cobre un monto adicional. El usuario comúnmente no conoce las reglas de las tarifas, y éstas no son entregadas al pasajero, antes del viaje.

Los cobros adicionales son válidos, debido a que se hacen luego de un contrato celebrado anteriormente, en otras palabras, ya existía un compromiso de hacer un viaje, aún cuando solo se trate de un arreglo telefónico.

El Artículo 1524, del Código Civil, también considera como "celebrado" el contrato que se realiza por teléfono, lo cual es una práctica común en las transacciones previas a efectuar un viaje. El Artículo 1522 establece que la oferta contenga "las condiciones del contrato..." y que la respuesta sea "lisa y llanamente", lo cual es común en la compra de boletos aéreos ya que se puede hacer telefónicamente y las condiciones del contrato constan en el boleto.

2. Clasificación:

El Capítulo V del Título V, Artículos del 1587 al 1592, divide los contratos, exceptuando dentro de ese apartado otra división que incluye a los Contratos de Adhesión, y en Libro V se regulan los Contratos en Particular, los típicos o nominados.

El Derecho Civil regula las relaciones entre las personas, tanto jurídicas como individuales, y en consecuencia regula los aspectos generales en la relación que debe guardarse, lo cual se cumple en el boleto aéreo.

El Derecho Mercantil regula las relaciones entre las personas que constituyen y emergen de la actividad comercial. Por éste motivo el Contrato de Transporte Aéreo de Personas y Cosas se regula principalmente dentro del ámbito Mercantil.

Habiendo dicho lo anterior, podemos comprender lo siguiente:

El Contrato de Transporte Aéreo de Personas y Cosas es eminentemente Mercantil, a pesar de obligar a ambas partes para que sea perfecto (Acuerdo de Voluntades), una de las partes se adhiere a las condiciones que la otra impone. El Contrato Mercantil no siempre se da en Derecho, pero sí de Hecho. Lo anterior significa que en la práctica comercial, no se acude, comúnmente, a solicitar los servicios notariales de oficio.

Como dijimos anteriormente, nuestro Código Civil en el Artículo 1520 regula el contrato de Adhesión. El Código de Comercio regula, de los Artículos 669 al 694, las obligaciones generales de los contratos Mercantiles. El Artículo 669 indica claramente cuales son los principios filosóficos que deben observarse dentro de los contratos mercantiles. "La verdad sabida y buena fe guardada..." son los principales cimientos para que la relación y el contrato estén dentro los parámetros jurídicos.

De los Artículos 671, 672 y 680, del Código de Comercio, podemos entender porqué la ley permite que la práctica comercial se desarrolle sin formalidades rigurosas. "Los Contratos de comercio no están sujetos, para su validez, a formalidades especiales. Cualesquiera que sean la forma y el idioma en que se celebren, las partes quedarán obligadas...". Debido a que el contrato de transporte aéreo de pasajeros mayormente celebrado es el internacional, no es necesario que éste se extienda en español u otras lenguas vernáculas. El boleto aéreo no es un formulario, "...destinado a disciplinar de manera uniforme determinadas relaciones

comerciales...". Se trata según Manuel Ossorio (1) de un "...documento en que consta haberse abonado ese servicio y acredita durante la travesía o viaje el derecho del titular."

Según Ossorio (2), el formulario es aquel impreso que se rellena a mano o a máquina para múltiples diligencias administrativas, bancarias y burocráticas en general. El boleto aéreo aceptado en Guatemala y en otros países, no requiere de ser llenado por el usuario para el transporte.

En conclusión: El boleto aéreo, es la constancia que acredita el pago y derecho de transporte del portador, que a su vez ha aceptado los términos y condiciones anexas al billete. No requiere de mayor formalidad en cuanto a su redacción, aunque internacionalmente se ha regulado la forma que debe tener, misma que es válida en Guatemala, que a su vez es signataria de tratados internacionales que así lo establecen.

El Artículo 680, del Código de Comercio, señala los aspectos fiscales, mismos que son cumplidos por los transportistas. Hasta principios de 2001, los boletos aéreos reflejan los montos siguientes: Total pagado en unidades neutras de conversión (N.U.C. por sus siglas en inglés) lo que equivale a un monto en dólares de los E.E.U.U. de acuerdo al valor de la tarifa; el total pagado en moneda de curso legal; el total pagado sin impuestos; el 10% de Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.) que en los boletos aéreos aparece bajo las siglas X.B.; y finalmente el 10% de impuesto del Instituto Guatemalteco de Turismo (I.N.G.U.A.T.) cuyas siglas son G.T. en los boletos aéreos. La Resolución No. 972 de la Dirección de Rentas Internas, de fecha 11 de Marzo de 1993, autoriza que ambos impuestos sean recaudados en los boletos aéreos, y que éstos sean

(1) Ossorio y Florit, Manuel; Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Buenos Aires, Editorial Heliasta, 1981. P.65

(2) cfr. Ibidem, .p.65

aceptados como facturas. La Misma Resolución es aceptada por la Superintendencia de Administración Tributaria (S.A.T.).

3. Disposiciones generales del transporte de personas:

Nuestro Código de Comercio regula desde el Artículo 794 hasta el 804, los principales aspectos concernientes al transporte en general y el transporte de personas. No se regulan todas las situaciones que pueden darse en el comercio actual. Se establece la obligación de efectuar el transporte por cierto precio; se reconoce el derecho a que el transportista se haga valer de terceros para cumplir la obligación; se separa la responsabilidad de cada transportista en los casos de transporte combinado, y se permite la emisión de un solo boleto para tales casos; en los casos de transportistas domiciliados en Guatemala, sin importar donde se origine o termine el transporte, su responsabilidad será de acuerdo a los términos de las leyes guatemaltecas; se establece un plazo de seis meses, contados a partir del término del viaje, para la prescripción de las acciones relacionadas con el transporte; se delimita la responsabilidad por daños y perjuicios causados por vehículos; se fija la manera en que han de resarcirse los daños causados al equipaje; se obliga al transportista o porteador a responder por daños que sufran los pasajeros por retrasos o incumplimientos, y se ordena el pago de gastos de estancia y traslados, aún por condiciones meteorológicas; finalmente, se ordena al transportista a que entregue al pasajero un boleto o billete que contenga las circunstancias del transporte.

Los Artículos anteriores, en algunos casos, son ambiguos o contravienen disposiciones contenidas en la Convención de Varsovia y demás protocolos que la modifican, de los que el Estado de Guatemala es signatario.

En cuanto al domicilio del transportista la Convención de Varsovia, en el Artículo 28, señala que tanto la ley como el fuero judicial donde se conozca de un reclamo, será en el territorio donde se celebró el contrato, o el lugar de destino. Como pudimos ver, anteriormente, nuestro Código de Comercio delimita la responsabilidad del transportista únicamente a las leyes de Guatemala.

La Convención de Varsovia amplía el plazo para la prescripción a dos (2) años (Artículo 29). Nuestro Código de Comercio a seis meses; el Código de Comercio de Guatemala, en su Artículo 800, determina que existe responsabilidad por parte del transportista en los daños causados por vehículos, no se definen situaciones en las que pueda existir controversia.

Finalmente la legislación guatemalteca obliga al porteador a costear todos los gastos y resarcir los daños derivados de paradas imprevistas, condiciones meteorológicas, y otro tipo de cambios en el itinerario (el concepto de daños es demasiado amplio, puesto que algunos pasajeros podrían alegar daños psicológicos, comerciales, etc. la ley debería enmarcar los tipos de daños que pueden reclamarse). Lo anterior crea una laguna legal en cuanto a los siguientes considerandos legales:

- La Constitución Política de la República de Guatemala, en su Artículo 43, establece la libertad de comercio.
- Igualmente la Constitución, en su Artículo 119 inciso n.), señala como obligación del Estado de Guatemala la creación de condiciones adecuadas para promover la inversión nacional y extranjera.

- En el Artículo 131, de la Constitución, se ampara al servicio de transporte comercial, y a su vez, se establece que una vez reunidos los requisitos legales se dará autorización al solicitante. Es aquí donde el transportista queda amparado, por ley, a ofrecer sus servicios de conformidad al contrato de adhesión.
- La Ley del Organismo Judicial, en los Artículos 10, 17 y 18, determina que la interpretación de la ley (Artículo 10 incisos c.) y d.)) debe hacerse de acuerdo a las disposiciones de otras leyes sobre casos o situaciones análogas; al modo que parezca más conforme a la equidad.
- Otro aspecto importante contenido en la Ley del Organismo Judicial es el de los principios de la buena fe y el abuso de derecho. De acuerdo a los Artículos 17 y 18 de la citada ley, los derechos se ejercitan de acuerdo a las exigencias de la buena fe, y el exceso y mala fe en ejercicio de un derecho, obliga a la indemnización.
- En sus Artículos 31 y 35, la Ley del Organismo Judicial, regula los negocios jurídicos que se rigen por la ley a la que las partes se hubieran sometido, pudiendo invocarse Derecho Extranjero (Algunos pueden interpretar La Convención de Varsovia como Derecho Extranjero).
- El Código de Comercio, en el artículo 671, no sujeta a los contratos comerciales a formalidades especiales, ni idioma en particular. Las partes quedan obligadas por los términos a los que se sujetan.

En consecuencia:

Un boleto aéreo expresa claramente, e invocando a La Convención de Varsovia, que el transportista no garantiza, ni se hace responsable por retrasos, cambios de: ruta, horarios, equipo, transportista, etc. Ni se

responsabiliza por gastos derivados de condiciones meteorológicas adversas. Como podemos apreciar el Artículo 803 del Código de Comercio contradice todo lo anterior, pues obliga al porteador a indemnizar al usuario en situaciones que escapan del control del transportista, las cuales se advierten con claridad en el contrato de transporte. Al prevalecer los principios de verdad sabida y buena fe guardada, el transportista no está abusando del derecho; y por ello no debe indemnizar en los casos que el Artículo 803 del Código de Comercio señala. Además el transportista invoca a la Convención de Varsovia, que lo protege, avala, y es ley entre partes.

4. Transporte de Cosas:

Se limita la responsabilidad por retrasos en el transporte del equipaje a:

- daños que resulten por el retraso durante el transporte;
- actos negligentes o mal manejo del mismo; y robo total o parcial del equipaje.

La negligencia deberá ser declarada por un juez competente, ante quién se tendrá que probar que el transportista incurrió en acciones que originaron el daño, mismo que deberá resarcirse de acuerdo a los montos estipulados por el Artículo 22 de la Convención de Varsovia.

El transporte de personas permite el registro y transporte de equipaje, mismo que será, según el boleto aéreo, transportado "...con diligencia razonable...". Actualmente el Código de Comercio, de los Artículos 805 al 823, regula el transporte de cosas. Sin embargo, los términos que la ley establece aplican para el transporte de mercadería u otras cosas, de

manera aislada al transporte de personas. El equipaje puede demorarse, perderse o dañarse, y lo anterior se estipula dentro del billete. Tanto en los casos de demoras, pérdidas o daños; el transportista se somete a las regulaciones para compensar al pasajero de cada país. Las regulaciones internacionales obligan al transportista a pagar solo en los casos de pérdidas o daños, los montos han variado recientemente y no se han fijado nuevos (hasta principios de 2001, no se ha firmado modificación alguna, ni el Protocolo de Montreal, abierto para firma desde 1997, el cual incluye un nuevo sistema para el pago de pérdidas y daños de equipaje).

La legislación guatemalteca no regula lo anterior. La práctica comercial paga por pérdidas hasta unos \$650.00 dólares de los E.E.U.U. por maleta. En los casos de daños, muchos transportistas restituyen la maleta dañada por una nueva, o simplemente la envían a un lugar de reparación. Debido a la falta de control gubernamental, para estos casos, los pagos se hacen utilizándose criterios discrecionales, que varían de caso en caso.

La Convención de Varsovia no impide a los Estados firmantes que incrementen los montos fijados para el transporte internacional, cuando se trate de transporte realizado dentro de cada Estado. En los E.E.U.U. el Departamento de Transporte (D.O.T. por sus siglas en inglés) ha fijado un monto mínimo de mil quinientos dólares (\$1,500.00) para el resarcimiento de daños o pérdidas de equipaje.

5. Otras consideraciones del contrato de transporte aéreo de personas:

El contrato de transporte aéreo de personas ocurre en el momento en que una persona individual o jurídica preste ese servicio y otra lo adquiera. El contrato, por lo tanto, puede darse de distintas formas, entre ellas por medio de un boleto aéreo. Para el estudio de esta tesis nos concentraremos en el boleto aéreo, documento que equivale al contrato y que al momento en que el usuario del transporte cancela su importe, se adhiere a los derechos y obligaciones que el mismo conlleva. En él se expresan las estipulaciones en que ha de cumplirse el servicio.

Se puede abarcar otras formas del contrato de transporte aéreo de personas, sin embargo no son frecuentes ni de uso y aceptación comercial común. En cambio el boleto aéreo ha llegado a ser la principal forma en que se expresan las circunstancias para el cumplimiento del transporte aéreo. Sus características, a pesar de ser legales, son de difícil interpretación y merecen ser conocidas, por lo menos de manera general. Además el usuario se adhiere a una serie de normas y reglas de carácter internacional que no son divulgadas ampliamente.

De acuerdo a Manuel Ossorio y Florit (3), podemos definir el contrato de transporte aéreo dentro de los siguientes términos:

Acuerdo por el cual una persona (por lo general una entidad mercantil) se compromete a transportar a otra que paga por ello una cantidad (que consta en el pasaje o billete), al punto que desee o alguno del

(3) Cabanellas, Guillermo; Diccionario de Derecho Usual, Buenos Aires, Editorial Atalaya, 1945.p. 465.

recorrido que habitualmente haga el vehículo, nave o aeronave y, quizás en fecha no tan lejana, astronave.

Según Luis Alcalá-Zamora (4):

Es el pasaje convenido entre el viajero y el particular o la empresa que efectúa el transporte, contra el abono de la cantidad establecida, que suele denominarse como tarifa entre el punto de partida y de llegada.

Guillermo Cabanellas (5), lo define de la siguiente manera:

Es el contrato en virtud del cual las empresas se obligan, mediante porte o flete, a transportar a las personas en el tiempo y lugar convenido.

Los contratos de transporte aéreo pueden suscribirse para conducir carga, correo, personas, o animales. El transporte aéreo de personas puede combinarse con uno, varios o todos de los anteriores. Sin embargo nos ocupa principalmente el estudio del contrato de transporte aéreo de personas, el cual estipula la aceptación de equipaje, dentro de ciertos límites y que varía de transportista en transportista. La aceptación de carga, correo o animales, queda a discreción del transportista. Más adelante conoceremos algunas situaciones que limitan el transporte de animales.

De lo anterior se concluye que el contrato de transporte aéreo puede formalizarse de distintas maneras y entre distintas personas, siendo el más común de los documentos: el boleto aéreo, y más aún el boleto aéreo expedido por compañías comerciales que operan dentro de los parámetros de la aviación civil internacional o sus agentes.

(4), (5) Cabanellas, Guillermo; Diccionario de Derecho Usual, Buenos Aires, Editorial Atalaya, 1945.p. 465.

6. Otras consideraciones de los boletos aéreos:

Se trata de un servicio de transporte aéreo que se contrata con la simple tenencia de un documento llamado "boleto" (condición prima facie), mediante el cual se aceptan, de manera implícita, una serie de condiciones determinadas por ordenamientos jurídicos, costumbres e idiomas distintos al nuestro.

El formalismo del contrato lo constituye un documento emitido por el transportista, y que perfecciona el acuerdo celebrado entre ambos contratantes al momento de la compra y venta. El texto de ciertas partes del documento, aún en nuestro medio, suele ser en inglés utilizando además abreviaturas y claves cuya interpretación no es clara para el comprador.

El contrato de transporte aéreo tiene distintas variantes, aunque las más conocidas son las de carga, correo y personas. Tal y como lo expresamos con anterioridad.

B. Relación del contrato de transporte con otras ramas del Derecho:

El contrato de transporte aéreo de personas, en nuestra legislación, está principalmente regulado por:

- a. El Derecho Civil
- b. El Derecho Mercantil

Adicionalmente otras ramas del Derecho se relacionan de cierto modo con el contrato de transporte aéreo de personas, siendo éstas:

El Derecho Aeronáutico
El Derecho Internacional Privado
El Derecho Internacional Público
El Derecho Administrativo
El Derecho Constitucional
El Derecho Financiero

Es importante hacer un breve desarrollo expositivo de cada una de las ramas del Derecho, antes mencionadas, y así tenemos:

a. Derecho Civil: dentro del contrato de transporte de personas, regula los aspectos generales del cumplimiento de las obligaciones, es decir lo relativo a todos los Negocios Jurídicos Condicionales (Artículos 1269 al 1278 del Código Civil) y los aspectos que deben cumplirse y respetarse para que sea válido el contrato.

El contrato de transporte aéreo es principal, pues subsiste por sí solo; consensual, ya que el consentimiento se supone al momento de adherirse el comprador a todas las cláusulas, impuestas por el transportista; bilateral, ya que ambas partes se obligan recíprocamente; oneroso, pues existe una compensación económica; de tracto sucesivo, debido a que requiere de un plazo para su realización (contrario al Contrato Instantáneo) y aleatorio, ya que su cumplimiento depende de factores climáticos inciertos los cuales no pueden garantizarse. En cuanto a su formalidad, ésta se representa en la figura del boleto.

Sus elementos:

Personales:

Las personas que intervienen en la relación. Puede darse el caso de una tercera persona que pague un boleto a favor de otro, el derecho a ser transportado recaerá sobre la persona cuyo nombre aparezca en el boleto. Las personas pueden ser jurídicas, en el caso del transportista, pero los usuarios deberán ser personas individuales. El contrato de transporte aéreo de personas, se realiza al llevar a una persona física de un lugar a otro.

(transportista y pasajero)

Reales:

El boleto como documento, que formaliza la relación. La tarifa como precio pagado y acuerdo de la vigencia de la obligación.

El boleto representa las condiciones, también llamadas circunstancias; la tarifa representa la temporalidad del contrato.

Podemos agregar que el Código de Comercio de Guatemala, decreto número 2-70, establece en el Artículo 669 que se deben "...conservar y proteger las rectas y honorables intenciones y los deseos de los contratantes...". Lo anterior significa que dentro del contrato de transporte aéreo se hace la entrega material de la cosa (el boleto), y se presta el servicio de la manera ofrecida. Es decir se cumple con las intenciones y los deseos de los contratantes.

Formales:

Condiciones generales de la obligación que señalan el modo, lugar o lugares, tiempo y obligaciones en que deberá realizarse el transporte.

Delimitación de la Responsabilidad:

Se regula en el Capítulo III de La Convención de Varsovia, desde el artículo 17 en adelante, y se refiere a los casos en los que se causen lesiones o se provoque la muerte a un pasajero durante el transporte, ya sea en vuelo o en el momento del embarque o desembarque. Serán los tribunales de los países en que se presenten las demandas los que resolverán, de acuerdo a peritajes e información que interesen a la demanda su esclarecimiento.

b. Derecho Mercantil: regula de forma categórica los aspectos de la negociación desde el inicio hasta el fin de todas las obligaciones.

De acuerdo a los principios filosóficos del Derecho Mercantil verdad sabida y buena fe guardada, por lo que en nuestro ámbito resulta de suma importancia la aplicación del principio de publicidad de la norma, de esa manera tanto comprador como transportista podrán acentuar la buena fe que se guarda aún en situaciones adversas o de incumplimiento aparente o real.

Dentro del texto de La Convención de Varsovia, no se menciona que el transportista esté o no obligado a dar comida ni bebida abordo, o que tenga que ofrecer un mismo precio a todos sus pasajeros. Muchos pasajeros creen que es un derecho inherente al transporte, la comida y la bebida. Actualmente el servicio y la idea de atraer más clientes, ha creado más ventajas para los pasajeros, pero no son obligaciones dentro del contrato.

1. Ambito de aplicación:

En lo concerniente al ámbito de aplicación de los boletos aéreos, como ya dijimos, el Artículo 671 del Código de Comercio establece que los boletos de transporte aéreo, para su validez, no están sujetos a formalidades especiales. Podría ser un hecho de gran controversia el lugar donde surte su efecto un boleto de transporte aéreo, es obvio que si se trata de un vuelo dentro del territorio nacional el contrato de transporte, surte sus efectos como lo estipula la ley y por ello debe redactarse en español, como suele suceder actualmente. Lo aparentemente incierto es donde surte su efecto un boleto para iniciar un viaje desde Guatemala a un país extranjero, retornando al territorio nacional. En tal sentido, Ricardo Treviño García (6), señala lo siguiente:

La responsabilidad dentro de la obligación en el contrato de transporte de personas, trasciende al territorio donde se ha de transitar. Es decir, el contrato de transporte aéreo se perfecciona cuando se finaliza la transportación.

Dentro de las condiciones del cumplimiento del contrato de transporte, en viajes al extranjero, encontramos la de supranacionalidad. El cumplimiento puede darse fuera del territorio nacional, por lo que no surte sus efectos contractuales solamente en Guatemala. Ambas partes convienen en salir del territorio nacional pudiendo retornar al mismo, es decir, dejar el fuero de aplicación de la ley nacional y aceptar en caso de incumplimiento normas legales de carácter extranjero, dependiendo del lugar donde se ocurra el mismo.

(6) Treviño García, Ricardo; Los Contratos Civiles y sus generalidades, México D.F., Editorial MacGraw Hill, 1999.P.46

C. Actividades paralelas al contrato de transporte aéreo de personas:

El derecho Mercantil también regula aspectos paralelos al negocio del transporte aéreo, por ejemplo, la actividad del agente de comercio independiente o agente de viajes (Artículos 280 al 291 del Código de Comercio).

Nuestro ordenamiento jurídico en materia de Derecho Mercantil define pocas situaciones que concurren antes, durante y después de iniciada la relación contractual para los casos de transporte aéreo. Por ejemplo: no se establece si es permisible la venta de tarifas aéreas cuyo monto no será devuelto al pasajero, si éste decide no usar el boleto. No se determina si el transportista puede exigir un cobro adicional si el pasajero decide cambiar la fecha de salida o regreso. En otros países, los entes reguladores del transporte aéreo, imponen lineamientos adicionales a los tratados internacionales, los cuales tendrán aplicación solamente en el ámbito territorial del mismo estado.

En lo relativo a la pérdida del boleto, La Convención de Varsovia en su Capítulo II, Sección I, Artículo 3, numeral 2, establece que no tendrá repercusión alguna sobre la relación entre transportista y pasajero, la pérdida del boleto.

Sin embargo no se menciona un cobro adicional, que los transportistas requieren, o la condición de exigir la compra de un nuevo boleto si se produce pérdida o robo del mismo. Estas circunstancias aleatorias no se regulan del todo en nuestro Código de Comercio.

CAPITULO SEGUNDO

RELACION CON OTRAS RAMAS DEL DERECHO

A. Otras ramas del derecho que se relacionan de cierto modo con el transporte aéreo de personas:

Derecho Aeronáutico: la relación guardada con el transporte de personas se circunscribe principalmente con las condiciones de viabilidad, para la operación de vuelos en aeronaves comerciales. Esta rama del Derecho regula la circulación dentro de espacios aéreos delimitados. Es de carácter internacional y conoce todos los aspectos del tráfico aéreo y los sitios para aterrizajes y despegues.

En cuanto a la viabilidad, el Derecho Aeronáutico, se interesa por la seguridad ofrecida al usuario y la mercadería de éste en aparatos que estén en condiciones aceptables para volar. No se interesa por aspectos relacionados con boletos y tarifas. Más adelante veremos que la O.A.C.I. es el principal organismo internacional que regula todo lo relacionado con el Derecho Aeronáutico.

Derecho Internacional Privado: Esta rama del Derecho regula las actividades comerciales y civiles que hemos estudiado anteriormente, entre las personas que intervienen dentro del contrato de transporte aéreo de personas. Se trata de Derecho Internacional, pues suele acontecer que la relación sea entre un transportista y un pasajero de distintas nacionalidades.

En lo relativo al transporte aéreo, la competencia jurisdiccional en asuntos civiles y mercantiles se determina de acuerdo al ordenamiento

En lo relativo al transporte aéreo, la competencia jurisdiccional en asuntos civiles y mercantiles se determina de acuerdo al ordenamiento jurídico interno vigente de cada estado. Al igual que en otras relaciones de Derecho Internacional Privado, en casos de litigio, ambas partes se someten al fuero de un tribunal competente dentro del territorio donde se reclame una situación de incumplimiento del contrato.

Queda claro que en el contrato de transporte aéreo, ambas partes se someten a las disposiciones contenidas en la Convención de Varsovia.

Lo anterior significa que un juez dentro de un proceso civil y mercantil, deberá aplicar de oficio las disposiciones del tratado internacional ya mencionado, pues ambas partes así lo acuerdan desde el momento de ser emitido el boleto.

Derecho Internacional Público: Esta rama del Derecho rige las relaciones de los Estados entre sí y ciertas entidades con personalidad internacional. De tal forma resulta el boleto de transporte aéreo como contrato, normado dentro del ordenamiento del Derecho Internacional Público, específicamente dentro de la Convención de Varsovia.

El Derecho Internacional Público ha convalidado la forma, el uso, la aceptación y la resolución de conflictos, derivados del contrato de transporte aéreo. Lo anterior lo podemos afirmar, debido a la existencia de entidades con personalidad internacional, que han nacido a la vida jurídica por el Derecho Internacional Público.

El contrato de transporte aéreo, hoy en día, se formaliza en la figura del boleto. Su diseño actual es el resultado del trabajo de

instituciones con personalidad jurídica internacional y de expertos, académicos, y otros jurisconsultos. Los acuerdos que se han firmado, entre ellos la Convención de Varsovia, han dado vida a otras instituciones con carácter específico para tratar la nomenclatura que debe utilizarse, las abreviaciones, la forma, el tamaño, los colores y las medidas de seguridad para evitar falsificaciones.

La relación del contrato de transporte aéreo, en especial el internacional, esta muy ligada a resoluciones internacionales. Es por ello que el boleto de avión es un claro ejemplo de acuerdos entre Estados e instituciones internacionales. Tal como el Derecho Internacional Público lo concibe.

Derecho Administrativo: El boleto de transporte aéreo para su existencia depende de muchos factores externos. Entré ellos podemos destacar a los permisos gubernamentales. El Derecho Administrativo, como rama del Derecho, regula el Derecho Público interno y decide en casos específicos, como en el transporte, los trámites y regulaciones aplicables dentro de la legislación de cada país.

Los boletos de transporte aéreo en Guatemala, cuentan con varios permisos y reconocimientos gubernamentales. Como ya se vio anteriormente, el Estado de Guatemala ha aceptado las resoluciones internacionales en cuanto a la forma, uso y regulaciones para la validez del contrato de transporte. Una vez aceptado por el estado de Guatemala, la administración pública ha reconocido el boleto y sus condiciones como aceptables.

En materia fiscal, el boleto de transporte aéreo substituye a una factura sin tener que emitirse otro formulario adicional. El boleto es

reconocido, hasta este año, por la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT). De nuevo haremos mención a la Resolución No. 972, de la Dirección General de Rentas Internas, de fecha 11 de Marzo de 1993, que autoriza a los recibos de los boletos aéreos para la recaudación del Impuesto sobre el Valor Agregado (IVA), y el impuesto aéreo del INGUAT, cada uno de 10% sobre el valor de la tarifa aérea cobrada.

La recaudación es sumamente confiable y eficiente, se realiza por medio de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A. Por sus siglas en inglés), órgano de gran credibilidad que efectúa en parte un trabajo de contralor mundial, e interno en cada país.

En Guatemala, las Agencias de Viaje autorizadas por la I.A.T.A., imprimen los boletos de acuerdo a las leyes del país y bajo los estrictos controles del Programa de Pago Bancario (BSP, Bank Settlement Program) que por más de diez años funciona en nuestro país.

Nuestro Estado acepta que en los boletos aéreos se pueda reflejar un cobro en moneda distinta a la de curso legal, tanto para el pago de los impuestos, como para el pago de la tarifa.

Derecho Constitucional: El Estado de Guatemala ha establecido los mecanismos para ser representado en el exterior y las forma en que sus representantes han de consultar al Congreso de La República sobre la firma o no de un tratado. El fin último es salvaguardar la soberanía nacional y respetar nuestra Constitución Política.

Ratificar, aceptar y firmar, como se ha hecho hasta ahora, tratados que regulan el transporte aéreo, ha sido de acuerdo a los intereses nacionales. Es por ello que los boletos aéreos no son superiores a nuestra ley, simplemente son regulados por tratados internacionales, a los que las partes se someten voluntariamente.

Derecho Financiero: Como se explicó en torno al Derecho Administrativo, el Estado de Guatemala es soberano e independiente, por lo que decide la forma y montos que considere necesarios para la recaudación tributaria.

Hemos de apreciar que el boleto aéreo nace fuera de nuestras fronteras, desde hace muchos años, por mucho tiempo se buscó unificar formas y regulaciones para su uso y aceptación por todo el mundo. El Estado de Guatemala ha participado en este proyecto internacional y ha respetado todos los acuerdos que se han suscrito en tal sentido. Los boletos aéreos en nuestro país no sufren modificación alguna para los efectos de recaudación tributaria.

La relación con el Derecho Financiero entre los boletos y el Estado, no contraviene ninguna disposición interna o externa. Hoy en día fuera de nuestras fronteras se recauda el IVA y el Impuesto del INGUAT en boletos cuyo punto de partida sea Guatemala. Esto se debe a regulaciones de la I.A.T.A. que reconocen como obligación tributaria.

B. Las Tarifas:

Profundizar en tarifas podría ser demasiado extenso, sin embargo para el estudio del Derecho, el tema no representa mayor trascendencia. Apreciaremos únicamente los aspectos más relevantes como:

- a. Publicidad
- b. Temporalidad
- c. Condiciones

a. Publicidad: Las tarifas se ofrecen a los pasajeros verbalmente. Aunque no existen publicaciones gratuitas o a la venta, que permitan a las personas saber por anticipado el precio de una tarifa, las tarifas se hacen publicas en los sistemas de computación de las líneas aéreas y las agencias de viaje autorizadas. En muchos casos, un pasajero llega a solicitar el precio y en una hoja cualquiera, los empleados de las líneas aéreas o agentes autorizados anotan el precio, aunque es una forma escrita, podemos decir que es informal, pues no se trata de una certificación del precio.

El boleto si certifica el precio. Dicho de otra forma, el boleto contiene, entre otras cosas, el valor en números escritos pagado por el pasajero y que se denomina como tarifa.

A pesar de lo anterior muchas líneas aéreas ofrecen tarifas "no publicadas", las cuales son ofertadas de manera discrecional en algunas agencias de viaje. Estas tarifas existen con la finalidad de crear más ventas, y no se hacen públicas en los sistemas computarizados, pues la idea es evitar que un competidor iguale el precio. Normalmente las empresas de aviación venden al mismo precio que sus competidores.

b. Temporalidad: De acuerdo a la práctica comercial vigente, las tarifas se ofrecen de acuerdo a la "temporada". Para las líneas aéreas, las temporadas son dos: Alta y Baja. La primera es aquella en la que el transportista suele tener más ocupación en sus aviones y de acuerdo a la demanda así es la oferta; es decir, mientras menos asientos quedan

disponibles, mayor será el precio a cobrar por éstos. La segunda temporada (baja), es al contrario de la alta, con una gran disponibilidad de asientos y poca demanda por los mismos; es por ello que el transportista "publica" más tarifas a menor precio, para atraer viajeros y evitar que los vuelos despeguen con muchos asientos vacíos.

La temporalidad también se refiere a: La estadía máxima, la compra anticipada y los días de la semana.

La estadía máxima en el mercado de las tarifas, suele ser de un año, seis meses, tres meses o treinta días para completar el viaje. Se permite mayor estadía en el destino a quién más paga. El mínimo para permanecer en el destino suele ser de tres días, antes de poder completar el viaje. No existen mínimos para las tarifas de un año. La compra anticipada se refiere a una condición del transportista sobre una tarifa más baja o en oferta. La condición es que se compre, veintiún, catorce, diez, siete o tres días antes de la salida. Generalmente éste requisito existe por la poca demanda, es decir, si un cliente no compra con cierta anticipación las posibilidades de vender más lugares abordo, disminuyen, especialmente uno o dos días antes de la salida del vuelo. Los días de la semana con más tráfico suelen ser: viernes, sábado y domingo, por eso las empresas de aviación comúnmente, cobran más por viajar en esos días que el resto de la semana. Vale la pena aclarar que las tarifas más altas no tienen un costo mayor, en viajes en fin de semana.

c. Condiciones: Cada tarifa tiene sus propias condiciones. En muchos casos el pago de una tarifa no implica que el transportista tenga que devolver lo pagado cuando el boleto no es utilizado. Ciertas tarifas

estipulan lo anterior, por lo que el comprador debe preguntar que condiciones la regulan.

Las condiciones en las tarifas pueden implicar el pago de una cantidad adicional, por cambios en las fechas de inicio o retorno. Siempre, quien paga más no está afecto a cobros adicionales.

Muchos transportistas ofrecen sus servicios en aeronaves de dos o tres cabinas de servicio, esto significa que quién pague más podrá ocupar asientos más cómodos. Quién viaja en la cabina principal del avión, es decir la menos costosa, no paga el mismo precio de quién va sentado a su lado. La cabina principal es la que más variaciones tiene, en cuanto a las tarifas.

En Guatemala las tarifas no son reguladas por acuerdos gubernamentales, simplemente son ofrecidas unilateralmente por cada transportista quien decide las condiciones a imponer al momento de imprimirse el boleto.

La forma en que se denominan las tarifas es ambigua, por ejemplo para algunas líneas aéreas: KEF30C, significa que es una tarifa para un viaje de ida y vuelta no mayor de treinta días, en asientos de la cabina principal, se conoce como tarifa de excursión. Una tarifa Y, es la denominación de un viaje de ida, sin ningún tipo de restricción, en cabina principal. Una tarifa VNR14AP, significa que la tarifa requiere que la compra sea catorce días antes de la salida, no es reembolsable, y permite el viaje en la cabina principal. C, D, F, A, y B, suele ser la denominación más común para asientos en la cabina de primera clase, solo de ida y sin restricciones.

Las diferentes denominaciones para las tarifas no son conocidas por el público, pues se acentúa más el monto que el nombre de la tarifa.

Muchas tarifas permiten combinaciones, es decir, se paga la ida entre una ciudad y otra a un precio, y el regreso a otro. Por ejemplo: Si la tarifa KEF30C cuesta \$700.00 dólares (en Guatemala es permitido, además de la moneda de curso legal, la venta de tarifas en dólares estadounidenses)

Y la VNRI4AP \$400.00, es permitido (según las reglas) que el pasajero pague la mitad de una y la mitad de otra, lo que al final dará como resultado una tarifa con valor de \$550.00.

La mayoría de tarifas sirven para viajes de ida, o ida y vuelta, pero en algunos casos se permite viajar entre una ciudad A y una B, y si las reglas lo permiten, se puede regresar de C a A, evitando tener que regresar de B.

Las reglas son tan diversas, que podría escribirse un tratado solo de las reglas de tarifas; pero esto no es motivo de estudio para ésta tesis.

C. Características del Transporte Aéreo:

El tema lo limitaremos al estudio de las condiciones en las que debe cumplirse la obligación del transportista, en especial, en los casos de transporte aéreo internacional, pues es esta la prestación contractual adquirida que requiere de un mayor estudio y es fundamental exponer aspectos técnicos que explican el porqué de ciertos aspectos contractuales.

Las características se refieren a la forma en que se prestará el servicio, los lugares en los que se cumple y los elementos temporales en los que se ejecuta la obligación.

En cuanto a la forma en que se presta el servicio:

Suele ser de forma onerosa, y con limitaciones de tiempo para la estadía en el lugar del destino. El servicio que se ofrece, por costumbre, suele ser muy parecido entre los diferentes transportistas. Por ejemplo: la gran mayoría de líneas aéreas permite que un pasajero documente dos maletas, cuyo peso no sea mayor a las setenta libras (70 lbs.), y que abordo lleve consigo una maleta de mano de ciertas dimensiones, las que permiten que la misma pueda colocarse dentro de los compartimientos interiores.

La cantidad y peso del equipaje puede limitarse, en algunos casos a una maleta para documentar, por cada pasajero.

Esta condición obedece a las limitaciones de peso y espacio que predominen en el vuelo.

Un avión consume enormes cantidades de combustible, el cual al ser almacenado en los tanques del mismo, aumenta considerablemente el peso que los motores deberán vencer durante el despegue. A mayor distancia, mayor cantidad de combustible, por lo tanto mayor peso. Un avión despega del suelo con el peso de los pasajeros, del equipaje, del combustible, de las comidas y bebidas, y de su propia estructura. Lo anterior repercute en las limitaciones que el transportista pueda imponer al pasajero.

Adicionalmente podemos decir que la forma en que se cumple la obligación depende mucho de la forma del avión. Un avión pequeño limita más el espacio para el pasajero y su equipaje, mientras que un avión de mayor tamaño concede más libertades. Un avión pequeño, para los transportistas representa mayor economía, aunque acomode menos pasajeros. El avión se considera pequeño si tiene un capacidad menor a los cien pasajeros, y se utiliza para tramos más cortos. El avión mediano, transporta entre cien y doscientos pasajeros, y cualquier cantidad mayor, se transporta en aviones considerados como grandes. De igual forma, el avión grande se utiliza para tramos largos, por ejemplo, vuelos transoceánicos de más de ocho horas.

Sin embargo, en las cláusulas a las que se adhiere un pasajero, el transportista se reserva el derecho de cambiar de equipo (de tipo de avión) y hacer paradas intermedias, no previstas.

Resulta comprensible que un transportista cambie de nave por desperfectos mecánicos y que la suplente no tenga la misma capacidad de espacio y de autonomía de vuelo que la original.

El cliente percibe lo anterior como un caso de mal servicio, sin embargo el transportista goza de ésta ventaja, dentro de las cláusulas del boleto, para evitar el incumplimiento.

En cuanto a los lugares donde se presta el servicio:

Además del avión, el aeropuerto, los centros de atención al cliente y las agencias de viaje completan el círculo de lugares en que se presta el mismo.

El avión se considera como una extensión del espacio aéreo del estado. Se aplica este concepto aún en los casos de aeronaves comerciales y privadas. Lo anterior se refiere al ámbito de aplicación de la ley de cada estado, y podemos encontrar su regulación en el Artículo 121, y 142 de La Constitución Política de la República, que señala los límites territoriales del Estado de Guatemala y reconoce los ámbitos de aplicación de la ley de acuerdo a tratados internacionales, ratificados por nuestro país.

Aunque las aeronaves comerciales no sean estatales, la ley de cada país se mantendrá vigente hasta el momento del aterrizaje, en suelos de otro estado. A esto se resume lo contenido en el Acta final de la Convención de Chicago, firmada el 7 de diciembre de 1944, en su Apéndice II, Artículo 2°. Los ejemplos sobre la extensión de la ley de un estado dentro de avión, sobran. Para ilustrar lo relativo a éste punto, podemos decir lo siguiente: Si un avión de bandera y matrícula guatemalteca aterriza en los E.E.U.U., habiendo algún pasajero que tenga en su poder cigarros cubanos, la persona no ha violado ley estadounidense alguna; toda vez que éste individuo no baje del avión, pues al hacerlo violaría las leyes aduanales de los E.E.U.U. que prohíben expresamente la importación de tabaco cubano. Siguiendo con el ejemplo, si el avión despegar de los E.E.U.U. con destino final México, el pasajero con el tabaco cubano, que no se bajó del avión antes, ahora puede salir sin haber violado la disposición 5 CFR 1320.21 del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América, la cual prohíbe la importación de tabaco cubano, pues el pasajero no abandonó penetró en territorio estadounidense.

El lugar pues, tanto en tierra como en el aire, es donde se combinan las diferentes ramas del Derecho, que explicamos anteriormente.

El transportista, será responsable del cumplimiento de la obligación de acuerdo a:

- a. Normas Internacionales Vigentes
- b. A las Normas de cada Estado donde preste sus servicios.

Las normas internacionales vigentes serán explicadas con más detalle en el próximo capítulo.

En cuanto al extenso tema de las normas de cada Estado, se puede afirmar que sin contradecir La Convención de Varsovia, cada país es libre de exigir ciertas condiciones a los transportistas. Por ejemplo:

La recaudación de ciertas tasas de aeropuerto o impuestos; el pago de una comisión a los agentes de viaje, que el estado considere como apropiada; la prohibición de transportar ciertas mercaderías como equipaje; en fin, todas aquellas disposiciones de cada estado que afectan al transportista para poder ofrecer sus servicios.

Los elementos temporales, son aquellos que determinan el tiempo para que el transportista cumpla con su obligación, y que por adhesión, deben ser respetados por los pasajeros.

Por ejemplo: El transportista pide que el pasajero se presente al mostrador del aeropuerto, dos horas antes de la salida del vuelo. Se entiende que el transportista necesite de cierta antelación para procesar las filas y poder revisar los documentos de viaje, facturar el equipaje y ordenar el abordaje. El transportista suele dar por terminado

el proceso de documentación de cada vuelo, unos treinta minutos antes de la salida.

El concepto de salida, no es el mismo que el de despegue del vuelo. Este es otro elemento en las condiciones del transporte. El vuelo se considera como "salido" al momento del cierre de la puerta del avión, por donde los pasajeros abordaron. Es posible que otra puerta esté abierta, y que se acomode, de último minuto, comida para el vuelo. O puede suceder que el camión que abastece el combustible, esté aún conectado a un tanque de abastecimiento. Si embargo el vuelo se considera como "salido", pues el capitán de la nave ya cuenta con datos finales del peso y balance del avión. Estos datos se pueden ver seriamente afectados por el ingreso, fuera de tiempo, de un pasajero más. Es por ello que el transportista, aún con el avión en tierra, considera que el avión ya ha iniciado el viaje. El avión podrá retroceder del muelle de abordaje, encender motores, la tripulación hará sus procedimientos de rutina previos al despegue, el avión tomará su ruta hacia la pista y esperará hasta que las autoridades de control del aeropuerto le autoricen su salida. En muchos casos el avión puede tomar hasta varias horas antes de efectuar el despegue, esto se debe a problemas como: tráfico excesivo para salir y aterrizar, por razones obvias, las naves que aterrizan tienen prioridad en cuanto al uso de la pista, que aquellas que despegan; mal tiempo en la pista, en ruta o en el lugar del destino.

Sin embargo a pesar que un avión no esté volando, el transportista está cumpliendo con su obligación.

Otro elemento temporal lo constituye el tiempo de vuelo, éste puede acortarse o extenderse debido a condiciones meteorológicas en el aire o en tierra.

El tiempo en la entrega del equipaje no puede exceder de seis meses, de acuerdo a La Convención de Varsovia.

D. LAS IRREGULARIDADES DENTRO DEL CUMPLIMIENTO DE LA OBLIGACION:

Como vimos anteriormente, el transporte aéreo está sujeto a ciertas condiciones que lo pueden volver irregular.

Por ejemplo: mal tiempo en el aire o en tierra, cierre de un aeropuerto (por diversos motivos), huelgas, terremotos, incendios, enfermedades o emergencias médicas abordo, fallas mecánicas, etc.

El transporte aéreo no está libre de problemas que impidan su normal funcionamiento. Este punto reviste una gran importancia para el Derecho, pues debe protegerse tanto al pasajero como al transportista, en casos que estén fuera del control de ambos.

Si un pasajero no se presenta a su vuelo, éste incumple y se somete a cobros adicionales por parte del transportista. Pero en el caso contrario, si el transportista no cuenta con un avión para efectuar el vuelo, no siempre existe incumplimiento. Este principio, lo podemos encontrar en la Convención de Varsovia, y protege al transportista de incurrir en incumplimiento en los siguientes casos:

- Retrasos o cancelaciones por motivos de mal tiempo, ya sea en el punto de origen, en ruta, en el destino final o en un destino alternativo.

- Que el vuelo termine en un aeropuerto alterno, o uno intermedio, por motivos de seguridad de la aeronave, malas condiciones del clima, problemas mecánicos o emergencias médicas abordo.
- Fallas mecánicas que terminen en retrasos o cancelaciones.
- Regreso al aeropuerto de origen por cualquier motivo, como los descritos anteriormente.
- Cambio del equipo ofrecido para el vuelo, por motivos de seguridad, problemas mecánicos u otros.
- Escalas no previstas para el abastecimiento de combustible adicional.
- Cancelación o retraso de un vuelo por motivos de salud de los tripulantes, o por descanso reglamentario para éstos.
- Inspecciones de gobierno.
- Cancelaciones o retrasos por motivos de huelgas, disturbios sociales o de cualquier índole, relacionados con el orden público.

El transportista no habrá incumplido la obligación, siempre y cuando, el pasajero sea llevado hasta su destino final.

- En lo relativo a desviación o interrupción de un vuelo, el transportista deberá continuar con el mismo posteriormente o cambiar de transportista, sin que el pasajero deba pagar más por el nuevo servicio.
- En los casos en los que el transportista se vea obligado a interrumpir el vuelo, por motivos mecánicos o emergencias médicas, el principio de seguridad y preservación de la vida prevalece sobre los derechos individuales. La intención es de no arriesgar la vida de todos (por fallas mecánicas) o de un solo pasajero (si hay una emergencia médica).

- La vida e integridad de las personas y la seguridad de la nave, recaen sobre la persona del capitán o comandante. El piloto tomará la decisión que, a su criterio, considere como apropiada, en asuntos que puedan alterar los planes de vuelo.
- En lo concerniente a retrasos o cancelaciones, por motivos mecánicos o descansos reglamentarios para los tripulantes, el transportista deberá reemplazar el avión por otro, o cambiar de tripulantes. Sin embargo, los problemas internos de la compañía aérea son solamente motivos que justifican cambios en las condiciones ofrecidas para realizar el transporte.

El incumplimiento sucede solo si el transportista no soluciona alguno de los problemas que explicamos con anterioridad. De acuerdo a las cláusulas a las que se adhiere un pasajero desde la compra, un retraso, una cancelación, una escala no prevista, un avión distinto, o un transportista adicional, son condiciones con reserva a favor de la línea aérea.

Es bien cierto que no existe adhesión del transportista a cláusulas que beneficien al pasajero. Pero debemos entender que todo lo relativo al transporte ha sido normado o regulado desde su inicio por los transportistas, que organizados han sido reconocidos por gobiernos, organizaciones e instituciones internacionales, de las que hablaremos más detenidamente en los próximos capítulos.

Quienes sientan que sus derechos no son tomados en cuenta, dentro del contrato de transporte, debieran agruparse en organizaciones que vigilen los derechos del consumidor.

Pareciera que en el contrato de transporte el Derecho solo beneficia al transportista; pero en realidad el transportista no puede garantizar el cumplimiento preciso de sus servicios, especialmente por no poder controlar tantas situaciones que le rodean.

Parece ser que las convenciones y tratados internacionales reconocen la vulnerabilidad de las empresas de aviación a las fallas, y por eso es aceptable que las irregularidades sean resueltas dentro de los terrenos del transportista y no en tribunales. Esto no exime a las líneas aéreas de "toda" responsabilidad, solo les amplía las posibilidades de ser favorecidas por la justicia, siempre que el pasajero haya recibido un servicio "aceptable " dentro de una situación irregular. Así podemos calificar al espíritu de la ley en la Convención de Varsovia, pues no solo concede y reconoce derechos al transportista, sino que regula aspectos relacionados con la responsabilidad en el manejo de la carga, del equipaje y la integridad física de las personas.

Lo anteriormente expuesto nos brinda elementos que nos permiten hacer un análisis más objetivo de las circunstancias que rodean al contrato de transporte aéreo de personas.

E. Situación actual del transporte aéreo de personas:

Hace diez años los precios que se pagaban por volar en avión eran muy similares a los que se pagan aún en el año 2001.

De acuerdo a estadísticas de una línea aérea estadounidense que opera en Guatemala desde hace doce años, una tarifa en dólares, desde Guatemala hasta la ciudad de Los Angeles, era más barata en 1998 que en 1988.

Los costos altos en el sector del transporte han subido considerablemente desde entonces, sin embargo los precios en las tarifas no mantienen esa tendencia.

Gordon Bethune (7), Presidente de Continental Airlines, en su libro "From Worst to First" cita varios elementos en el complicado mundo del transporte aéreo que han mantenido los precios al público sin sufrir considerables alzas:

- Aumento de la población mundial, y en consecuencia incremento de los viajeros por avión, en un promedio del 9% por año, permitiendo a las aerolíneas aumentar sus ventas.
- Aviones nuevos con más eficiencia en el consumo de combustible, y cuya operación requiere de menos tripulantes.
- Mejores sistemas de navegación en tierra y en el aire.
- Reducción de los costos en el servicio de transporte, que van desde la eliminación de comida para vuelos de menor duración, hasta el ahorro de gastos administrativos.
- Desaparición de empresas aéreas subsidiadas por algunos gobiernos, permitiendo así la competencia justa y rentable para los empresarios privados.
- Aumento de las inversiones de capital en las líneas aéreas.
- Mejores sistemas computarizados, de cobro, procesamiento de datos y de colas en los aeropuertos.
- Cobros adicionales a los pasajeros por distintos conceptos.
- Aumento en las ventas de "Primera Clase".
- Reorganización de las empresas de aviación, que en muchos casos vendieron a sus ramificaciones como: cadenas de hoteles, de comida,

(7) Bethune, Gordon M.; From Worst to First, Random House, New York, 1998. P.137

de carga etc. Y en muchos casos mejoraron sus centros de conexiones, eliminando destinos de poca rentabilidad.

Lo anterior ha redundado en beneficios para los pasajeros, que no han tenido que pagar más por los boletos.

En la actualidad las líneas aéreas han reducido los pagos de comisiones a los agentes de viaje y han incrementado sus ventas directas, en especial desde la comercialización por Internet. Esto ha aumentado las ganancias y las ventas.

El presente está lleno de mejoras tecnológicas que ahorran costos al transportista. El futuro cercano seguirá ésta trayectoria, sin embargo las líneas aéreas pueden llegar a la quiebra fácilmente si ocurren alzas en el precio del petróleo, de manera súbita y constante. El petróleo es un aspecto muy sensible para las empresas de aviación.

CAPITULO TERCERO

LAS INSTITUCIONES INTERNACIONALES REGULADORAS DEL TRANSPORTE AEREO COMERCIAL.

A. Antecedentes.

El contrato de transporte aéreo como tal nace a principios del Siglo XX, junto con los inventos que hicieron necesaria su regulación, entre ellos: el avión y el dirigible aerostático.

Ab initio el contrato de transporte ya conocía, desde la Edad Antigua, formas privadas sin carácter nacional o estatal para su regulación mercantil. El contrato de transporte aéreo debió regularse en cada país, pues no solo se trataba de la transacción mercantil derivada de los nuevos inventos, sino que combinaba el aspecto de la soberanía del espacio aéreo territorial.

Desde 1880 ya existía un creciente interés para el Derecho por determinar la soberanía de cada país, con respecto al espacio aéreo, esto como resultado de la navegación en globos de aire caliente. Con el tiempo se convirtió en una nueva fuente de estudio para el Derecho, naciendo el Derecho Aeronáutico. El contrato de transporte aéreo interesa más al Derecho Civil y el Derecho Mercantil, pues involucra a personas. El Derecho Aeronáutico se relaciona más con el Derecho Público y el Derecho Administrativo.

En Guatemala el concepto de contrato de transporte tuvo su origen en el transporte marítimo y ferroviario. Tiempo antes de la llegada del

primer vuelo comercial de Pan American Airways, en un avión Ford, el 4 de septiembre de 1929, en el Campo de Marte.

En sus inicios el contrato de transporte aéreo no era de carácter formal, era *Facio ut des*, es decir que su existencia dependía de alguna expresión de consentimiento (dar y recibir; pagar y volar), entre quienes se atrevían a desafiar las alturas y las compañías que cada vez intentaban perfeccionar más la navegación aérea. El Derecho y la costumbre darían paso a la forma y la aceptación del boleto aéreo. Más adelante el Derecho regularía esta simple transacción comercial.

Inicialmente y al igual que en otros países, la compañía aérea emitía un boleto para los diferentes tramos que el pasajero utilizaría durante el viaje. El boleto se vendía directamente al comprador. Posteriormente los boletos o pasajes fueron distribuidos por agentes de comercio, mejor conocidos como agentes de viaje, cuya actividad está regulada por los Artículos 280 al 291 del Código de Comercio, Decreto número 2-70.

Simultáneamente por todo el mundo se vendían los pasajes aéreos sin regulación legal, hasta que el Derecho interno en muchos países decidió normar la actividad de la venta y legislar el cumplimiento de la obligación, garantizando certeza jurídica en el negocio del transporte por aire.

En los inicios del Derecho Aeronáutico se buscaba ordenar el conjunto de normas y principios que lo sustentarian, se vio la importancia de regular el aspecto mercantil, pero debido a los acontecimientos de las primeras décadas del siglo XX, la importancia de los asuntos mercantiles

en los asuntos aeronáuticos quedó relegada a tiempos de mejor convivencia entre estados.

Después del éxito que tuvieron los aviones durante la Primera Guerra Mundial, éstos llegaron a convertirse en la solución del transporte de correos y de pasajeros. Ante el creciente uso de los aeroplanos, muchos países vieron la necesidad de normar dos aspectos que involucraban su utilización: 1.) la transacción mercantil y 2.) la observancia de normas para la navegación sobre espacios aéreos internacionales.

Es decir, el contrato de transporte solo incluiría una nueva modalidad: la aérea.

Las leyes de la mayoría de estados ya eran vigilantes de las transacciones mercantiles, incluyendo las obligaciones relacionadas con el transporte. Las empresas de aviación plantearon la necesidad de crear una forma universal con aceptación legal internacional, capaz de simplificar la transacción, y que a su vez fuera la forma física del contrato.

Era evidente que el transporte aéreo trascendía las fronteras territoriales y que era de suma importancia para el Derecho Internacional la homogeneidad de la transacción mercantil. La primera reunión internacional cuyo objeto fue buscar la estandarización del boleto como contrato, fue llevada a cabo en La Habana en 1919, el texto final de la Convención de La Habana, fue suscrita por el Estado de Guatemala el 13 de octubre de ese año. Al final no incluyó nada relativo a los boletos. Simultáneamente en Francia se llevó a cabo la firma de La Convención de París, siendo la tercera que desde 1880 buscaría regular aspectos de soberanía aérea. Esta vez con la idea de establecer los

principios del espacio aéreo internacional, se creó la Comisión Permanente Civil de Aeronáutica. Sin embargo el problema mercantil del boleto como contrato no tuvo mucha relevancia.

En aquel momento también era importante normar la transacción comercial, y no solo los aspectos de soberanía aérea, matrículas para las aeronaves, permisos de aterrizaje y despegue, licencias para volar, ámbitos espaciales para la aplicación de la ley, creación de instituciones gubernamentales para el control de los vuelos, límites para los espacios de vuelo, y todo lo relacionado con la navegación aérea. Es decir no solo revestía de importancia lo concerniente al Derecho Aeronáutico, era importante normar las relaciones entre las personas.

De esto podemos aprender que nacen dos corrientes de Derecho en el campo de la aviación: una corriente con interés en el Derecho Mercantil y su aplicación en el campo del transporte aéreo, y otra de interés nacional que buscaba regular el ámbito de aplicación la ley y la soberanía de cada estado.

La situación inicial del contrato de transporte aéreo fue en un principio incierta, con el tiempo y la separación entre el Derecho Aeronáutico y los aspectos mercantiles del contrato, se llegó a regular la transacción como la conocemos en la actualidad.

Hasta hoy esas dos corrientes continúan vigentes y son motivo de estudio separado. Por una parte se estudia la actividad mercantil de la aviación, y por otra el Derecho Público a través del Derecho Aeronáutico.

La corriente que es motivo de estudio e investigación para esta tesis, es la corriente mercantilista dentro de la actividad del transporte aéreo de personas.

Desde la firma de la Convención de Varsovia en 1929, (Decreto 017-71, y Decreto 016-94 del Congreso de la República) se acordaron ciertas reglas para el transporte aéreo internacional de personas. La mayoría de éstas reglas fueron ratificadas y ampliadas por la Convención de Chicago en 1944 (Decreto 058-97 del Congreso de la República). Esto sucedió por la imperante necesidad de crear normas que fueran cumplidas por los transportistas y que sirvieran como garantías a los usuarios.

Así mismo se dio inicio a un proyecto que buscaba la estandarización en la forma de los boletos, lo que permitiría a una persona comprar un pasaje, sin importar donde, para llegar a cualquier parte del mundo, con su equipaje, empleando cualquier compañía aérea.

Separadamente se legisló en materia de tráfico y soberanía del espacio aéreo y se acordaron distintas reglas para la navegación aérea.

La Gran Depresión en los E.E.U.U. y la Segunda Guerra Mundial interrumpieron los planes de estandarización de las formas y contratos de transporte hasta 1944.

En Guatemala, nuestra legislación contempló solamente los aspectos que se conocen en el Código de Comercio, Decreto número 2-70, los cuales podemos encontrar desde el Artículo 794 hasta el Artículo 823.

A continuación estudiaremos de manera general a las dos mayores organizaciones relacionadas con el transporte aéreo internacional. Sus implicaciones en la situación actual del contrato de transporte aéreo de pasajeros, y sus principales funciones. Ambas son reconocidas internacionalmente y su campo de trabajo es a nivel mundial, no regional como otras organizaciones civiles. Cada una conoce aspectos diferentes en materia de transporte aéreo, a pesar de ello se complementan.

B. La Organización de Aviación Civil Internacional

(O.A.C.I.)

Esta organización no fue la primera que se creó con carácter internacional, pero ha llegado a ser la más respetada por la mayoría de estados, y en la actualidad es la institución de Derecho Aeronáutico más antigua y con mayor influencia en el Derecho Internacional.

En 1944 a instancias de la O.N.U. fue creada la O.A.C.I.

(Organización de Aviación Civil Internacional).

En 1947 la O.A.C.I. quedó formalmente establecida, y desde entonces se encarga de promulgar leyes y tratados de Derecho aeronáutico internacional, verificar su cumplimiento y promover acuerdos específicos en asambleas mundiales. La legislación que más interesa a la O.A.C.I. se relaciona principalmente con el tráfico sobre el espacio aéreo de los países, la seguridad y los permisos gubernamentales para la operación de aeronaves en todo el mundo. La sede de la O.A.C.I. se encuentra en Montreal, Canadá.

1.) Funciones:

La O.A.C.I. es una agencia de Naciones Unidas para el desarrollo y la promoción de la cooperación internacional en materia de aviación civil (Derecho Aeronáutico).

Su principal actividad es la constante revisión de la legislación internacional vigente, la elaboración de tratados, convenciones y protocolos que regulen todos los aspectos de la aviación civil, y la resolución de asuntos específicos que interesan a la aviación.

Las bases para el funcionamiento de la O.A.C.I. se desprenden de la Comisión Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A) de 1929, la cual incluía a varios estados, entre ellos a los de la Convención Ibero-Americana de Navegación Aérea de 1926, en los que figuraba el Estado de Guatemala. Antes de llamarse como lo hace ahora, la O.A.C.I. era conocida con el nombre de O.P.A.C.I. (Organismo Provisional de Aviación Civil Internacional).

Al día de hoy en la O.A.C.I. están representados 180 países que se reúnen cada tres años en una asamblea. Se integra además por 33 socios que son electos por ésta, para su órgano ejecutivo, el cual es de carácter provisional. La O.A.C.I. tiene una secretaría permanente y dirige varios comités técnicos, entre ellos: el comité de biblioteca; el comité publicación y difusión de tratados; y el comité de verificación del cumplimiento de los tratados, convenciones y protocolos.

2.) Aspectos que regula:

Como ya se ha visto en los párrafos anteriores, la O.A.C.I. promueve la cooperación internacional en materia de aviación civil; promulga tratados, convenciones y protocolos; verifica el cumplimiento de los mismos; reconoce a la aviación militar y estatal; delimita los espacios aéreos de la aviación civil y reconoce los espacios aéreos restringidos; y finalmente, busca la estandarización de la legislación de aviación civil. Es pues, una entidad cuya función es meramente de Derecho Aeronáutico, no intenta regular la actividad mercantil que se da dentro de las transacciones entre transportistas y usuarios del transporte.

Para la O.A.C.I. no es relevante el aspecto mercantil, lo que le interesa es el desarrollo de vuelos en espacios claramente determinados por el Derecho, poniendo en práctica procedimientos de seguridad para cumplir con la navegación aérea, es decir que la O.A.C.I. es como un departamento de tránsito que regula y verifica el cumplimiento de leyes que permiten el uso de las carreteras aéreas. El término "airway" (significa: camino en el aire) y las naves utilizan éstas rutas para poder volar a determinadas alturas, en vectores invisibles que les permiten circular sin riesgos de colisiones, el uso de los "airways" es un motivo de interés para la O.A.C.I.

En realidad la O.A.C.I. no es más que una policía del espacio aéreo. La O.A.C.I. verifica el cumplimiento de las normas suscritas por cada país, en caso de incumplimiento la organización rinde un informe al Secretario General de las Naciones Unidas con la intención de imponer sanciones

económicas al país miembro que no cumpla con las disposiciones internacionales. Sus informes son de carácter vinculante.

C. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional. (I.A.T.A.):

Los estados y sus representantes diplomáticos se reunieron para dar vida a la O.A.C.I., mientras tanto los transportistas se organizaron como gremio y de tal causa nació la International Air Transport Association ó I.A.T.A.

En sus inicios, la idea de crear la I.A.T.A fue con el propósito de regular los aspectos mercantiles y de espacio aéreo en una sola asociación.

La primera reunión con esa finalidad fue en 1919, en La Haya. Su nombre inicial fue: Asociación Internacional de Tráfico Aéreo, posteriormente se modificó Tráfico por Transporte. Hoy se le conoce como I.A.T.A., por sus siglas en inglés. Inicialmente agrupaba sociedades dedicadas al transporte aéreo y no solo transportistas.

La I.A.T.A. quedó formalmente instituida en 1945, en La Haya. El origen de la I.A.T.A. fue representar los intereses de la industria del transporte aéreo. La O.A.C.I., por su parte representa a los estados, permitiendo que en una mesa de negociaciones los estados y los transportistas resuelvan lo concerniente al transporte en general. Originalmente la I.A.T.A. fue concebida de manera mixta, es decir por delegaciones de varios estados que a su vez representaban los intereses de las empresas de aviación comercial, las cuales en un principio, eran empresas estatales conocidas como líneas aéreas de bandera.

La Convención de Varsovia fue la primera en regular la actividad del transporte aéreo de pasajeros, subsecuentemente se modificaron ciertas condiciones del transporte aéreo por otras convenciones y protocolos, entre ellos: la Convención de Chicago en 1944, la Convención de Ginebra de 1952 y el Protocolo de La Haya en 1955.

Se han elaborado otros tratados que han modificado ciertas cláusulas, párrafos y aspectos temporales de acuerdo a cambios políticos y económicos. Pero, en esencia la Convención de Varsovia y el Protocolo de La Haya siguen siendo los principios del Derecho Aeronáutico y El Derecho Mercantil en materia de transporte de personas.

Los Tratados y Protocolos anteriores han sido ratificados y aceptados en su totalidad y sin reserva alguna, por el estado de Guatemala.

1.) Funciones:

La I.A.T.A. promueve con carácter privado: La seguridad en los servicios de aviación, el reconocimiento de la actividad del transporte como industria, la viabilidad financiera en las operaciones aéreas, la creación y el mantenimiento de procedimientos estándar para la venta al público, la observancia de la ley en los estados donde sus miembros operen, apoyo a las autoridades donde vuelen sus miembros, y mejorar las condiciones laborales de quienes se emplean dentro de la industria del transporte aéreo.

La I.A.T.A elabora reportes anuales para sus miembros, éstos se reúnen periódicamente en las distintas regiones en las que se divide la asociación, y en asamblea general una vez al año donde concurren todos los miembros. Sus miembros son las líneas aéreas, en algunos casos estatales y sus agentes autorizados para la venta al público, éstos últimos como asistentes con voz pero sin voto en la toma de decisiones.

2. Aspectos que regula:

La I.A.T.A. regula la transacción mercantil del transporte de personas y carga. Adicionalmente regula los aspectos relacionados con la oferta pública de tarifas y boletos de manera directa, o por medio de agentes autorizados.

La I.A.T.A. no establece controles de precios, ni limita la cantidad de vuelos que se ofrecen al público. La I.A.T.A. solo vigila que sus disposiciones sean cumplidas por cada miembro y sus empleados.

Las principales disposiciones y atribuciones de la I.A.T.A. son: El uso de formas universales (boletos) cuyo texto sea en idioma inglés; la denominación abreviada de las ciudades que ofrecen servicios aeroportuarios con fines comerciales; la publicación de tarifas aéreas para el conocimiento de los agentes autorizados y las personas en general; la recaudación, el pago entre transportistas, agentes y éstos entre sí; el pago y retención de impuestos sobre las ventas de boletos; los reembolsos de boletos no usados; transferencias monetarias desde varios países hasta la sede de cada línea aérea.

La I.A.T.A. no tiene carácter estatal, no impone multas a sus miembros, se rige por sus propios estatutos denominados: "Resoluciones".

En Guatemala, la I.A.T.A. avala las transacciones de aproximadamente 142 agencias de viaje en todo el país. Estas por su parte, cumplen con una serie de disposiciones de carácter privado para ser autorizadas como "Agencias IATA", lo que les permite: la emisión de boletos de cualquier línea aérea a cualquier aeropuerto del mundo, dentro de las normas de la I.A.T.A. y principalmente de la O.A.C.I.; cobrar tarifas e impuestos, mismos que serán distribuidos por la I.A.T.A. a las diferentes líneas aéreas y organismos fiscales de cada estado; descontar para sí, el monto fijado por cada transportista como la comisión por la venta de cada boleto.

Cada agencia de viajes por medio de garantías pecuniarias podrá asegurar su admisión en la I.A.T.A., en caso de incumplimiento en los pagos quincenales, la I.A.T.A. decomisará los boletos y otras formas contables y exigirá el pago íntegro de los montos pendientes, exigiendo que las garantías se hagan efectivas.

Las agencias de viaje se someten voluntariamente a éste régimen, el cual es totalmente privado, y no es regulado por nuestra legislación vigente.

CAPITULO CUARTO

LOS ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO DE PASAJEROS

A. El Transportista:

1. **Definición:** De los muchos conceptos existentes utilizaremos de nuevo los de Cabanellas (9), quién define a la persona del transportista como: Quién se compromete a conducir a otras personas o bienes, mediante el pago de una cantidad o porte, a un punto establecido.

La definición anterior, bajo un lente jurídico, contiene varios principios y normas de Derecho Sustantivo, es decir de regulación de la conducta humana, en este caso, dentro del contrato de transporte.

Veamos pues, cada principio y norma de fondo, contenidas dentro del concepto anterior.

El Compromiso, recae en la persona del transportista (compromisario), quien es facultado por otras personas a resolver o efectuar alguna cosa. Está claro que el transportista actúa mediante el pago, que a su vez, es la forma en que el pasajero delega la resolución del transporte aéreo para sí mismo.

Aceptación Contractual, de acuerdo a los conceptos esbozados por Ricardo Alvarado Sandoval (10), en este caso el transportista asume la responsabilidad de cumplir con la obligación principal, de manera expresa, oral, escrita y por signos inequívocos como el boleto y los

(9) Cabanellas, Guillermo; Diccionario de Derecho Usual, Buenos Aires, Editorial Atalaya, 1945.p. 465.

(10) Alvarado Sandoval, Ricardo. Curso gráfico de los contratos en particular, en la legislación guatemalteca, Tesis, Universidad de San Carlos de Guatemala. 1978. P.19

la hacen presumir, como la reservación anticipada de un asiento para determinado vuelo, exigida por éste al pasajero.

2. Atribuciones, o efectos del contrato: Podemos decir que el transportista es la persona o empresa encomendada para realizar el transporte, en éste caso, por la vía aérea. El transportista se compromete, mediante el pago anticipado o crédito, a cumplir con el transporte y mediante actos, formas escritas o expresiones orales, manifiesta su aceptación contractual.

Su obligación está determinada de acuerdo con la ley. Para los casos de transporte aéreo internacional de personas, la Convención de Varsovia es el máximo tratado vigente en tal sentido, el cual está plenamente reconocido por el Estado de Guatemala. El tratado contempla una serie de irregularidades que pueden acontecer. Es responsabilidad del transportista proveer, aún valiéndose de terceros, de formas seguras de transporte, dentro de un plazo razonable en los casos de situaciones irregulares.

De acuerdo a Edmundo Vásquez Martínez (11), el transportista está obligado a: conducir al viajero ileso al lugar del destino convenido; realizar el viaje por el itinerario señalado; utilizar vehículos en condiciones adecuadas para el servicio; y, transportar el equipaje del pasajero.

Los conceptos anteriores se aplican de acuerdo al *deber ser*

(11) Vásquez Martínez, Edmundo; Instituciones de Derecho Mercantil, Guatemala, Editorial Universitaria, 1966.p.164

de la norma jurídica, sin embargo y como dijimos anteriormente, el transportista hoy en día está amparado por una serie de ventajas legales para evitar el incumplimiento.

En base al contenido de la Convención de Varsovia, podemos citar algunas de las más importantes atribuciones de los transportistas, además de recibir el pago:

- Efectuar el transporte, aún valiéndose de terceros, sin perjuicio para el pasajero.
- Proteger la integridad física de las personas, antes, durante o después de un vuelo.
- Utilizar equipos de transporte en buenas condiciones.
- Emplear procedimientos que no pongan en riesgos a quienes se sirven del transporte ni a terceros.
- Observar las leyes de cada estado en el que realicen vuelos, dentro de las prácticas y costumbres del lugar.
- Fijar los precios anticipadamente.
- Cumplir con la entrega del equipaje, en un plazo no mayor de seis meses, o resarcir los gastos que resulten por la pérdida del mismo.
- Respetar las reservaciones hechas con anticipación y no vender más asientos de los que debe, aunque se valga de terceros para garantizar el transporte. Esta práctica es conocida como "sobre venta".

Los efectos del contrato se extienden a más, sin embargo, lo más relevante de las atribuciones es el cumplimiento del transporte en sí. La integridad física de las personas y de terceros, y la observancia de leyes estatales son atribuciones que siguen a lo principal. De acuerdo al principio de "Accessorium sequitur principale", que significa que lo

accesorio sigue a lo principal. No es que la seguridad y la obediencia a la ley no sean importantes, éstas se cumplen conjuntamente con la obligación principal, que es el transporte mismo.

B. El Pasajero.

1. **Definición:** De acuerdo con Manuel Ossorio (12), el pasajero es la forma antonomástica con la que se denomina a quién posee un billete o documento, en el que conste lo pagado por el servicio en que sea transportado.

Dicho en otras palabras, quien paga y tiene como probarlo, es llamado viajero o pasajero durante la transportación.

René Villegas Lara (13) atribuye al "comprador" el beneficio del contrato. El Derecho es ley para ambas partes, y no exime de obligaciones a quien contrata.

Analizando el concepto dentro de un contexto jurídico, podemos notar que la persona cumple con el pago. Además se deja transportar, es decir, permite que el transportista le lleve. Esto implica que la persona acepte las condiciones que el transportista pueda requerir, relativas al tiempo, modo, y otras que explicamos en el capítulo pasado.

El pasajero se adhiere a diversas condiciones y el pago, expresa la aceptación de las mismas.

(12) Ossorio y Florit, Manuel.op.cit.p.141

(13) Villegas Lara, René; Derecho Mercantil Guatemalteco, Tomo I, Guatemala, Editorial Universitaria. 1988. p.33.

2. Atribuciones o efectos del contrato: Principalmente las facultades o potestades que dentro del contrato de transporte tiene el pasajero, se relacionan con las condiciones a las que se adhiere desde el principio. Es decir, que acepta las posibles irregularidades ya explicadas, los pagos adicionales que pudieran surgir, los retrasos en la entrega del equipaje, etc. Lamentablemente, el pasajero no siempre sabe o llega a conocer de antemano las cláusulas que regirán la relación con el transportista.

El pasajero supone, que además de las atribuciones que recaen sobre el transportista (las que explicamos con anterioridad), existen otras que no necesariamente están reguladas por la ley; en este caso la Convención de Varsovia. Por ejemplo, que el transportista sirva comida en todos los vuelos, el pago de hospedaje en casos de mal tiempo, la compensación por un retraso, la entrega inmediata del equipaje, etc.

Entre las atribuciones del pasajero y las expectativas que éste tiene acerca del servicio existen lagunas, en cuanto a que se desea esperar y que es lo que debe esperarse. El viajero no siempre llega a tener una idea completa de lo que recibirá, por el monto que ya pagó. Sin embargo, espera que el transportista cumpla siempre y que las ventajas sean a favor del pasajero, no como en realidad suele acontecer.

Probablemente la principal atribución del pasajero debiera ser el claro entendimiento de las normas vigentes del transporte aéreo internacional. El pasajero no solo tiene la potestad de ser transportado, tiene la obligación de acatar las disposiciones inherentes al contrato de transporte aéreo.

Nuevamente, citando a Edmundo Vásquez Martínez (14), el pasajero dentro de la relación debe: pagar el precio del transporte; realizar el viaje en la fecha convenida; utilizar el vehículo señalado para el efecto; ocupar el asiento que se le destine; y, tomar las precauciones de seguridad debidas.

Estamos de acuerdo con los conceptos anteriores, aunque en la actualidad muchos pasajeros no se presentan el día y hora señalados para el viaje, lo que resulta en pérdidas para los transportistas. Algunas líneas aéreas han implementado la política de cobros adicionales por cambios de fecha, lo cual es consecuencia del incumplimiento por parte del pasajero. Esto es probablemente muy aceptable para favorecer al transportista, sin embargo éste no siempre anuncia su política de cambios adecuadamente, causando sorpresas no deseadas a quienes desean cambiar la fecha de su viaje. En algunos casos las líneas aéreas no permiten cambios de fecha, obligando al viajero a comprar un nuevo boleto, algo muy discutido pero sin mayor trascendencia para muchos estados, como Guatemala.

Podemos concluir que es importante la divulgación de las condiciones del transporte, previo al pago por tal concepto. El desconocimiento de las cláusulas a las que se adhiere un pasajero resulta en lagunas legales, al momento de suponerse un incumplimiento dentro de la relación contractual.

(14) Vásquez Martínez, Edmundo; op. cit. p. 162

C. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES DENTRO DE LA RELACION, QUE SURGEN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO DE PERSONAS.

Hemos explicado los derechos y obligaciones, de las partes, de manera indirecta en los párrafos anteriores. Ahondaremos en el aspecto doctrinal. De acuerdo a Edmundo Vázquez (15), dentro de los elementos del contrato de transporte aéreo de personas, existen consideraciones relevantes en materia doctrinal. Podemos referirnos a la doctrina francesa, que considera que la *confianza* es un elemento del contrato, además de los personales. Que imprime *lógica jurídica*, pues la dispensa que ambos se confían mutuamente es la que consuma la intención en acción del transporte.

En un inicio volar era desconocido para muchos, el miedo obstaculizaba la relación entre el pasajero y el transportista. La confianza vino a cambiar las cosas, las personas se dejaron transportar más seguido fortaleciendo a la industria de la aviación.

Hoy después de más de medio siglo, la aviación ha ganado mucha confianza, pero la misma no ha dejado de ser un elemento en la relación jurídica del transporte, entre los derechos y las obligaciones.

Hoy se confía en los procedimientos de seguridad, tanto mecánicos como antiterroristas; en la puntualidad; en el trato amable; en la certeza de recibir el servicio de acuerdo a lo ofrecido; en el respeto del pasajero hacia los tripulantes; en la comprensión del pasajero ante las eventualidades; etc. Es por eso que la confianza sigue siendo otro elemento en el contrato de transporte. Es un derecho y una obligación más, pues ambas partes deben confiar plenamente los unos en los otros.

(15)Vázquez Martínez,Edmundo;op.cit.p.160

APENDICE

A. MODELO DE LA TRANSACCION Y DE LOS BOLETOS ACTUALES:

1. Como manejan los costos las líneas aéreas:

Para poder comprender como se desarrolla la transacción debemos explicar la administración de las líneas aéreas. Lo que explicaremos enseguida es la recopilación de muchos años de experiencia, sumado a información que puede verificarse con líneas aéreas y agencias de viajes, principalmente.

Las compañías aéreas manejan un inventario de asientos para la venta. Este se limita a la cantidad de asientos que tiene cada avión. Uno de los principios administrativos que se aplican dentro de la aviación comercial, es que no se puede vender el derecho de uso de los asientos de un avión a un mismo precio. Aquí es donde las tarifas juegan un papel importante para la rentabilidad del negocio.

Veamos un ejemplo:

Si un avión tiene cien (100) asientos, de los cuales diez (10) son de la cabina de primera clase y noventa (90) de la cabina de clase económica, el transportista no venderá los cien (100) a un mismo precio. La razón es porque el costo del combustible, seguros, tripulantes, renta del aparato, entre otras cosas, hace que el costo juegue peligrosamente en contra de la rentabilidad.

Dentro del mismo ejemplo podemos decir que la nave volará por espacio de dos horas hasta su destino final, utilizará el combustible necesario

para el despegue, durante el trayecto y una reserva que le permita volar a un aeropuerto alterno por espacio de una hora adicional, de ser necesario. Por tratarse de un ejemplo, no utilizaremos costos reales. Si el aparato requiere de unos cinco mil (5,000) galones de combustible, a un costo de un dólar estadounidense por galón, necesitaría cubrir el costo de cinco mil dólares, además de otros dos mil (2,000) dólares en concepto de renta, seguros y tripulantes. El total sería de siete mil (7,000) dólares para nuestro ejemplo. El transportista pretende ganar un monto y no solo cubrir gastos, por lo cual se fijará una meta mínima de diez mil (10,000) dólares como la recaudación total de la venta.

En la vida real, el transportista no dividirá los diez mil (10,000) dólares entre los cien (100) asientos, lo que costaría cien (100) por asiento. Lo hará de la siguiente manera:

Calculará el costo por milla aérea volada, y cobrará cada milla por los siguientes tramos que utilice el viajero, es decir no solo el tramo del primer al segundo punto, sino que hasta un tercer o cuarto punto.

Ofrecerá los asientos a un precio que, como ya dijimos, dependerá de la distancia. A mayor distancia, menor utilidad. Es por eso que una persona sentada al lado de otra no siempre paga un mismo precio.

El avión de nuestro ejemplo solo vuela de un punto a otro y no cobra por tramos adicionales, por lo que no nos preocuparemos de la fórmula anterior. El transportista conoce el promedio de ocupación de su nave en cada tramo, para éste caso supondremos que la ruta genera una ocupación con un promedio del sesenta por ciento (60%). Es decir que sesenta (60) pasajeros pagarán el mínimo esperado de diez mil (10,000). El transportista ofrecerá varias tarifas, unas para un viaje de treinta días, otras para un viaje de noventa días, otras para viajar solo de ida

y otras para viajar en primera clase. El precio al público sería más o menos así (se supone el precio en dólares de los E.E.U.U.; las "clases" son ejemplos reales de la denominación que se utiliza en la aviación comercial):

8 asientos de primera clase o clase "C", para viajar solo de ida a \$1290.00 cada uno.

2 asientos de primera clase o clase "A", para viajar de ida y vuelta a \$1935.00 cada uno.

10 asientos de clase económica o clase "Y", para viajar solo de ida a \$220.00 cada uno.

10 asientos de clase económica o clase "H", para viajar de ida y vuelta por noventa días a \$360.00 cada uno.

35 asientos de clase económica o clase "K", para viajar de ida y vuelta por treinta días a \$ 330.00 cada uno.

25 asientos de clase económica o clase "V", para viajar de ida y vuelta por treinta días, con la condición de exigir la compra con un mínimo de 7 días antes de la salida del avión, el pago adicional de \$50.00 por concepto de cambios (si el pasajero así lo dispone) a \$280.00 cada uno.

10 asientos de clase económica o clase "Q", para viajar de ida y vuelta por treinta días, con la condición de exigir la compra con un mínimo de 14 días antes de la salida del avión, el pago adicional de \$50.00 por concepto de cambios (si el pasajero así lo dispone) a \$250.00 cada uno.

La "clase" es el nombre que reciben las tarifas, y no limitan el servicio que el pasajero recibirá, es decir el que pagó "Q" recibe el mismo trato que el que pagó "Y", la diferencia es simplemente el precio que pagan, el tipo de viaje que harán y la cabina que utilizan.

En nuestro ejemplo la compañía aérea espera vender los asientos con tarifa (clase) "Q", "V" y "K" antes que las tarifas (clase) "H", "Y", "A" y "C".

Como dijimos, en el caso de una ocupación del sesenta por ciento (60%), unos tres días antes de la salida del vuelo, el avión tendría vendidos unos cincuenta y nueve asientos en la cabina económica, y uno en la cabina de primera clase. El ejemplo podría seguir así: con todos los espacios en tarifas "Q", "V" y "K" vendidos y un asiento de tarifa "C", la recaudación sería de \$10,000.00. El total sería la suma de la mitad de cada boleto de ida y vuelta, y el total de los boletos de ida. Sobre estas cantidades se fijan los porcentajes de comisiones que pagan las compañías de aviación a agencias de viajes, tarjetas de crédito bancos etc. El pasajero paga los impuestos sobre el total de la tarifa y comisiones. Siguiendo con el ejemplo, el que compró la tarifa de \$250.00 realmente pagó \$325.00 de tarifa y (en Guatemala) \$65.00 de impuestos. La línea aérea solo recibe \$250.00, el 30% de comisiones, los paga el usuario, al igual que los impuestos. En este caso, el avión aún tendría asientos disponibles a la venta y la ganancia sería aún mayor, por cada asiento adicional vendido. Sin embargo ya no se ofrecerían más tarifas de menor precio, pues la intención es vender de acuerdo al inventario.

El ejemplo anterior nos permite conocer algunas interioridades de las líneas aéreas:

- Los asientos no pueden venderse al mismo precio.
- Primero se venden los espacios de menor precio, luego aquellos con precios más altos.
- Que las tarifas se calculan con un incremento variable por concepto de comisiones e impuestos, esto lo paga el usuario.

- Las tarifas de menor precio se venden con mayor anticipación, y son la mayor base de la recaudación. Las tarifas de primera clase son las más rentables, es por ello que el servicio es mejor, y busca atraer más usuarios.

Los espacios disponibles de cada avión comercial, especialmente de las líneas aéreas que utilizan los boletos de la I.A.T.A., están a la venta por medio de sistemas computarizados. Estos sistemas están al alcance de la mayoría de agencias de viaje de todo el mundo.

2. Como se efectúa la transacción:

Las líneas aéreas ofrecen sus espacios disponibles al público, por medio de sistemas computarizados en agencias de viaje, sitios de Internet, por teléfono, o directamente en sus oficinas. El departamento de reservaciones de cada compañía maneja los inventarios con anticipación. Una reservación no garantiza un número de asiento abordo, éste debe pedirse por aparte. El pasajero al tener una reservación se compromete a comprar un boleto de acuerdo al itinerario, así lo interpreta la línea aérea. Como vimos anteriormente, si la persona compra el boleto haciendo uso de una tarifa de menor valor, tiene que comprar el boleto de acuerdo a las condiciones que el transportista imponga. Es decir, se pide una reservación un día y, por lo general, se debe comprar el boleto unos tres días antes de la salida del vuelo, o tres días después de pedirse la reservación. Esto varía según la fecha en que se haga la reservación.

Si el boleto se compra en una agencia de viaje, ésta debe estar autorizada por cada transportista para emitir el boleto. Como vimos en

capítulos anteriores, la I.A.T.A. aprueba o no que agencias de viaje pueden emitir boletos de uso y aceptación internacional.

El boleto, de acuerdo con las condiciones de la tarifa, puede ser reembolsable. Los reembolsos deben solicitarse donde se adquirió el boleto, o en su defecto, directamente con el transportista.

El pasajero es responsable por el uso y la pérdida del boleto, sin embargo puede solicitarse, mediante un pago adicional, la reposición del boleto. Un boleto consta de uno o varios cupones, cada cupón será retirado del boleto antes de la salida de cada vuelo. El viajero retendrá en su poder una copia del boleto, no así de los cupones, la cual es conocida como recibo del pasajero.

Los boletos pueden hacerse a mano, imprimirse por computadora, o incluso omitir la impresión, si el pasajero así lo prefiere.

Los boletos deben indicar que compañía realizará el transporte en cada tramo del viaje, hora de salida, cantidad de equipaje permitido, tarifa pagada, lugar de emisión, fecha de emisión, punto de origen y destino final, una numeración única, forma utilizada para el pago, cantidad y tipo de impuestos pagados, monto de la tarifa, si la forma de pago fue otro boleto, los puntos en que se permiten paradas, identificación del agente emisor, nombre de la persona que viaja, restricciones en cuanto a endosos o reembolsos, y el nombre de la compañía aérea que recibirá el pago total.

Para los casos de boletos que involucran uno o más transportistas, el boleto será validado por medio de una placa de hierro con el nombre de

la empresa que recibirá el pago total, la empresa que valida el boleto pagará a otras empresas que puedan estar involucradas en el transporte del pasajero para algunos tramos del viaje.

Los boletos hacen distinciones entre hombres, mujeres, niños, infantes, y ancianos. Si un boleto que requiere mas boletos de lo normal, podrán emitirse más boletos, en ese caso se indicará que existen boletos "en conjunción" lo que significa que se trata de un juego en serie, de boletos.

Si un boleto ha sido emitido con una tarifa que lo permite, puede ser usado como forma de pago para la compra de otro boleto de menor, igual o mayor precio.

Existen muchos tipos de boletos, por ejemplo:

Boletos para viaje, boletos de pago por excesos de equipaje, boletos de pago anticipado, boletos de pago por servicios adicionales y otros.

3. EJEMPLO DE DOS TIPOS DE BOLETOS:

Los siguientes ejemplos son copias de boletos hechos a mano e impresos por computadora.

PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK / BILLETE DE PASAJE Y CONTROL DE EQUIPAJE / SUBJECT TO CONDITIONS OF CONTRACT / SUJETO A LAS CONDICIONES DEL CONTRATO

ISSUED BY / EMITIDO POR

CONNECTION TICKETS / BILLETES EN CONEXION

SEE BELOW FOR AIRLINE, FORM, SERIAL NUMBER

ENDORSEMENTS / RESTRICTIONS / ENDOSOS / RESTRICCIONES



IATA
DATE OF ISSUE / FECHA DE EMISION

ORIGIN/DESTINATION / ORIGEN/DESTINO

BOOKING REF. / LOCALIZADOR

NAME OF PASSENGER / NOMBRE DEL PASAJERO

NOT TRANSFERABLE / NO TRANSFERIBLE

ISSUED IN EXCHANGE FOR / EMITIDO EN CALLE DE

**PASSENGER COUPON
CUPON DE PASAJERO**

DATE AND PLACE OF ISSUE / FECHA Y LUGAR DE EMISION

X/O	FROM / DE	NOT GOOD FOR PASSENGER / NO VALIDO PARA VIAJERO	CARRIER / TRANSP.	FLIGHT / VUELO	CLASS	DATE / FECHA	TIME / HORA	STATUS / SITUACION	FARE BASIS / DESCRIPCION TIT.	NOT VALID AFTER / NO VALIDO DESPUES DE		ALLOW / PERMITE
										DATE / FECHA	TIME / HORA	
	TO / A											
	TO / A											
	TO / A											
	TO / A											

FARE / TAREFA	FARE CALCULATION / CALC TAREFA	ONE CITY TICKETS SUPPLEMENTARY TO CONDITIONS	PCS./PREZAS	WT./PESO	UNCHECKED	PCS./PREZAS	WT./PESO	UNCHECKED	PCS./PREZAS	WT./PESO	UNCHECKED	PCS./PREZAS	WT./PESO	UNCHECKED
BOOK. FARE PA. / TAREFA BOOK. PASAJERO														
TAX / IMPUESTOS														
TAX / IMPUESTOS														
TAX / IMPUESTOS	FORM OF PAYMENT / FORMA DE PAGO													
TOTAL														
A/L AGENT INFO & / L INF. AGT.														
CONTROL NO.														

CPS COUPON AIRLINE LINEA AEREA FORM FORMA SERIAL NUMBER NUMERO SERIE CI DC

ORIGINAL ISSUE / EMISION ORIGINAL

OPV CODE / CODIGO OPV

TOUR CODE / CODIGO DE VIAJE

NO BUY MARK OR STAMP IN THE WHITE AREA ABOVE
NO MARCAR NI ESTAMPAR EN ESTE RECIBADO

BOOKING RECONFIRMATION: The airline reserves the right to cancel the flight reservation if not reconfirmed 72 hrs. before departure. This condition does not apply to trips wholly within Europe.

CHECKED BAGGAGE FREE OF CHARGE: A pair of ski shoes, a pair of skis and sticks, a golf bag and fishing tackle.

DAINGEROUS ARTICLES

For safety reasons, dangerous articles such as those listed below must not be carried in passenger's baggage.

- Briefcases and attaché cases with installed alarm devices;
 - Gases (flammable, non-flammable or poisonous) such as butane, oxygen, propane, acetylene cylinders;
 - Corrosives such as acids, alkalis or wet cell batteries;
 - Etiologic agents (bacteria, viruses, etc.);
 - Explosives, munitions, fireworks or flares;
 - Flammable liquids and solids such as lighter or heater fuels, MATCHES or articles which are easily ignited;
 - Radioactive materials;
 - Oxidizing materials such as bleaching powder or peroxides;
 - Poisons such as arsenic, cyanides, insecticides or weedicides;
 - Other dangerous articles such as mercury, magnetized material, offensive or irritating materials.
- Medicines and lotteries in limited quantities which are necessary or appropriate for the passenger during the journey, such as hair sprays, perfumes and medicines containing alcohol, may be carried.

Further information is available on request.

RECONFIRMACION: La línea aérea se reserva el derecho de cancelar la reserva de no mediar reconfirmación 72 hs. antes de la partida del vuelo. La presente condición no rige para viajes enteramente dentro de Europa.

EQUIPAJE REGISTRADO LIBRE DE CARGO: Un par de zapatos de esquí, un par de esquís y bastones, una bolsa con palos de golf, un equipo de pesca.

ARTICULOS PELIGROSOS

Por razones de seguridad en el equipaje del pasajero no debe haber artículos peligrosos, tales como:

- Carteras o maletines con sistemas de alarma incorporados;
- Gases (inflamables, no inflamables o venenosos), como butano, oxígeno, propano o botellas de aire comprimido para bucear;
- Corrosivos, tales como ácidos, álcalis y acumuladores eléctricos húmedos;
- Agentes etiológicos (bacterias, virus, etc.);
- Explosivos, municiones, fuegos artificiales o bengalas;
- Líquidos y sólidos inflamables, tales como combustibles para encendedores o calentadores, FOSFOROS o artículos fácilmente inflamables;
- Materiales radioactivos;
- Materiales oxidantes, tales como cloruro de cal o peróxidos;
- Venenos, como arsénico, cianuro, insecticidas o herbicidas;
- Otros artículos peligrosos, tales como mercurio, materiales magnetizados o materiales peligrosos o irritantes.

En cantidades limitadas pueden llevarse medicinas y artículos de aseo necesarios para el viaje, como aerosoles para el cabello, perfumes o medicinas que contengan alcohol.

Solicite información complementaria, si lo considera necesario.

CABIN BAGGAGE

For security and safety reasons only one piece of hand baggage, which must not be larger than 115 cm. (length x width x depth), will normally be allowed in the cabin.

The following additional items are also allowed:

- One small size handbag/purse.
- One coat or one cape or one blanket.
- One umbrella or one walking stick.
- One pair of crutches.

One small camera/binoculars.

An infant's carrying basket or invalid's full collapsible wheelchair, which are carried free of charge, will normally be carried in the cargo compartment.

A reasonable amount of reading material for the flight.

Infant's food for consumption on flight.

EQUIPAJE DE MANO

Como medida de precaución y seguridad se le permite llevar en cabina una sola pieza de equipaje, cuya dimensión (largo x ancho x alto) no excederá de 115 cm.

También puede llevar los siguientes objetos:

Un bolso de señora o una cartera pequeña.

Un abrigo, una capa o una mantita de viaje.

Una sombrilla o un bastón.

Un par de muletas.

Una cámara fotográfica pequeña o un par de prismáticos.

Una cuna portátil, una silla de ruedas totalmente plegable, que a título gratuito normalmente se lleva en el

compartimiento de equipajes.

Una cantidad razonable de lectura para el vuelo.

Alimentos infantiles para su consumo durante el vuelo.



AVISO A LOS PASAJEROS INTERNACIONALES SOBRE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD

A los pasajeros en un viaje que implica un destino final o una escala intermedia en un país que no sea el de origen; se les avisa que las disposiciones del tratado conocido como la Convención de Varsovia, pueden aplicarse a la totalidad de su viaje, incluyendo cualquier porción completamente dentro del país de origen o destino. Para aquellos pasajeros que viajan hacia, desde o con una escala prevista en los Estados Unidos de América, dicho Convenio y los contratos especiales del transporte incorporados a las tarifas aplicables establecen que la responsabilidad de los transportistas que han suscrito esos contratos especiales, está limitada, en la mayoría de los casos de muerte o lesiones personales de los pasajeros, a daños comprobados que no excedan de US\$75.000 por pasajero, y

que esa responsabilidad hasta el límite mencionado, no dependerá de negligencia por parte del transportista.

En el caso de aquellos pasajeros que viajan utilizando los servicios de un transportista que no haya suscrito dicho contrato especial, o en un viaje que no se origine, finalice, o tenga una escala prevista en algún lugar de los Estados Unidos de América, la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones de un pasajero está limitada, en la mayoría de los casos, a aproximadamente US\$10.000 ó US\$20.000. Los nombres de los transportistas que han suscrito dichos contratos especiales están a disposición del público en todas las oficinas de ventas de pasajes de dichos transportistas y podrán ser examinados previa solicitud.

Por lo general, se puede conseguir una

protección adicional suscribiendo una póliza de seguros con una compañía privada del ramo. Este seguro no está afectado por limitaciones de responsabilidad del transportista derivadas del Convenio de Varsovia o de dichos contratos especiales de transporte. Para obtener información complementaria le rogamos consulte a su compañía aérea o a su compañía de seguros.

***NOTA:** El límite de responsabilidad de US\$75.000, antes mencionado, incluye gastos legales y honorarios, excepto en los casos de demandas presentadas en un estado donde se fijen sentencias por separado para dichos gastos legales y honorarios, en los cuales el límite será la suma de US\$58.000, excluyendo gastos legales y honorarios.

AVISO

Si el viaje del pasajero termina o tiene una escala en un país que no sea el de salida, puede aplicarse el Convenio de Varsovia, rigiendo dicho Convenio, y, en la mayoría de los casos, limitando la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones personales, así como por pérdida del equipaje o daños sufridos por el mismo. Véase también el aviso titulado "Aviso a los pasajeros internacionales sobre limitación de responsabilidad" y "Aviso sobre Limitaciones de Responsabilidad por Equipaje."

CONDICIONES DEL CONTRATO

1. A los efectos de este contrato, "billete" significa "billete de pasaje y control de equipaje", o éste itinerario/recibo si es aplicable, en el caso de un billete electrónico, del cual forman parte las presentes condiciones y avisos; "transportista" significa todo porteador aéreo que transporte o se comprometa a transportar al pasajero o su equipaje en virtud de este contrato, o que realice cualquier otro servicio relacionado con dicho transporte aéreo; "billete electrónico" significa el Itinerario/Recibo emitido por y en representación de un Transportador, los Cupones Electrónicos y, si es aplicable, la tarjeta de embarque. "CONVENIO DE VARSOVIA" significa el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o dicho Convenio tal como fue enmendado en La Haya el 28 de septiembre de 1955, según sea el caso.

2. El transporte realizado en virtud de este contrato está sujeto a las normas y limitaciones relacionadas a responsabilidades establecidas por el Convenio de Varsovia, a menos que el transporte no sea "transporte internacional" según se define en dicho Convenio.

3. En tanto no se encuentre contraposición con el párrafo anterior, todo transporte realizado y demás servicios prestados por cada transportista estarán sujetos a: 1) las disposiciones que figuran en este billete, 2) las tarifas aplicables, 3) las condiciones de transporte establecidas por el transportista y las reglamentaciones conexas que forman parte del contrato (y que pueden ser consultadas en las oficinas del transportista), excepto en el caso de transporte realizado entre un punto de los Estados Unidos o Canadá y cualquier punto fuera de dichos

países, para el cual serán de aplicación las normas vigentes en los mismos.

4. El nombre del transportista puede aparecer abreviado en el billete, siempre que el nombre completo y su abreviatura figuren en los manuales, condiciones de transporte, reglamentos u horarios del transportista; la dirección del transportista es la del aeropuerto de salida que figura en el billete frente a la primera abreviatura del nombre del transportista; las escalas convenidas son aquellos puntos que se indican en este billete o que figuren en los horarios del transportista como escalas previstas en el itinerario del pasajero; el transporte realizado en virtud de este contrato por varios transportistas sucesivos se considerará como una sola operación.

5. El transportista que emite un billete para transporte por las líneas de otro transportista, actúa sólo como agente de éste.

6. Las exenciones o limitaciones de responsabilidad del transportista contenidas en el presente billete serán de aplicación a sus agentes, empleados y representantes así como a cualquier persona cuya aeronave utilice el transportista en la ejecución del transporte, y a sus agentes, empleados y representantes.

7. El equipaje facturado será entregado al portador del talón de equipaje. En el caso de daños al equipaje en el transporte internacional deberá presentarse por escrito la oportuna reclamación al transportista inmediatamente después de descubrirse el daño, y a lo sumo, dentro de los 7 días siguientes a la fecha de entrega y en caso de retraso, la reclamación deberá presentarse dentro de los 21 días siguientes a la

fecha en que fuera entregado el equipaje. Véanse los manuales o condiciones aplicables para el transporte no internacional.

8. Este billete es válido por un año desde la fecha de emisión, a menos que se estipule otra cosa en el propio billete, en los manuales de tarifas del transportista, en las condiciones de transporte o en los reglamentos aplicables. La tarifa para el transporte realizado en virtud del presente contrato está sujeta a modificación antes de iniciarse el viaje. El transportista puede negarse a efectuar el transporte en caso de falta de pago de la tarifa aplicable.

9. El transportista se compromete a esforzarse todo lo posible para transportar al pasajero y equipaje con diligencia razonable. Las horas indicadas en los horarios o en cualquier otra parte no se garantizan ni forman parte de este contrato. En caso de necesidad y sin previo aviso, el transportista puede hacerse sustituir por otros transportistas, utilizar otros aviones y modificar o suprimir puntos de parada previstos en el billete. Los horarios están sujetos a modificación sin previo aviso. El transportista no asume la responsabilidad de garantizar las conexiones.

10. El pasajero deberá cumplir los requisitos gubernamentales del viaje y presentar los documentos de salida, entrada y demás exigidos, así como llegar al aeropuerto a la hora señalada por el transportista o, si no se hubiera fijado ninguna, con suficiente anticipación para cumplir con los trámites de salida.

11. Ningún agente, empleado o representante del transportista tendrá autoridad para alterar, modificar o hacer renuncia de cualquiera de las disposiciones de este contrato.

El transportista se reserva el derecho de negarse a transportar cualquier persona que haya adquirido un billete violando la ley aplicable o las tarifas, reglas o reglamentos del transportista.

B. Legislación internacional vigente, en materia de transporte aéreo de personas:

En esencia se trata de un mismo instrumento: La Convención de Varsovia de 1929. El texto original debió actualizarse debido a modificaciones territoriales que surgieron al final de la Segunda Guerra Mundial. Se cambiaron algunas condiciones en el transporte, se tradujo a mas idiomas, y se estableció un valor monetario consistente en peso de oro.

A continuación mencionaremos los diferentes tratados o convenios internacionales vigentes y comentaremos brevemente su contenido:

La Convención de Varsovia. Suscrito por El Estado de Guatemala en 1929. Decreto 1309 del Congreso de la República. Regula la actividad del transporte aéreo de personas y de carga. Es el nombre con el que se conoce a la totalidad de tratados, convenciones y modificaciones que surgieron del texto original de esta convención.

La Convención de Chicago. Firmado por El Estado de Guatemala en 1944. Ratificada en España el 7 de diciembre de 1947. Modifica algunas cláusulas de la Convención de Varsovia de 1929. Establece nuevas condiciones para el transporte aéreo de personas. Promueve el desarrollo del tráfico aéreo de personas de manera simple y desarrolla principios y objetivos nuevos. Crea a la O.P.A.C.I.

La Convención de Ginebra de 1948. Ratificado por El Estado

de Guatemala mediante la firma de La Convención de Montreal de 1971 y 1975 respectivamente. Solo modifica ciertas cláusulas de menor importancia en el texto de de la Convención de Varsovia.

La Convención de Roma de 1952. Ratificado por el Estado de Guatemala mediante la firma de La Convención de Montreal de 1971 y 1975 respectivamente. Amplía ciertos términos de la Convención de Varsovia y sus enmiendas posteriores.

El Protocolo de La Haya. Firmado por el Estado de Guatemala en 1955. Decreto 017-71 del Congreso de la República. Incluye todas las modificaciones hechas con anterioridad a La Convención de Varsovia, y las ratifica.

La Convención de Guadalajara de 1961. Ratificado por el Estado de Guatemala mediante la firma de La Convención de Montreal de 1971 y 1975 respectivamente. Revisa las condiciones existentes hasta ese momento y las ratifica.

La Convención de Tokio de 1963. Ratificado por El Estado de Guatemala mediante la firma de La Convención de Montreal De 1971 y 1975 respectivamente. Ratifica a la Convención de Varsovia.

La Convención de Montreal. (Protocolo # 4 de Montreal) suscrito por el Estado de Guatemala en 1971, en Guatemala. Su firma concluyó hasta 1975, es por ello que se conoce con ambas fechas. El Tratado se le conoce también como la Convención de Guatemala de 1971, los anexos y el proceso de firma le dieron el nombre de Convención de Montreal de 1975, prevaleciendo el nombre de la última. Los estados firmantes, aceptaron y

ratificaron todas las enmiendas de la Convención de Varsovia y sus modificaciones posteriores. Es la más reciente revisión del contexto general y define el peso en oro de los montos actuales que se pagan por daños y perjuicios. Incluye traducciones a más idiomas.

Desde 1992 se redactó un nuevo texto para la Convención de Montreal, el mismo está abierto para firma desde el 28 de mayo de 1999.

Adicionalmente nuestro país es signatario de:

La ratificación de La Convención de Aviación Civil Internacional firmado en La Haya y sus Protocolos que la enmiendan. Protocolo que Modifica La Convención de Varsovia ratificada en La Haya. Protocolo de enmienda de La Convención de Aviación Civil Internacional firmado en La Haya.
Decreto 009-81 del Congreso de la República.

Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aereo, suscrito en Varsovia. Decreto 016-94 del Congreso de la República.

Protocolo # 4, relativo al Transporte Aéreo Internacional; o Convención de Montreal. Decreto 017-94 del Congreso de la República.

Protocolo que enmienda el artículo 56 de La Convención de Aviación Civil Internacional. Decreto 042-96 del Congreso de la República.

Protocolo de enmienda a La Convención de Montreal. Decreto 067-96 del Congreso de la República.

Protocolo de enmienda a La Convención de Montreal. Decreto 072-96 del Congreso de la República.

Protocolo de enmienda a La Convención de Montreal. Decreto 076-96 del Congreso de la República.

Protocolo relativo al texto quinquelingüe del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, ratificado y modificado en Montreal. Decreto 058-97 del Congreso de la República.

Protocolo relativo al texto quinquelingüe del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, ratificado y modificado en Montreal. Decreto 018-98 del Congreso de la República.

CONCLUSIONES

- 1.1 El contrato de transporte aéreo de personas se formaliza más frecuentemente mediante el boleto aéreo, como un instrumento de aceptación internacional.
- 1.2 En nuestro ordenamiento jurídico vigente su regulación es escasa e insuficiente, para resolver las controversias derivadas por el incumplimiento de una o ambas partes.
- 2.1 En la actividad del transporte aéreo, las partes actúan más por la buena fe guardada que por la verdad sabida. Esto se debe a la falta de leyes que regulen el contrato de transporte aéreo de personas.
- 3.1 Las transacciones actuales, en materia de transporte aéreo de personas, se hacen de acuerdo a procedimientos regulados por tratados internacionales.
- 4.1 El desconocimiento generalizado de las condiciones del transporte aéreo puede causar controversias, especialmente por parte de los usuarios, quienes esperan recibir servicios que el transportista no está obligado a proporcionar.

RECOMENDACIONES

1. El estudio general de los contratos no debe excluir al del transporte aéreo de personas, en especial la figura del boleto aéreo. Su inclusión dentro del programa de estudios en facultades de Derecho merece ser considerado.
2. La compilación de leyes que regulan la actividad del transporte aéreo de personas merece mayor atención. El estado no debe ser el único santuario para la salvaguarda de estos instrumentos legales, bibliotecas de universidades y bufetes profesionales deberían tener, por lo menos, una copia de la Convención de Varsovia para comprender mejor las disposiciones internacionales con vigencia en nuestro país.
3. Se debe procurar una mayor divulgación, por parte del estado, de los derechos y obligaciones que se adquieren en los contratos de transporte aéreo de personas, velando por la protección al consumidor.

BIBLIOGRAFIA:

Tratados Internacionales vigentes, en materia de transporte aéreo:

Ratificación de La Convención de Aviación Civil Internacional firmado en La Haya y sus Protocolos que la enmiendan. Decreto 1309 del Congreso de la República.

Protocolo que Modifica La Convención de Varsovia ratificada en La Haya. Decreto 017-71 del Congreso de la República.

Protocolo de enmienda de La Convención de Aviación Civil Internacional firmado en La Haya. Decreto 009-81 del Congreso de la República.

Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo, suscrito en Varsovia. Decreto 016-94 del Congreso de la República.

Protocolo # 4, relativo al Transporte Aéreo Internacional; o Convención de Montreal. Decreto 017-94 del Congreso de la República.

Protocolo que enmienda el artículo 56 de La Convención de Aviación Civil Internacional. Decreto 042-96 del Congreso de la República.

Protocolo de enmienda a La Convención de Montreal. Decreto 067-96 del Congreso de la República.

Protocolo de enmienda a La Convención de Montreal. Decreto 072-96 del Congreso de la República.

Protocolo de enmienda a La Convención de Montreal. Decreto 076-96 del Congreso de la República.

Protocolo relativo al texto quinquelingüe del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, ratificado y modificado en Montreal. Decreto 058-97 del Congreso de la República.

Protocolo relativo al texto quinquelingüe del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, ratificado y modificado en Montreal. Decreto 018-98 del Congreso de la República.

Tratados Internacionales en otros idiomas:

Texto en idioma inglés de La Convención de Varsovia (The Warsaw Convention). Firmado por El Estado de Guatemala en 1929.

Texto en idioma inglés de La Convención de Montreal (The Montreal Convention). Firmado por El Estado de Guatemala en 1971.

Revistas y Folletos:

ICAO Journal. Publicación en idioma inglés de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Volumen 54, número 6. Correspondiente a los meses de Julio y Agosto de 1999.

Libros y Tesis:

Muñoz, Luis; Contratos, Buenos Aires, Editorial TEA, 1974.

Vásquez Martínez, Edmundo; Instituciones de Derecho Mercantil, Guatemala, Serviprensa Centroamericana, 1978.

Ortiz Morales, Gonzálo; El Contrato de Transacción en Guatemala, Guatemala, Tesis, Universidad Mariano Gálvez, 1995.

Ripert, Georges; Tratado de Derecho Civil, Buenos Aires, Editorial La Ley, 1963.

Díaz Bravo, Arturo; Contratos Mercantiles, México D.F., Editorial Harsa, S.A., 1983.

Martínez Escobar, Manuel; Obligaciones y Contratos, La Habana, Editorial Cultural S.A., 1938.

Meyer, Alex; Compendio de Derecho Aeronáutico, Buenos Aires, Editorial La Fuente, 1947.

De La Roca Samayoa, Juan José; Ensayo sobre el Derecho Aeronáutico Guatemalteco, Guatemala, Tesis, Universidad Mariano Gálvez, 1976.

Morales Aguilar, María Regina; Responsabilidad aeronáutica, Guatemala, Tesis, Universidad Francisco Marroquín, 1980.

Quiñonez Donis, Minella Tamara; Estudio Doctrinario y Legal del Contrato de Transporte Aéreo en Guatemala, Guatemala, Tesis, Universidad Mariano Gálvez, 1990.

Treviño García, Ricardo; Los Contratos Civiles y sus generalidades, México D.F., Editorial MacGraw Hill, 1999.

Cabanellas, Guillermo; Diccionario de Derecho Usual, Buenos Aires, Editorial Atalaya, 1946.

Ossorio y Florit, Manuel; Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Buenos Aires, Editorial Heliasta, 1981.

Villegas Lara, René; Derecho Mercantil Guatemalteco, Tomo I, Guatemala, Editorial Universitaria, 1988.