

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO POR LESIONES O MUERTE
DE PASAJEROS**

MARÍA VIRGINIA GARNICA JORDÁN

GUATEMALA, AGOSTO DE 2012

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO POR LESIONES O MUERTE
DE PASAJEROS**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

MARÍA VIRGINIA GARNICA JORDÁN

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, agosto de 2012

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO: Lic. Avidán Ortiz Orellana
VOCAL II: Lic. Mario Ismael Aguilar Elizardi
VOCAL III: Lic. Luis Fernando López Díaz
VOCAL IV: Br. Modesto José Eduardo Salazar Dieguez
VOCAL V: Br. Pablo José Calderón Gálvez
SECRETARIA: Licda. Rosario Gil Pérez

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Licda. Dilia Agustina Estrada García
Vocal: Licda. Dora Renee Cruz Navas
Secretario: Lic. Juan Ramón Peña Rivera

Segunda Fase:

Presidente: Lic. Edwin Leonel Bautista Morales
Vocal: Lic. Juan Carlos Ríos
Secretario: Licda. Crista Ruiz de Juárez

RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis”. (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).

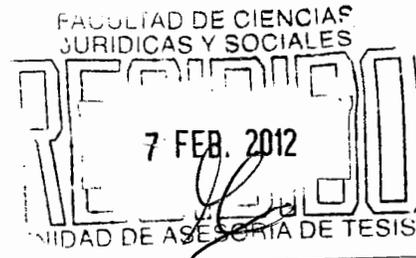
Licenciado Edwin Renato Marroquín Sinay
Abogado y Notario

10 calle 3-80 zona 1
Teléfono. 2417-2700



Guatemala, 2 de febrero de 2012

Licenciado
Carlos Manuel Castro Monroy
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su Despacho



De mi consideración:

Atendiendo al nombramiento que me fue realizado para desempeñarme como Asesor del trabajo de Tesis de la bachiller MARÍA VIRGINIA GARNICA JORDÁN, titulado **“RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO POR LESIONES O MUERTE DE PASAJEROS”**, emito el siguiente:

DICTAMEN:

- a) Durante el trabajo de asesoría realizado, se observó el contenido científico y técnico relacionado al análisis de la doctrina y legislación pertinente a la responsabilidad civil que los transportistas aéreos poseen al momento de ocurrir un accidente causando lesiones o muerte a pasajeros, ya que el derecho aeronáutica permite establecer cuales son esos elementos necesarios para solucionar los conflictos de carácter pecuniario en accidentes aéreos, así como la necesidad de reformar determinadas normas, poniendo en práctica las soluciones ideadas.

- b) En el desarrollo y preparación del trabajo de tesis, la sustentante María Virginia Garnica Jordán utilizó el método científico en su investigación y como técnicas de investigación utilizó el análisis de documentos y la observación indirecta de otros estudios similares, recurriendo a técnicas apropiadas al tipo de investigación realizada, lo que hace de su trabajo una fuente de referencia.

Licenciado Edwin Renato Marroquín Sinay
Abogado y Notario

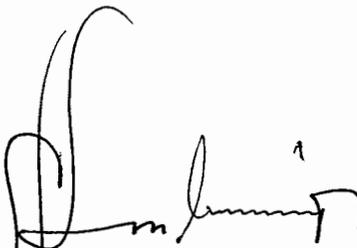
10 calle 3-80 zona 1
Teléfono. 2417-2700



- c) Durante mi desempeño como asesor de este trabajo de tesis, tuve la oportunidad de corroborar la utilización correcta del lenguaje y el léxico técnico jurídico propios de una profesional de las ciencias jurídicas, siendo necesarias algunas modificaciones en su redacción para tener una mejor comprensión; la aportación científica a las ciencias jurídicas y sociales, inicia tratando un tema de importancia, actualidad y valor para la práctica jurídica, colaborando con definiciones propias de la estudiante que enriquecen el derecho aeronáutico. La bachiller arribó a conclusiones y recomendaciones claras y concretas que convierten este trabajo de tesis en un importante material de apoyo para estudiantes y profesionales del derecho aeronáutico.
- d) La bibliografía utilizada al momento de mi asesoría, fue enriquecida por una serie de libros consultados que aclararon más las ideas fundamentales de la investigación y cumpliendo con cada uno de los requisitos exigidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público; concluyo que es un trabajo de alto nivel académico, suficientemente sustentado y con aportaciones conclusivas trascendentales para la temática, elaboradas por la estudiante.

Con base en lo anterior me permito extender **DICTAMEN FAVORABLE** al trabajo de tesis antes indicado, pues cumple con los requisitos establecidos, y a efecto de dar continuidad al procedimiento respectivo para su posterior evaluación por el Tribunal Examinador en el Examen Público de Tesis, que le permita oportunamente optar al grado académico de Licenciada en Ciencias Jurídicas y Sociales otorgado por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Atentamente,



Lic. Edwin Renato Marroquín Sinay
Abogado y Notario
Colegiado 8,302
Edwin Renato Marroquín Sinay
Abogado y Notario



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

Edificio S-7, Ciudad Universitaria
Guatemala, Guatemala



**UNIDAD ASESORIA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES.** Guatemala, veintiuno de febrero de dos mil doce.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) **ALMA JUDITH CASTRO TEJADA**, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante **MARÍA VIRGINIA GARNICA JORDÁN**, Intitulado: **"RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO POR LESIONES O MUERTE DE PASAJEROS"**.

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual dice: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y las técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estime pertinentes".

LIC. LUIS EFRAÍN GUZMÁN MORALES
JEFE DE LA UNIDAD ASESORIA DE TESIS

cc.Unidad de Tesis
LEGM/ emrl.





Licenciada Alma Judith Castro Tejada
Abogada y Notaria

Dirección 7ª. Avenida 8-56 zona 1, Edificio El Centro, 10º nivel, Oficina 10-05
Teléfono 2230-7087; 2230-7089

Guatemala, 18 de abril de 2012

Licenciado
Luis Efraín Guzmán Morales
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su Despacho

Licenciado Guzmán Morales:



Por medio de la presente y en cumplimiento del nombramiento de fecha veintiuno de febrero de dos mil doce, pronunciado por la Unidad de Asesoría de Tesis, procedí a REVISAR el trabajo de tesis intitulado **“RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO POR LESIONES O MUERTE DE PASAJEROS”**, sustentado por la bachiller **MARÍA VIRGINIA GARNICA JORDÁN**, y para el efecto manifiesto:

- I. Como resultado de la revisión practicada por mi persona, se establece que el contenido del trabajo de tesis posee fundamentos científicos basados en el derecho aeronáutico y fundamentos técnicos que aplican en las relaciones aeronáuticas y que tienen relación con la responsabilidad que los transportistas aéreos poseen en el desarrollo de sus actividades.
- II. La sustentante a lo largo del trabajo de tesis utilizó el método científico de investigación y las técnicas de investigación de carácter documental y bibliográficas apropiadas al trabajo de tesis.
- III. La redacción empleada en la elaboración del trabajo de tesis, reúne las condiciones exigidas en cuanto a claridad y precisión, de tal forma que le sea comprensible al lector, debido al uso adecuado del léxico técnico y jurídico.
- IV. El aporte científico se logró por el análisis de la doctrina y legislación relacionada con el objeto de la investigación, resaltando el conflicto entre sistemas de responsabilidad aplicables a los transportistas aeronáuticos por lesiones o muerte de pasajeros y otorgando una posible solución.
- V. Respecto a las conclusiones arribadas, se puede identificar claramente cuál es la problemática existente en relación al tema, así como su importancia, siendo claras y precisas las conclusiones elaboradas, asimismo las recomendaciones



Licenciada Alma Judith Castro Tejada
Abogada y Notaria

Dirección 7ª. Avenida 8-56 zona 1, Edificio El Centro, 10º nivel, Oficina 10-05
Teléfono 2230-7087; 2230-7089

son acordes a cada conclusión dando una solución factible de materializar, colaborando al desarrollo del derecho aeronáutico y a las prácticas aéreas en Guatemala.

- VI. En lo concerniente a la bibliografía consultada, la misma es acorde y exacta para cada uno de los temas desarrollados en el trabajo de tesis y como resultado final de la revisión, pude observar que la bachiller sustentante de la tesis ha desarrollado el tema en forma satisfactoria, cumpliendo con los requisitos contenidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

Por lo anteriormente expuesto, resulta pertinente **APROBAR** el trabajo de investigación objeto de revisión, para el efecto procedo a emitir el presente **DICTAMEN FAVORABLE**, para que el trabajo de tesis al que me he referido pueda ser discutido en el examen de rigor.

Sin otro particular, me es grato suscribirme de usted.



Alma Judith Castro Tejada
Abogada y Notaria

Licda. Alma Judith Castro Tejada

Colegiada 5,751



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Guatemala, veintinueve de mayo de dos mil doce.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante MARÍA VIRGINIA GARNICA JORDÁN intitulado RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO POR LESIONES O MUERTE DE PASAJEROS. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

LEGM/iyc



DEDICATORIA

**A LA SANTÍSIMA
TRINIDAD:**

Por ser mi sustento, mi refugio y por haber instaurado su reino en mi vida.

**A LA SANTÍSIMA
VIRGEN MARÍA:**

Por ser ejemplo de vida y por su constante intersección.

A MI MADRE:

Beatriz Garnica, por haberme criado, protegido y ser el pilar humano más fuerte en mi vida.

A MI ABUELA:

Carmen Jordan, por ser esa mano amorosa que siempre me consintió.

A MIS HERMANOS:

Rubén y Azucena, por ser mi compañía y ayuda en todo momento.

A MI TÍO:

Mario Palma, por mostrarme el rostro de Dios día a día.

**A MIS AMIGAS Y
AMIGOS:**

Por enseñarme a reír y disfrutar de la vida.



A:

La Universidad de San Carlos de Guatemala y muy especialmente a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción	i

CAPÍTULO I

1. Derecho aeronáutico	1
1.1. Antecedentes históricos	1
1.2. Definición del derecho aeronáutico	4
1.3. Fuentes del derecho aeronáutico	6
1.3.1. Tratados	6
1.3.2. Ley	6
1.3.3. Costumbre	7
1.3.4. Jurisprudencia	9
1.3.5. Doctrina	10
1.4. Características del derecho aeronáutico	11
1.4.1. Dinamismo	12
1.4.2. Internacionalidad	12
1.4.3. Autonomía	13
1.4.4. Reglamentarismo	13
1.4.5. Integralidad	14
1.5. Relación con otras disciplinas jurídicas	14
1.6. Derecho aéreo internacional privado	16

CAPÍTULO II

2. Contrato de transporte aéreo	17
2.1. Antecedentes del contrato	17
2.2. Definición del contrato de pasajeros o billete	21
2.3. Contenido del contrato	23
2.3.1. Condiciones de fondo	23
2.3.2. Condiciones de forma	26



	Pág.
2.4. Obligaciones	27
2.4.1. Obligaciones del transportista	27
2.4.2. Obligaciones del pasajero	28
2.5. Certificado o contrato de explotador	28

CAPÍTULO III

3. Responsabilidad civil.....	31
3.1. Definición de responsabilidad civil	31
3.2. Elementos de la responsabilidad civil	33
3.2.1. Antijuridicidad.....	33
3.2.2. Daño	34
3.2.3. Relación de causalidad entre el daño y el hecho	34
3.2.4. Factores de imputabilidad o atribuciones legales de responsabilidad.....	35
3.3. Teorías que explican la responsabilidad civil	36
3.3.1. Teoría subjetiva.....	36
3.3.2. Teoría objetiva	39
3.4. Clases de responsabilidad civil	42
3.4.1. Responsabilidad civil contractual	42
3.4.2. Responsabilidad civil extracontractual	44
3.5. Responsabilidad civil en el derecho aeronáutico	45
3.5.1. Fundamentos filosóficos	45
3.5.2. Fundamentos económicos	46
3.6. Historia de la responsabilidad civil en el derecho aeronáutico	47
3.6.1. Sistema francés.....	48
3.6.2. Common Law	48
3.6.3. Guatemala.....	49

CAPÍTULO IV

4. Regulación de la responsabilidad civil por lesiones o muerte de pasajeros.....	51
4.1. Causas de la responsabilidad civil en la Ley de Aviación Civil.....	51
4.2. Montos aplicables en Guatemala	54



Pág.

4.3. Convenios y tratados internacionales que regulan la responsabilidad civil en el derecho aeronáutico.....	55
---	----

CAPÍTULO V

5. Contrato de seguro en el derecho aeronáutico	67
5.1. Definición de seguro.....	67
5.2. Naturaleza jurídica	69
5.2.1. Teoría de la indemnización	69
5.2.2. Teoría de la necesidad.....	70
5.2.3. Teoría de la previsión.....	70
5.3. Elementos personales.....	71
5.3.1. Asegurador.....	71
5.3.2. Asegurado.....	72
5.3.3. Beneficiario.....	72
5.3.4. Solicitante.....	73
5.4. Elementos reales.....	73
5.4.1. Riesgo	73
5.4.2. La prima	75
5.4.3. El interés asegurable.....	76
5.5. Elemento formal	77
5.5.1. Póliza.....	78
5.6. Seguro de daños en la actividad aeronáutica.....	78
5.6.1. Regulación legal.....	79
5.6.2. Sujetos que intervienen.....	79
5.6.3. Características del seguro aeronáutico	80

CAPÍTULO VI

6. Análisis de los montos de reparación y su cumplimiento	83
6.1. Situación de Guatemala a nivel internacional por los montos de reparación que actualmente se aplican por lesiones o muerte de pasajeros en actividades aéreas.....	91



	Pág.
CONCLUSIONES.....	95
RECOMENDACIONES	97
BIBLIOGRAFÍA.....	99



INTRODUCCIÓN

En el momento en que existe una actividad que genera riesgos, es posible que se imponga sobre la persona generadora de dicha actividad, la responsabilidad de los daños producidos por la misma y consecuentemente su indemnización; tal es el caso de los transportistas que realizan actividades en el espacio aéreo guatemalteco.

La legislación ordinaria guatemalteca que regula la responsabilidad de los transportistas aéreos, es relativamente nueva siendo el Decreto 93-2000 Ley de Aviación Civil, el cual regula al transportista como responsable de los daños y perjuicios causados por lesiones o muerte sufridos por el pasajero, pero al momento de cuantificar esa responsabilidad surgen dudas para determinar cuál legislación aplicar, pues la ley circunscribe a una reglamentación respectiva o a resolución judicial, transacción o laudo arbitral.

El presente trabajo de tesis, resalta la dificultad de poder determinar la responsabilidad que los transportistas aéreos tienen en relación a las actividades que realizan, así como el monto por el cual ellos deben pagar los daños y perjuicios ocasionados; hallando necesario fijar cuáles son los requisitos esenciales para celebrar el contrato de transporte por vía aérea, para que los pasajeros tengan la oportunidad de reclamar su indemnización por el daño causado.

Inicialmente en este trabajo de tesis se elaboró la hipótesis siguiente: la desprotección de los pasajeros víctimas de accidentes aéreos quienes reciben montos de reparación por debajo de los internacionalmente aceptados, es consecuencia de la vaga regulación y actualización de las normas jurídicas en Guatemala en relación a la responsabilidad de los transportistas aéreos por lesiones o muerte de pasajeros.

Como objetivo principal se pretende realizar una integración legislativa para poder determinar por designación legal cuáles son los verdaderos montos de reparación que pagan los transportistas a los pasajeros víctimas de lesiones o muertes causadas por accidentes aéreos.



Como supuestos en la investigación, están: a) para que exista vínculo jurídico entre el transportador aéreo y el pasajero se necesita de un contrato representado mediante un boleto plasmado por medios escritos o electrónicos; b) el transportista aéreo esta obligado a contratar un seguro para que este responda por todos los daños que ocasione las actividades aeronáuticas por ellos realizadas en Guatemala.

Dentro de este trabajo de tesis se desarrolla el contenido en seis capítulos: En el capítulo uno, se hace un estudio general del derecho aeronáutico; en el capítulo dos, se define el contrato de transporte aéreo; en el capítulo tres, se profundiza sobre la responsabilidad civil específicamente en el derecho aeronáutico; en el capítulo cuatro, se analiza la regulación de la responsabilidad civil por lesiones o muerte de pasajeros; en el capítulo cinco, se resalta la figura jurídica del contrato de seguro; y en el capítulo seis se examina los montos de reparación que se aplican por lesiones o muerte de pasajeros en actividades aéreas.

La visión metodológica así como las técnicas empleadas a lo largo de la investigación consisten en el metodo científico, en base a un proceso de recopilación de información directamente de la documentación relacionada al tema del derecho aeronáutico y la técnica documental utilizada por excelencia analizando diferentes bibliografías y fuentes históricas relativas a la aviación.

Los resultados de la investigación beneficiaran a todas aquellas personas víctimas y responsables de accidentes aéreos, para tener mayor claridad al momento de aplicar las normar nacionales e internacionales necesarias para la solución del conflicto.



CAPÍTULO I

1. Derecho aeronáutico

La importancia del derecho aeronáutico en el mundo actual, es innegable, encontrándose relacionado con la preponderancia que reviste el transporte aéreo, el cual pone en juego los intereses cada vez más cuantiosos de naciones cada vez más alejadas y de políticas muy distintas, por lo cual será desarrollada a continuación los aspectos básicos del derecho aeronáutico.

1.1. Antecedentes históricos

En la imaginación del ser humano la aeronáutica nace poco después que el hombre comienza a ver volar las aves, al verlas superar obstáculos físicos, pretenden los humanos moverse de modo igual o similar a las aves. Sus ideales fueron tomando forma, "materializándolos desde las primeras civilizaciones, ya en la mitología griega encontramos la leyenda de Dédalo e Ícaro, padre e hijo, respectivamente, quienes estando prisioneros en el Laberinto de Creta, lograron huir por medio de alas pegadas con cera a sus cuerpos y volaron sobre el mar Mediterráneo; Dédalo llegó a salvarse al encontrar su punto de destino pero Ícaro se acercó tanto al sol que la cera se derritió cayendo al mar cerca de la isla de Samos"¹. Siendo ésta la primera leyenda que tiene relación con los anhelos del hombre por volar.

¹ Chauveau, Paulo. **Derecho aéreo**, Pág. 51.



Pero el hombre no se eleva en el espacio hasta 1783 cuando Pilatre de Rozier y el marqués de Arlandes se elevan en los cielos de las proximidades de París en un globo de aire caliente fabricado por los hermanos Montgolfier, poco después se dictan las primeras normas jurídicas aeronáuticas y poco más de un Siglo después, las reglas que rigen los que algunos pretendieron denominar derecho aviatorio, para evitar confusiones con la palabra náutico.

Desde entonces, se fabricaron muchos tipos de aeróstatos de aire caliente o de gases más livianos desplazados por el aire. Mientras tanto el derecho no estuvo ausente y además de una considerable cantidad de leyes específicas para diversos problemas que originaban las actividades humanas elevándose de la superficie, comenzaron a dictarse los primeros **códigos** que cubrían un espectro más grande de los problemas que esas actividades suscitaban. Pero durante todo el Siglo XIX, el derecho aeronáutico o aéreo no existía más que en meros esbozos.

La primera reunión internacional de trascendencia mundial fue el Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico realizado en París en 1889, en la que se trataron varios temas de derecho aeronáutico, entre los cuales se resolvió la necesidad de instituir patentes especiales para regular la responsabilidad relativa a los pasajeros transportados y a los terceros. En realidad este congreso pertenece a la prehistoria del derecho aeronáutico, ya que es anterior al nacimiento mismo de la regulación legal de la aviación que a su vez es posterior al nacimiento mismo de la aviación y pertenece al período de los aparatos más livianos que el aire.



Los aparatos más pesados que el aire o aerodinos nacieron, según es admitido universalmente en diciembre de 1903, transcurrieron años de experiencia interrumpidos por la Primera Guerra Mundial entre 1914 y 1918, posteriormente se fundó en 1919 en la ciudad de La Haya la Asociación Internacional de Tráfico Aéreo (I.A.T.A., por sus siglas en inglés), para realizar la unidad de la explotación de líneas aéreas que se extendieron sobre territorio de dos o más Estados. Ya en auge la actividad aeronáutica, cabe destacar la tarea que realizó el "Comité Técnico Internacional de Expertos Jurídicos de Aire que comenzó a trabajar en la preparación de la que más tarde se convirtió en la Convención de Varsovia suscrita el 12 de octubre de 1929 que en el orden internacional marcó un hito de gran importancia para la unificación del derecho aeronáutico"².

Comenzaron a celebrar convenios como la Convención de París en 1919, la cual fue suscrita por todos los países del mundo inclusive Guatemala. Este tratado tiene una nota distintiva que lo caracteriza, y es que, "constituye la primera reglamentación orgánica de los principios, problemas e instituciones básicas del tema y precede a toda ordenación orgánica de cualquier país"³.

La evolución de los aviones durante esta época fue precipitada con la ayuda de otros aparatos como los radares fueron mejorando las distancias que se recorrían en el aire. "Con la segunda guerra mundial que alcanzó Europa y América del Norte toda la aviación tuvo un gran desarrollo, se popularizaron varias clases de radares y se

²Baumeister, Alberto. *Revista de la facultad de derecho número 56*. Pág. 73.

³Videla, Federico. *Derecho aeronáutico*. Tomo I, Pág. 70.



mejoraron espectacularmente las comunicaciones entre tierra-aire, gran parte del señalamiento se hizo por medios eléctricos, se pavimentaron gran cantidad de pistas con pavimento cada vez más evolucionado, las aeronaves se fueron realizando cada vez más grandes y dúctiles, comenzaron a operar aeronaves a turbo hélice y muy pronto las de propulsión a reacción”⁴.

En la actualidad, se cuentan por millones la cantidad de pasajeros que vuelan diariamente en distintas partes del mundo ya sea en vuelos internacionales entre continentes, entre países o dentro de ellos; varios son los Estados pertenecientes a las Naciones Unidas y a su órgano especializado la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), que se encarga de la regulación de actividades aéreas a nivel internacional.

1.2. Definición del derecho aeronáutico

Una de las definiciones más representativas de la actividad aeronáutica, planteada a mediados del Siglo XX, en el primer tratado de la materia, realizado por el jurista de derecho aeronáutico el doctor Videla Escalada, quien define: “Derecho aeronáutico es el conjunto de principios y normas de derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ellas”⁵.

⁴ Doctor Rodríguez, Agustín. *Veloz evolución de normas que rigen la aviación*. Pág. 91.

⁵ Videla. *Ob. Cit*; Pág. 8.



Antonio Ambrosini, expresa que: "El derecho de la aviación es la rama del derecho que estudia la calificación y regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aérea: ambiente o medio aéreo, vehículo o aeronave y personal especializado o personal aeronáutico, así como todas las relaciones jurídicas ya sean públicas, privadas, nacionales o internacionales, a que da lugar la mencionada actividad"⁶.

Las definiciones anteriores tienen elementos por además importantes, para establecer el concepto de derecho aeronáutico, sin embargo, la definición más completa es la que da Luis Ugarte Romano en su Tratado de Derecho Aeronáutico: "Es el conjunto de normas de derecho público y privado, nacional e internacional, que regulan la actividad del hombre en el espacio aéreo y en la superficie, dedicada al transporte de personas y cosas mediante el empleo de aeronaves, y todas las obras y servicios relacionados con la seguridad de dicha actividad"⁷.

Se considera que esta definición abarca los aspectos necesarios que comprenden al derecho aeronáutico, pues se refiere a la clasificación de la rama del derecho a la cual pertenece, la normativa que lo comprende, el objeto consistente en el transporte de personas y cosas, el medio utilizado, es decir la aeronave y todas las obras y servicios relacionados con la seguridad, elemento esencial dentro de este derecho.

⁶ Abrosini, Antonio. **Instituciones de derecho de la aviación**. Pág. 12.
⁷ Ugarte, Luis. **Tratado de derecho aeronáutico**. Pág. 7.



1.3. Fuentes del derecho aeronáutico

Son las directrices o lineamientos que ha seguido la evolución del derecho aeronáutico que dieron origen a un ordenamiento jurídico propio, las fuentes aplicables en el presente caso son las siguientes:

1.3.1. Tratados

En el campo del derecho aeronáutico la principal fuente son los Tratados Internacionales, debido quizás al anhelo de organizar y desarrollar los servicios aéreos entre los distintos países. En nuestro caso las primeras disposiciones de derecho interno surgieron de las normas de Convenios como el de Varsovia de 1929, el Protocolo de la Haya de 1955, Convenio Iberoamericano de Navegación aérea, y el Convenio de Chicago.

1.3.2. Ley

La principal fuente de derecho en Guatemala, es la ley conformada para el derecho aeronáutico así: en primer lugar la Constitución Política de la República de Guatemala, la cual en el Artículo 142 prescribe que: "El Estado ejerce plena soberanía sobre: a) el territorio nacional integrado por el suelo, subsuelo, aguas interiores, el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismos".

La Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000 del Congreso de la República, la cual



fue actualizada, puesto que el tema aeronáutico contaba con una de las legislaciones más antiguas de toda Latinoamérica siendo el Decreto 563, pero después que Guatemala ratificó un sin fin de tratados y convenios en materia aeronáutica, la legislación ordinaria fue quedando obsoleta y surge la necesidad de una reforma, decidiendo el Estado la creación de un nuevo Decreto y no la reforma del existente, es así como surge la ley que a la fecha rige en materia de aviación.

El Decreto 93-2000 del Congreso de la República, está dividido en 20 títulos y 139 Artículos y su reglamento es el Acuerdo Gubernativo 384-2001 que contiene 203 Artículos que desarrollan de forma detallada el funcionamiento de la aeronáutica civil en Guatemala.

Las RAC, definidas como el conjunto de normas de carácter general y obligatorio, emanadas de la Dirección General de Aeronáutica Civil a través de su director general, en ejercicio de facultades que le otorga la ley en tal sentido, que regulan aspectos propios de la aviación civil, en concordancia con otras normas nacionales e internacionales sobre la materia.

1.3.3. Costumbre

Expresa García Maynez que: “La costumbre tiene las siguientes dos características: de estar integrada por un conjunto de reglas sociales derivadas de un uso más o menos largo y que tales reglas llegan a transformarse en derecho positivo cuando los



individuos que las practican les reconocen obligatoriedad como si fuera ley”⁸.

En el derecho aeronáutico, es muy notorio que las leyes siempre han tenido que seguir a la costumbre, desde el comienzo ha sido así. Cuando comenzaron los primeros vuelos por ejemplo se acostumbraba utilizar paracaídas, por lo que fue necesario crear una ley que regulara el uso de paracaídas. Al principio se necesitaba de una autorización para despegar por lo que fue necesario reglar al respecto, y así a la fecha tiene que estar la ley alcanzando a la costumbre.

Si se considera a la costumbre como fuente originaria, se ha de concluir necesariamente que es una fuente esencial del derecho aeronáutico y que contribuyó, en gran parte, a la existencia de esta rama de las ciencias jurídicas y determinó su particularidad.

También se ha de reconocer que la extraordinaria intensidad con que se ocasiona el progreso de la técnica aeronáutica, que a la vez origina la costumbre, trasforma el valor del factor tiempo siempre relativo, hasta el punto que no resulta aventurado afirmar que medio Siglo de existencia de la actividad aeronáutica equivale a varias centurias de actividad marítima como ejemplo comparativo y, en consecuencia, esa intensa actividad va dejando un depósito de costumbres que pese al constante progreso no han variado, aunque sobre ellas existan muchas otras que nacen y desaparecen fugazmente o que se trasforman paulatinamente. En ello mora precisamente el dinamismo del derecho aeronáutico, que progresa a ritmo similar al de la actividad a que sirve, cuya velocidad

⁸ García, Eduardo. **Introducción al estudio del derecho**. Pág. 35.

de realización incide en relación inversa en el tiempo necesario para afianzar una costumbre, puesto que cuanto mayor es la velocidad más posibilidad existe de que en un mismo período de tiempo se repita un mismo acto y, por consiguiente, menor es el tiempo real en su apreciación cronológica que demanda la costumbre para afianzarse en el derecho aeronáutico.

1.3.4. Jurisprudencia

Considerada como la práctica judicial constante. Normas de juicio que suple omisiones de la ley, y que se funda en las prácticas seguidas en casos iguales y análogos.

El estudio de la jurisprudencia aeronáutica, sobre todo de la francesa, demuestra el destacado lugar que ocupó en los primeros pasos de la formación del derecho aeronáutico. Los principales problemas planteados en torno a la condición jurídica del espacio aéreo, han sido el semillero de la jurisprudencia aeronáutica, con la influencia que han tenido las decisiones judiciales en la adopción de algunas de las soluciones propuestas por la doctrina que luego recibieron su consagración en la estructuración legislativa. Actualmente la labor jurisprudencial, es de importancia decisiva en la interpretación de las soluciones adoptadas por la ley y es reconocida por toda la doctrina aeronáutica como fuente originaria, además de su función interpretativa.

Respecto de ciertos cuestionamientos, la reiteración de fallos en un mismo sentido permite advertir marcadas tendencias jurisprudenciales que con diversa intensidad confiere a esta fuente particular importancia. Así como, al tener en cuenta los usos y



costumbres, algunos fallos refuerzan el sentido de soluciones normativas; del mismo modo, decisiones judiciales han originado modificaciones legislativas y otras aportan definidas corrientes de interpretación.

No son muchos los fallos de los Tribunales sobre asuntos aeronáuticos. No obstante, estos fallos aumentan y seguirán aumentando progresivamente y ello contribuirá a valorarlos cada vez más como fuente indirecta del derecho; incluso esta multiplicación de sentencias aeronáuticas ha llevado a algún sector doctrinal a postular la conveniencia de crear Tribunales aeronáuticos especiales siguiendo precedentes de derecho marítimo.

1.3.5. Doctrina

Posiblemente en el derecho aeronáutico más que en ninguna otra especialidad, la labor doctrinal ha tenido, tiene y tendrá importancia fundamental como fuente originaria de derecho e indispensable lugar como fuente interpretativa de la ley. Es pues la característica de dinamismo del derecho aeronáutico nacimiento constante de nuevos problemas y renovación de los ya resueltos, planteamientos que hacen necesaria la actualización de las soluciones.

La primera reunión doctrinal de trascendencia mundial, fue la realizada por el Congreso Internacional de Aeronáutica convocada en París en 1889, donde se trataron varios temas de derecho aeronáutico, resolviéndose la necesidad de instituir patentes oficiales para ejercer la actividad aeronáutica y la creación de una comisión para estudiar la

necesidad de crear una legislación especial para regular las responsabilidades emergentes de esa actividad frente a los pasajeros y a los terceros. Esa comisión, que se denominó Comisión Permanente de Aeronáutica Civil, realizó congresos posteriormente en París (1900), Milán (1906), Bruselas (1907) y Nancy (1909), pero su labor no alcanzó verdadera relevancia científica y su saldo positivo fue escaso.

También a esa época de formación del derecho aeronáutico pertenece la fundación del Comité Jurídico Internacional de la Aviación que: "Promovieron Delayen y D'Hooge en 1909, con el propósito principal de redactar un Código del Aire de vigor internacional, realizando a tal fin numerosas conferencias, las primeras de las cuales tuvieron lugar en París (1911), Ginebra (1912) y Frankfurt, Alemania (1913), en que se trabajó sobre la base de un proyecto de 31 Artículos que Delayen redactó en 1910. La obra se interrumpió al comenzar la primera guerra mundial, pero fue luego retomada en el congreso de Mónaco (1921) y continuada en las reuniones de Praga (1922), Roma (1924), Lyon (1925), Madrid (1928) y Budapest, Hungría (1930). El proyecto sobre el cual se trabajó en estas reuniones constaba de cinco libros que independientemente de los conceptos generales diferenciaban el derecho público aeronáutico, derecho fiscal aeronáutico y derecho penal aeronáutico"⁹.

1.4. Características del derecho aeronáutico

A continuación se hace una breve semblanza de las características que destacan y hacen independiente al derecho aéreo:

⁹ Foglia, Ricardo. **Derecho aeronáutico**. Pág. 96.



1.4.1. Dinamismo

El derecho aeronáutico tiende a desarrollarse rápidamente, es decir, se mantiene en constante cambio, debe de acoplarse a las necesidades sociales que conforman su objeto, debe mantenerse acorde a la evolución de la tecnología y del derecho. Debe irse innovando tanto en lo técnico como en la comercialización de las aeronaves, del servicio que presta, el cual cada vez es más variado y exigente.

El derecho aeronáutico, tiene la obligación de adaptarse rápidamente a las nuevas situaciones que rigen el tránsito aéreo, siendo imposible la creación de distintos tratados o convenios que vayan de la mano con los avances de la aviación, los estados por medio de la organización internacional encargada, crean anexos, enmiendas y revisiones periódicas a toda la legislación internacional aérea para que la misma sea actual y uniforme.

1.4.2. Internacionalidad

La presente característica es considerada como un fenómeno aéreo o un hecho que se produce cotidianamente tanto dentro como fuera de los Estados, además de modo permanente navegan en los cielos aeronaves de distintas nacionalidades.

Esta particularidad es la que ha llevado a la comunidad internacional a realizar acuerdos, tratados y convenciones multilaterales a manera de establecer normas y regulaciones uniformes y homogéneas que encaucen las relaciones jurídicas, las



armonicen y eviten, eliminen o resuelvan cuestiones litigiosas que se pudieren derivar de éstas.

Esta característica se da en la práctica, ya que aun conservando cada Estado su facultad legislativa plena, deben regir principios análogos en las legislaciones positivas de los pueblos, lo cual no significa desconocer en ninguna medida la soberanía de los Estados. Guatemala como Estado parte de la legislación internacional en materia aérea, tuvo que modificar la legislación interna obsoleta, emitiendo el Decreto 93-2000 del Congreso de la Republica, Ley de Aviación Civil.

1.4.3. Autonomía

La autonomía del derecho aeronáutico, se sostiene en la estipulación que reúne las condiciones exigidas para ello por la doctrina; es decir, novedad orgánica de la materia, especialidad de los principios generales que la rigen y plenitud científica necesaria para su funcionamiento.

Por lo tanto, se debe señalar que el derecho aeronáutico goza de autonomía dada su especificación científica originada en la adaptación a necesidades especiales impuestas por una actividad singular.

1.4.4. Reglamentarismo

La aplicación interna de las disposiciones contenidas en los convenios, da lugar a la



creación de los reglamentos, y son medio para adaptar a las leyes internas los Convenios Internacionales.

Las leyes generales deben de enunciar los principios y las reglas más importantes, mientras que es requerido un amplio poder reglamentario para mantener la vigencia de las instituciones y adecuar las soluciones a las circunstancias cambiantes de esta actividad en permanente cambio y progreso.

1.4.5. Integralidad

Se encuentra como signo particular de esta materia, debido a su ubicación dentro del contexto jurídico, es así que el derecho aeronáutico contiene aspectos del derecho público y del derecho privado, tanto interno como internacional, de tal manera que siempre aparece un doble juego de relaciones que requieren particular precisión.

1.5. Relación con otras disciplinas jurídicas

El derecho aeronáutico se relaciona con varias ramas del derecho, siendo éstas las siguientes: En primer lugar, toda ciencia jurídica tiene que tener base en la Constitución Política de la República de Guatemala, o sea, se relaciona con el derecho constitucional. En este caso se vió que el Artículo 121 de la Constitución establece que el espacio aéreo pertenece al Estado y el Artículo 142 de la misma norma fundamental hace relación a la soberanía que ejerce el Estado en el espacio aéreo comprendido sobre el territorio guatemalteco.



Esta rama jurídica también tiene que ver con el derecho penal, pues el Código Penal, Decreto 17-73 del Congreso de la República, en el Artículo cinco, inciso segundo, establece: “Este código también se aplicará: 2º Por delitos cometidos en naves, aeronaves o cualquier otro medio de transporte guatemalteco, cuando no hubiere sido juzgado en el país en el que se cometió el delito”. También los delitos originados por la actividad aeronáutica, que afectan a las personas y objetos vinculados con la navegación aérea, así como la seguridad de los Estados, quedan encuadrados dentro de esta categoría.

En cuanto al derecho civil se refiere, también tiene mucho de qué discutir al respecto, pues en la actividad aeronáutica, se hace mención del negocio jurídico propiamente dicho, para adquirir una aeronave o arrendarla; y cuando se inscribe en el Registro General de la Propiedad, pues el Código Civil en el Artículo 1125, inciso siete, en la parte conducente establece: “En el registro se inscribirán: 7º: las naves aéreas y los gravámenes que se impongan sobre cualquiera de estos bienes”.

El derecho aeronáutico se relaciona con el derecho mercantil, con el mercado de bienes y servicios, pues varias de las prestaciones que se efectúan con motivo de la actividad aeronáutica son contratos de servicios, así mismo con el mercado del transporte, pues el transporte de pasajeros y de mercancías son las dos actividades principales del mundo de la navegación aérea.



1.6. Derecho aéreo internacional privado

Esta rama del derecho es relativamente nueva, sin embargo es una de las ramas más dinámicas en su desarrollo. La aviación por su misma naturaleza tiende a presentar problemas que involucran a diferentes legislaciones sustantivas y adjetivas; qué legislación se utilizaría en caso de accidentes en los cuales existen ofendidos de diferentes nacionalidades, la respuesta es fácil porque en este campo sí existe una legislación internacional; legislación que se ha logrado por medio de convenios multilaterales.

El derecho aéreo internacional privado, consiste en la verificación de la uniformidad de normas internas de los Estados en materia aeronáutica, los tratados internacionales, los convenios y acuerdos entre las naciones, así como el papel que desempeñan los organismos internacionales en materia de regulación en la circulación aérea y las relaciones que se establecen entre los usuarios y los explotadores de transporte aéreo.



CAPÍTULO II

2. Contrato de transporte aéreo

El vínculo jurídico que surge entre el pasajero y el transportista aéreo, es representado por medio de un documento impreso que contiene el billete, pero en la actualidad dicho documento se maneja en su mayoría de manera electrónica, siendo grandes los cambios que a sufrido desde su creación el contrato de transporte aéreo de pasajeros, es necesario desarrollar su contenido y fijar cual es la relación que tienen dicho contrato con el surgimiento de la responsabilidad del transportista con los pasajeros.

2.1. Antecedentes del contrato

Las reglas que rigen el contrato de transporte aéreo de personas se encuentran en tratados y leyes internacionales, y como opina Mazeaud: "Contienen con gran frecuencia reglas de derecho privado que son verdaderas leyes porque se imponen a los particulares"¹⁰.

Presentándose en el transporte aéreo de personas la característica de internacionalidad donde personas de diversas naciones y sobre todo bajo pabellones extranjeros, se aplica exclusivamente las leyes nacionales iban a surgir numerosos conflictos, que bloquearían la dinámica de un medio de transporte nuevo, ágil y de evidente carácter comercial. Por esa razón, desde que comenzó la mercantilización del transporte aéreo

¹⁰Mazeaud, H. L. *Lecciones de Derecho Civil*. Tomo I, Pág. 128.



se emprendieron las iniciativas que unificaran a través de tratados internacionales que terminaran con la posibilidad de conflictos de leyes que tantos problemas producen en el derecho internacional privado.

La primera iniciativa estatal para regular el contrato de transporte aéreo, se puede atribuir al gobierno de Francia según el proyecto del 31 de mayo de 1924, que reguló el transporte aéreo interior o doméstico que fue solicitado por el presidente de aquella época el señor Poincaré a los agentes diplomáticos, que el gobierno francés estimaba oportuno convocar en París a una conferencia que tenía como propósito redactar una convención sobre la responsabilidad de los transportistas aéreos y tomar la decisión si era deseable continuar el estudio de la unificación del derecho privado aeronáutico.

Celebrándose de este modo la Primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo en 1925, de la cual surgió un anteproyecto que fue confiado a un grupo de expertos para que éstos lo revisaran y lo presentaran como proyecto a la Segunda Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, reuniéndose en Varsovia en octubre de 1929 y en cuyo debate surgió la Convención de Varsovia del 12 de octubre de 1929.

A raíz de la Segunda Guerra Mundial, el Convenio de Varsovia entró en una gran crisis de funcionalidad, por lo que el "Comité Internacional Técnico de Expertos Juristas Aéreos -CITEJA- se reunió en París en el año de 1946 para crear un proyecto de reforma. La CITEJA desapareció para dar paso a un organismo dependiente de la Organización de Naciones Unidas, la Organización de Aviación Civil Internacional –



OACI- que examino el anteproyecto preparado por la CITEJA y presento el proyecto ante la conferencia diplomática que se celebro en La Haya, Holanda en 1955 de ahí nació el Protocolo de la Haya, que encontró la negativa de los Estados Unidos de Norteamérica, disconformes por las cantidades que se fijaban como indemnizaciones a los daños causados, no obstante la influencia que poseía la gran nación americana en plena guerra fría, el Protocolo de la Haya alcanzó las treinta ratificaciones que necesitaba para entrar en vigor el uno de agosto de 1963¹¹.

A nivel internacional esas fueron las principales fuentes que dieron origen a la regulación del contrato de transporte aéreo de personas, pero en Guatemala las actividades aéreas iniciaron en el Campo Marte que hacia las veces de aeródromo, donde era el espacio de la rudimentaria aviación.

Los Estados Unidos de Norteamérica, en la lucha de poder durante la Segunda Guerra Mundial construyeron en el lugar donde hoy funciona el Aeropuerto La Aurora, un campo de aterrizaje, que operaba como base militar, la cual al terminar su cometido dejó de ser operada por los Estados Unidos, y el Estado de Guatemala lo utilizó para las operaciones de aviación militar, tomando en cuenta que su estructura era la de un aeródromo.

La incursión de técnicas modernas de la época, al transporte aéreo nacional y la incorporación de líneas aéreas extranjeras, hicieron que el Estado dotara al transporte aéreo nacional de un ordenamiento jurídico, para regular el uso de su espacio aéreo, en

¹¹ Rodiere, R. *Derecho de transporte terrestre y transporte aéreo*. Pág. 134.



ejercicio de su soberanía y sobre todo la regulación de un contrato de transporte aéreo, promulgándose el Decreto 563 del Congreso de la República, que contenía la Ley de Aviación Civil, emitida el 28 de octubre de 1948 y posteriormente se crea la infraestructura que alberga el actual aeropuerto Internacional La Aurora, siendo la Dirección General de Aeronáutica Civil la encargada de promover el desarrollo ordenado y seguro de la aviación en Guatemala. Sin embargo, su accionar se veía truncado, por ser una dependencia centralizada, y su ley de aviación civil con el pasar de los años exigía cambios acordes a la evolución del transporte aéreo.

De esa cuenta se promulgó el Decreto 100-97 del Congreso de la República, cuya vigencia inició el siete de diciembre de 1997, pese a ser una legislación reciente, respondía más a intereses de sectores económicos y políticos que a disposiciones técnicas operativas acordes a las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Como consecuencia de la auditoría que realizó la OACI en febrero del 2000, se determinó que la nueva Ley de Aviación Civil, no compensaba las expectativas de una legislación aeronáutica que le permitiera cumplir con las normas y métodos encomendados por la OACI. En concordancia con tales recomendaciones, se favoreció la creación de un cuerpo normativo apegado a las disposiciones de la OACI, y mientras la misma llenaba el proceso legislativo se aprobó en la Dirección General de Aeronáutica Civil el Manual de Regulaciones de Aviación Civil, para suplir las lagunas jurídicas del Decreto 100-97.



Posteriormente nació, Ley de Aviación Civil, mediante el Decreto 93-2000 del Congreso de la República, cuya vigencia cobró el día tres de marzo del año 2001 y posteriormente fue emitido y aprobado su Reglamento mediante Acuerdo Gubernativo 384-2001.

En el Acuerdo Gubernativo 384-2001, se desarrollan los requisitos necesarios para que las empresas ya sean nacionales o internacionales puedan iniciar operaciones, siendo requisito indispensable que cuenten con el contrato o certificado de explotador aéreo y certificado de operador aéreo, cabe señalar que dentro de tal autorización se ha incorporado la figura de certificado de explotador o sea un contrato con disposiciones específicas que será desarrollado posteriormente.

2.2. Definición del contrato de pasajeros o billete

Los contratos de transporte aéreo son: "Aquellos por los cuales la línea aérea se obliga a trasladar personas o cosas por vía aérea de un punto a otro a cambio de un precio determinado"¹².

Estos contratos son de adhesión, en los cuales las líneas aéreas unilateralmente fijan las condiciones y los pasajeros no tienen otra opción que aceptarlos porque no podrían acceder al servicio de transporte aéreo.

¹² Asociación peruana de consumidores y usuarios. **El transporte aéreo de pasajeros en el Perú y los derechos de los usuarios.** Pág. 19.



Videla Escalada, al referirse al contrato de transporte aéreo señala que: “Hay contrato de transporte aéreo, cuando una parte se obliga a trasladar en aeronave y por la vía aérea de un lugar a otro a personas o cosas y en este último caso a entregarlas a su destinatario y la otra a pagar un precio por este traslado”¹³.

Algunos juristas han tratado de definir al contrato de transporte aéreo, utilizando todos los elementos necesarios, Luis Tapia Salinas, al definir este contrato, considera que: “Es en su mayor parte un contrato de adhesión, en el que se aceptan especiales prescripciones legales y condiciones generales de transporte que cada transportista adopta e impone a los contratantes de manera que solo es pasajero aquel que acepta tales condiciones”¹⁴.

La Ley de Aviación Civil de Guatemala, no define al contrato de transporte aéreo solo establece que por medio del billete o boleto de pasajeros se acredita la existencia del contrato, por lo que la definición en la legislación guatemalteca que más aplica, es la del Código de Comercio que señala en el Artículo 794: “Por el contrato de Transporte, el porteador se obliga, por cierto precio a conducir de un lugar a otro a pasajeros o mercancías ajenas que deberá de entregarlas a un consignatario”.

Según Guillermo Jiménez: “El contrato de transporte aéreo de personas también llamado de pasajero aéreo, el porteador se obliga a trasladar incólume al pasajero de un lugar a otro, obligando al porteador a otorgar la plaza que le corresponda al pasajero

¹³ Videla. **Ob. Cit.** Pág. 63.

¹⁴ Tapia, Luis. **Manual de derecho aéreo.** Pág. 26

y a realizar el vuelo en las condiciones de tiempo, itinerario y escalas previstas en el billete”¹⁵.

2.3. Contenido del contrato

Una vez identificado el origen del contrato, es necesario revisar el contenido del mismo como un vínculo jurídico entre el transportista y el pasajero.

2.3.1. Condiciones de fondo

a) Consentimiento de las partes

Las partes en esta relación jurídica la que se denomina contrato de transporte aéreo de personas son: el transportista (sujeto activo de la obligación fundamental) y el pasajero (sujeto pasivo), ambas personas realizan un acuerdo de voluntades sobre un mismo objeto jurídico, acuerdo que implica dos manifestaciones de voluntades concordantes. Una de las partes toma a iniciativa, proponer a la otra contratar, la otra declara consentir.

Pero el intercambio de voluntades no se da tan puro, por lo que se guarda reserva sobre el consensualismo o la autonomía absoluta de la voluntad al contratar; el desarrollo económico y social ha hecho surgir un tipo especial de relación jurídica contractual que se presenta cuando una de las partes es más fuerte que la otra, el jurista Louis Josserand dice que el contrato de transporte: “Ha sido transformado, por otra parte, bajo la presión de las fuerzas económicas y financieras, como también por el

¹⁵ Jimenez, Guillermo. **Derecho mercantil II**. Pág. 1153.



juego de una reglamentación de más en más abundante, en un contrato de adhesión vecino del derecho público y sometido a un formalismo bastante estrecho. El contrato de transporte ha cambiado su estructura jurídica, dejando de ser libremente debatida entre las partes, para entrar a la categoría de las operaciones sinalagmáticas”¹⁶.

La voluntad del pasajero dirigido a consentir en el transporte no está ausente, puesto que es necesario manifestar esa voluntad para poder comprar el pasaje, pero su voluntad tan sólo se limita a rechazar o aceptar. De manera que para que se perfeccione un contrato de transporte aéreo, es necesario que tanto el transportista como el pasajero manifiesten sus voluntades, el primero de transportar al pasajero, quién debe de manifestar sus deseos de contratar al transportista y pagar el precio correspondiente.

b) Objeto del contrato

El objeto del contrato de transporte aéreo de personas, es transportar al pasajero y su equipaje, alrededor de esta obligación jurídica gira todas las demás que pueden derivarse. En especial hay que determinar el territorio que esta actividad abarca la cual puede ser nacional o internacional, pero para cubrir todas las posibilidades se describe el objeto del contrato frente al ámbito internacional, para esclarecer el objeto se debe ver el párrafo segundo del Artículo primero del Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya que establece: “En el sentido del presente Convenio, todo transporte en el cual con arreglo a las estipulaciones de las Partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción de transporte o transbordo, están situados

¹⁶ Josserand, Luis. *Revista de derecho social*. Pág. 16



ya en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, ya en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, con tal de que se prevea una escala intermedia, bien en territorio sometido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de cualquier otra potencia, aunque no sea contratante”.

c) Capacidad de las partes

Consiste en la posibilidad jurídica de los sujetos que intervienen en el contrato, para celebrar en nombre propio ese vínculo jurídico con el que contraen derechos y obligaciones. Dentro del contrato de transporte aéreo de personas intervienen dos partes:

- ✓ El transportista como sujeto activo
- ✓ El pasajero como sujeto pasivo.

El transportista a su vez se divide en nacional e internacional. Para que los transportistas nacionales tengan capacidad para contratar deben de ser personas individuales o jurídicas guatemaltecas, llenando los requisitos previos para su inscripción, y los transportistas internacionales para que tengan plena capacidad para contratar deben de adquirir la autorización para prestar servicios de transporte aéreo internacional en forma directa o indirecta como personas jurídicas extranjeras, designando domicilio y representante legal con amplias facultades de mandato y representación en Guatemala, teniendo así facultades para ser sujeto activo dentro de un contrato de transporte de personas.

El pasajero debe ser toda persona individual mayor de 18 años o toda persona jurídica



previa inscripción en registro. Los menores de edad y los mayores de edad declarados en estado de interdicción pueden celebrar contrato de transporte aéreo por intermedio de sus representantes legales.

2.3.2. Condiciones de forma

Aún existiendo el acuerdo de voluntades sobre el objeto del contrato, éste necesita para poder surtir efectos jurídicos cumplir con un requisito de formalismo, el cual no es exigido por el legislador nacional e internacional como condición de validez del negocio jurídico, si no como medio de prueba de las obligaciones contraídas por las partes.

En Guatemala la forma de representar el contrato de transporte aéreo de personas, es por medio de un billete o boleto de pasaje que puede ser un documento de transporte individual o colectivo, pudiendo ser reemplazado por otros medios electrónicos.

En el texto del Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya en el Artículo tres que se refiere a billete de pasaje y su contenido debe ser:

“a) Lugar y fecha de emisión.

b) Puntos de partida y de destino.

c) Las paradas previstas, bajo reserva de la facultad para el porteador de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad, y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional.



d) El nombre y la dirección del porteador o de los porteadores.

e) Indicación de que el transporte está sometido al régimen de responsabilidad establecido por el presente Convenio.”

El jurista Chauveau concluye, que el billete de pasaje: “Es un título nominativo, que aunque puede serle entregado a un mandatario del titular, no puede ser utilizado más que por la persona cuyo nombre figura en el billete y todo aquel que lo use fuera de su titular es en suma considerado como viajero clandestino frente al cual el transportista no reconoce ninguna obligación y declina toda responsabilidad, ya que el contrato de transporte fue concluido estrictamente de una forma *intuitu personae*”¹⁷.

2.4. Obligaciones

Dentro del contrato de transporte aéreo existe una serie de obligaciones, necesarias de desarrollar para entender la posición de cada sujeto dentro del presente vínculo jurídico.

2.4.1. Obligaciones del transportista

La obligación principal del transportista es de transportar al pasajero al punto de destino, pero también tiene otras obligaciones como:

- ✓ Prestar un servicio de transporte aéreo continuado y eficiente.
- ✓ Deber de transportar conforme normas de seguridad.
- ✓ Expandir billete de pasaje.

¹⁷ Chauveau, Paulo. **Derecho aéreo**. Pág. 285.

- ✓ Realizar el control de equipaje registrado y de mano.
- ✓ Fiscalizar los objetos personales del pasajero previo al embarque.
- ✓ Responder por los daños causados a los pasajeros.
- ✓ Indemnizar los derechos afectados de los pasajeros.
- ✓ Publicitar claramente las condiciones de sus servicios.
- ✓ Evitar las cláusulas abusivas en sus contratos de adhesión.

2.4.2. Obligaciones del pasajero

El pasajero tiene dos obligaciones principales y son las de pagar el precio del pasaje y obedecer las instrucciones impartidas por el transportista, además:

- ✓ Apoyar el mejoramiento de la calidad y eficiencia de las prestaciones.
- ✓ Permitir el control y vigilancia aeronáutica aeroportuaria en cuanto no afecte sus derechos personalísimos.
- ✓ Reclamar sus derechos a una reparación integral por daños.

2.5. Certificado o contrato de explotador

Es el documento que autoriza a un operador aéreo a explotar o desempeñar operaciones específicas de transporte aéreo comercial.

El interesado en la prestación de los servicios de transporte aéreo de pasajeros, y en la obtención del certificado o contrato de explotador aéreo, deberá:



- ✓ Presentar solicitud dirigida a la Dirección General de Aeronáutica Civil, indicando cual es el propósito y las razones para prestar el servicio solicitado.
- ✓ Si es persona individual, la identificación y datos personales del solicitante.
- ✓ Si es persona Jurídica acreditar la calidad con que actúa y la de su representada.
- ✓ Indicación del lugar para recibir notificaciones en la ciudad capital.
- ✓ Si es empresa extranjera deberá de demostrar estar inscrita como tal en el Registro Mercantil General de la República.
- ✓ Información y documentación del servicio comercial que incluya:
 - Frecuencias de vuelo,
 - Horarios,
 - Nacionalidad de las aeronaves,
 - Libertades del aire solicitadas,
 - Rutas.
- ✓ Póliza o certificado de seguro, que ampare las responsabilidades civiles.
- ✓ Certificado de aeronavegabilidad.
- ✓ Certificado de matrícula.
- ✓ Certificado de operación, o documento análogo, para empresas extranjeras.
- ✓ Documento operaciones específicas, para empresas extranjeras.
- ✓ Someterse y aprobar el proceso de certificación, empresas nacionales, de conformidad con lo normado en las Regulaciones de aviación civil.
- ✓ Contrato de arrendamiento o fletamento, si la aeronave no es propiedad del solicitante.
- ✓ Acreditar la capacidad financiera.





CAPÍTULO III

3. Responsabilidad civil

Los transportistas en su afán de comercializar y obtener mayores ganancias, mantienen una lucha constante con las organizaciones internacionales de aviación encargadas de conservar los parámetros de justicia entre los transportistas y los pasajeros, siendo necesario acudir a la figura civil de la responsabilidad para dicho equilibrio, es así que a continuación se desarrolló en su género la responsabilidad civil.

3.1. Definición de responsabilidad civil

“La responsabilidad civil es la necesidad de reparar los daños y perjuicios causados a otro por un hecho ilícito o por la creación de un riesgo”¹⁸.

Para la cultura romana existían axiomas mínimos en los cuales basaban su convivencia en sociedad, siendo uno muy importante el *alterum non laedere*, es decir no dañar al otro. Este principio tiene su fundamento en las relaciones humanas, ya que es inexistente referente al daño que una persona se causa a sí misma, para los romanos el daño causado a otra persona debía de ser reparado dejando a esa persona lo más parecido posible a como se encontraba antes de sufrir el daño. Eso es a lo que se llama responder o ser responsable al daño causado a otra persona.

¹⁸ Manuel, Sánchez. *Obligaciones civiles*. Pág. 286.



El jurista uruguayo Jorge Peirano Facio, sostiene que la responsabilidad civil se define: “Por la obligación de reparar el perjuicio causado a un sujeto de derecho”¹⁹. Mientras que el argentino Jorge Bustamante Alsina en su valiosa obra Teoría General de la Responsabilidad Civil refiere que: “La responsabilidad civil comporta siempre un deber de dar cuenta a otro del daño que se ha causado”²⁰, la mayoría de juristas ofrecen definiciones sencillas acerca de la responsabilidad civil, pero al mismo tiempo dejan en claro sus elementos y finalidad.

El Diccionario Jurídico de Guillermo Cabanellas, indica que la responsabilidad civil es: “La obligación de resarcir, en lo posible, el daño causado y los perjuicios inferidos por uno mismo o por un tercero, y sin causa que excuse de ello”²¹.

La responsabilidad civil es, por tanto, según el análisis realizado, la obligación que resulta de un acto o hecho jurídico encaminado a violar los intereses privados y que acarrea la obligación de reparar el daño causado a un sujeto de derecho.

Al analizar la definición anterior, se destacan los componentes más importantes de los cuales se traducen en: a) el daño causado al sujeto pasivo, b) La obligación de reparar el daño, c) El sujeto de derecho civilmente capaz para ser susceptible de adquirir obligaciones, y, d) El daño como consecuencia de un acto o hecho.

¹⁹ Peirano, Jorge. **Responsabilidad extracontractual**. Pág. 25.

²⁰ Bustamante, Jorge. **Teoría general de la responsabilidad civil**. Pág. 73.

²¹ Cabanellas, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Tomo V, Pág. 737.



3.2. Elementos de la responsabilidad civil

Los elementos comunes para la responsabilidad civil son:

- ✓ Antijuridicidad
- ✓ Daño
- ✓ Relación de causalidad entre el daño y el hecho
- ✓ Factores de imputabilidad o atribuciones legales

3.2.1. Antijuridicidad

Es lo contrario a la ley. Es sinónimo de ilicitud, aunque abarca la violación del deber impuesto contractualmente.

García de Enterría, entiende que el concepto de antijuridicidad: “Debe servir para delimitar los daños indemnizables, evitando excesos, y considera que hay lesión y por tanto responsabilidad cuando no existe causa de justificación capaces de legitimar el perjuicio material producido, esto es, siempre que no concorra un título jurídico que determine o imponga como rigurosamente inexcusable, efectivamente querido o al menos eventualmente aceptado, el perjuicio contemplado”²². Pero para González Pérez, la antijuridicidad se dará: “no porque sea contraria a derecho la conducta que la motiva, sino porque el sujeto que la sufre no tenga el deber jurídico de soportar”²³.

²² González, Pedro. **Manual de responsabilidad pública**. Pág. 100.

²³ González, Julio. **Responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas**. Pág. 325.



3.2.2. Daño

El Licenciado Gilberto Martínez Rave, indica que el daño: "Es un componente esencial y determinante en la responsabilidad jurídica civil, tanto en la contractual como en la extracontractual"²⁴. Es el menoscabo de un interés cualquiera; es el impacto físico o material, que modifica una situación anterior; es la lesión o menoscabo que se ocasiona a un interés, protegido o no por las normas, como un derecho real o subjetivo; es un interés patrimonial del ofendido.

El doctor Juan Carlos Gardella, da un concepto general de daño, aunque llega a la conclusión de que a cada tipo de obligación corresponde un concepto particular que emerge de su propia naturaleza.

Entendiendo por daño, a todo detrimento que se experimente en bienes jurídicos como ejemplo el patrimonio, la vida, la salud, honor, crédito, estado civil, libertad, se trata pues de un perjuicio una disminución o una merma efectiva.

3.2.3. Relación de causalidad entre el daño y el hecho

El problema de la causalidad, ha sido motivo de preocupación tanto para la doctrina como para la legislación; pues en muchas ocasiones las consecuencias del hecho dañoso pueden resultar dudosas, en relación con la conducta del causante.

²⁴ Martínez, Gilberto. **Responsabilidad civil extracontractual**. Pág. 161.



Las doctrinas principales relativas a determinar la relación causal son las siguientes:

- a) Teoría de las equivalencias de las condiciones: Todas y cada una de las condiciones esenciales son causa para la producción del daño, ya que sin la concurrencia absoluta de ellas, el resultado no se habría ocasionado.
- b) Teoría que considera como causa al antecedente que realmente ha contribuido a la producción del resultado: Es decir que se toma como causa la que más ha influido en la consecuencia del hecho dañoso, seleccionándola entre las demás precedentes.
- c) Teoría que considera como causa aquella que de antemano se sabe el efecto antes de producirse: Los demás antecedentes por consiguiente quedan relegados a un segundo plano, o sea que se consideran como adecuados para la producción de dicho resultado.
- d) Teoría de la causalidad adecuada: Para ésta, la causa es la que ordinariamente produce el daño, según la experiencia general, pues no es causa aquella condición sin la cual no se hubiera producido el resultado.

3.2.4. Factores de imputabilidad o atribuciones legales de responsabilidad

Este elemento se basa en dos conceptos importantes, que son la culpa y el dolo pues depende de éstos para realizar las atribuciones al daño causado.

“Si el agente productor del daño actúa con culpa incurre en un vicio de la voluntad, el cual puede producirse por impericia que es la falta de conocimiento propio de la



cuestión; la imprudencia que es actuar con exceso, es no prever lo previsible o ir más allá de lo que se debería haber hecho; o la negligencia que es actuar con defecto, es decir haber dejado de hacer algo necesario²⁵.

El dolo es actuar con intención, es la determinación de la voluntad hacia el delito con representación final del hecho, es decir, es la consecuencia esperada del accionar por el sujeto activo sea directa o indirectamente en un daño en el afectado. Y de concurrir el dolo se estaría tipificando con algún tipo penal.

3.3. Teorías que explican la responsabilidad civil

Según la doctrina existen dos criterios que sobresalen mencionados a continuación:

3.3.1. Teoría subjetiva

Esta teoría es tradicionalmente clásica, considera a la culpa subjetiva como fundamento de la responsabilidad civil y ha sido adoptada por la mayoría de los Códigos Civiles de tipo napoleónico; también se le puede denominar teoría de la culpa o responsabilidad subjetiva. La teoría subjetiva, se le define como la doctrina que considera a la culpa como base para determinar la responsabilidad civil y que el autor de un daño proviene de un hecho doloso o culposo, queda obligado a reparar; sin dolo o culpa no hay responsabilidad civil.

²⁵ Guiguet, Valeria. **Fonoaudiología legal**. Pág. 120.



Desde un punto de vista jurídico, la culpa es la que deriva de la conducta humana en su sentido general y puede darse cuando hay dolo, es decir, intención de dañar; o bien mediante un acto ejecutado con descuido, negligencia o imprudencia. Los actos que no derivan de la conducta humana no generan daños, por consiguiente no son tomados en cuenta por el derecho; debido a esa circunstancia, él que sufra un daño debe de probar la culpa del autor del daño para poder reclamar la indemnización correspondiente.

En el plano doctrinario, se puede mencionar cuatro razones que argumentan defender a la culpa como fundamento de la responsabilidad civil que son: “Razones históricas, razones filosóficas, razones morales y razones clásicas”²⁶.

Las razones históricas, se basan en principio que el derecho romano primitivo revela que la culpa debe tenerse como eje central de la responsabilidad civil. Las razones filosóficas se basan en que antiguamente la idea moral de la culpa es la única que justifica la responsabilidad civil, es decir, la responsabilidad civil deviene del examen de la conciencia y naturaleza del hombre. Las razones morales, se basan en que la responsabilidad civil debe fundarse sobre la acción buena o mala ejecutada por el hombre, se toma en cuenta la acción o conducta humana y no los resultados de dicha acción o conducta. Las razones clásicas, se basan en que ante el problema de determinar el origen relevante de la responsabilidad civil, se preguntan si entre los elementos que se dan en la producción de un hecho dañoso, se encuentra la culpa, la solución se da, atribuyendo la responsabilidad total al autor de esa culpa, dejando en un segundo plano los otros elementos concurrentes; si se prescinde de la idea de la culpa,

²⁶ Rodríguez, Luis. *Accidentes de tránsito*. Pág. 60.



es imposible solucionar muchos problemas que se plantean en los hechos de relación causal.

En el derecho positivo moderno, ante el progreso de la vida social, se fueron presentando numerosos hechos dentro del campo de la responsabilidad civil, haciendo que el concepto tradicional de la culpa ya no responda ante tales cambios; razón por la cual la teoría tradicional de la culpa se vio obligada a evolucionar su doctrina y a ceder algunos ajustes que se vinculan fundamentalmente con el sistema de lo que se ha llamado presunciones de culpa.

El sistema de presunción de la culpa se basa en dos grandes ejes: "El primero se trata de presunciones *juris tantum*: la culpa se presume en el agente, pero éste puede apartarse del ámbito de la responsabilidad probando que en el caso concreto no actuó de un modo culpable, sino que procedió con la diligencia propia y necesarias para llevar a cabo la acción que produjo el daño. En el segundo caso, la presunción de culpa es ya absoluta, *juris et de jure*: en esta hipótesis no está permitido al agente proceder a la demostración de que en el caso concreto actuó sin culpa en una actitud donde es evidentemente culpable a los ojos del derecho"²⁷.

Observa Ihering, que esta teoría de la culpa se ha caracterizado por ir suprimiendo cada vez más la noción misma de culpa. Parece una contradicción decir que la evolución de la doctrina subjetiva ha consistido en eliminar paulatinamente la noción de culpa. En el derecho romano primitivo se parte de una idea indiscutible de culpa, "Bien sea porque

²⁷ Pizarro, Ramon. *Causalidad adecuada y factores extraños en derecho de daños*. Pág. 269.



se produce con dolo o con imprudencia, y principalmente se atiende a la responsabilidad por hechos propios²⁸.

Como fundamentalmente se toma en cuenta la culpa como base de la responsabilidad, se estima que solamente debe ser responsable el que causa directamente el daño; pero que no debe haber responsabilidad por hechos de otros o por el daño causado por los animales o cosas que nos pertenezcan; pero en el propio derecho romano se realiza una primera evolución, que consiste en restringir este concepto estricto de culpa, y se acepta entonces que la responsabilidad puede provenir por hecho propio o por hecho ajeno de las personas que están bajo la custodia, vigilancia, asimismo se acepta la responsabilidad derivada de daños causados por los animales o cosas que nos pertenezcan; pero no desaparece la noción de culpa que sigue presumiéndose para fijar esta responsabilidad por hechos ajenos o por el estado de las cosas.

3.3.2. Teoría objetiva

Es la que propugna por la supresión de la idea de culpa como base de la responsabilidad civil; los juristas que apoyan esta teoría afirman que la responsabilidad civil se determina atendiendo al daño causado, independientemente de la conducta culposa del autor del daño.

Doctrinariamente, han existido diversas teorías objetivas que pretenden construir un sistema de responsabilidad civil con exclusión de la noción de culpa, sin embargo, "Se

²⁸ Stone, Julius. *La ley humana y la justicia humana*. Pág. 157.



pueden considerar como precursores de la teoría objetiva, a los tratadistas Luis Josserand y Saleilles, que con sus postulados formulados en el año 1877, dan un nuevo giro al fundamento de la responsabilidad civil; concluyen en afirmar que la responsabilidad civil no se fundamenta en la culpa, sino de cualquier hecho dañoso, incluso, toda actividad que crea riesgo y que cause daños y perjuicios debe indemnizarse o repararse, independientemente de la conducta subjetiva del responsable”²⁹.

Es objetiva en el sentido de que examina sólo el daño, sin preocuparse de la conducta del autor de ese daño. A esta teoría se le ha denominado también teoría del riesgo creado, en virtud de que con la nueva tendencia, todo hecho que resulta de la utilización de cosas peligrosas, o de la implantación de un negocio, industria o comercio que lleve aparejada inminentes riesgos de provocar daños a los demás, debe responder de la obligación de reparar los daños y perjuicios que derivan de la utilización o producción de dicha actividad en interés o provecho propio.

La teoría objetiva de la responsabilidad, surge ante la ineficacia de la teoría subjetiva de asegurar la reparación de los daños y perjuicios nacidos ante el desarrollo de maquinarias en la gran industria, circunstancia por la cual se hizo necesario establecer una doctrina que supere a la culpa como fuente de indemnización.

El crecimiento de la industria, la modernización de las empresas, la mecanización de los medios de producción, originaban accidentes, muchos daños y la situación de los

²⁹ Sobrino, Agosto. **Responsabilidad objetiva**. Pág. 17



perjudicados junto con sus bienes era muy difícil porque con fundamento en las teorías subjetivas, debía probarse la intención o culpa del causante para obligar a indemnizar. Los trabajadores, inicialmente se encontraban en desventaja frente a los patronos, pues cuando eran víctimas de los accidentes y pretendían una indemnización tenían que probar la culpa, es decir el factor subjetivo que predicaban los romanos, en el patrono, y era difícil en algunos casos imposible esa prueba.

La responsabilidad objetiva se distingue de la responsabilidad subjetiva, en que ésta se basa en un elemento personal interno o sea la culpa o el dolo; la responsabilidad objetiva en cambio se desliga del elemento interno subjetivo y toma en cuenta sólo un conjunto de elementos de carácter objetivo, consistentes en el uso de cosas peligrosas, en el hecho de que causen un daño. Además, en la teoría subjetiva la víctima de los daños y perjuicios ocasionados por un acto o hecho ilícito para lograr la reparación, debe probar la culpa del responsable; en la teoría objetiva, la víctima de los daños y perjuicios ocasionados por un acto o hecho ilícito, para lograr la reparación, solamente debe demostrar los resultados de los daños independiente de la culpa subjetiva del responsable.

Como razones que justificaron la existencia de la responsabilidad objetiva se puede destacar:

- a. La dificultad de investigar la culpabilidad.
- b. La necesidad de la economía moderna de dar respuestas seguras e inmediatas.

c. Que quien pone en actuación un riesgo potencial, debe soportar las consecuencias dañosas de su funcionamiento.

Llegando así al génesis que fundamenta el trabajo de tesis, ya que los transportistas aéreos operan con maquinaria sumamente peligrosa, siendo esta los aviones como medio de transporte de pasajeros y equipaje dentro de la actividad comercial de transporte, que por su utilización representan un riesgo eminente para todos los que lo abordan; estando así el explotador aéreo inherentemente obligado a responder por todos los daños causados con motivo del viaje aéreo de pasajeros, en específico, responder por las lesiones o muerte que sufran los pasajeros.

3.4. Clases de responsabilidad civil

Existen diferentes variaciones en la responsabilidad civil que especifican su causa, siendo importante resaltar en el presente trabajo las siguientes:

3.4.1. Responsabilidad civil contractual

La responsabilidad contractual tiene lugar cuando se incumple una obligación preexistente emanada de un contrato. "Se ha dicho también que las reglas de la responsabilidad contractual resultan aplicables al incumplimiento de las demás obligaciones preexistentes, como las obligaciones de origen cuasicontractual y legal"³⁰.

³⁰ Díaz-Grandos, Juan. El seguro de responsabilidad. Pág. 76.



El origen más formal de la responsabilidad, es la transgresión a una obligación contenida en una cláusula particular de un contrato u otro acto jurídico de derecho privado. En el ámbito de derecho de obligaciones, cuando se da el incumplimiento de un contrato, se causan daños y perjuicios ya sea del lado pasivo o activo de los contratantes y el causante de esos daños y perjuicios tiene la obligación de indemnizarlos.

En materia contractual se rige un principio en virtud del cual, una vez formalizado un contrato las partes contratantes no pueden desvirtuarlo y deben cumplirlo de acuerdo a sus estipulaciones.

En la responsabilidad civil contractual la culpa del deudor en el incumplimiento de la obligación se presume, pero tiene derecho de probar lo contrario, de manera que la parte perjudicada del incumplimiento o contravención de un contrato sólo debe demostrar la realidad de los daños y perjuicios ocasionados a través de dichos incumplimientos o contravención para lograr la indemnización a que tiene derecho.

La responsabilidad contractual puede entenderse como un simple pago por equivalencia del daño causado o, desde otro punto de vista se le reconoce una función más amplia, según la cual la indemnización de los perjuicios contractuales comprende no solo la prestación debida, sino también todos aquellos perjuicios a bienes distintos al objeto del contrato o que recaen en la persona del acreedor.



3.4.2 Responsabilidad civil extracontractual

Es necesario distinguir entre la fuente de la responsabilidad contractual con la responsabilidad extracontractual, proporcionada desde sus orígenes históricos, en el derecho romano “Las obligaciones aparecían divididas en cuatro clases: las que provenían de los contratos, los cuasi contratos, los delitos y los cuasidelitos. La obligación derivada del daño incluyó todos los casos de delitos culposos y se fundamentaba en la tan mencionada Ley Aquilia, que sirvió a lo largo del tiempo para estructurar un sistema más o menos teórico sobre la responsabilidad civil”³¹.

Los romanos no tenían interés en distinguir en indemnización por daños o penas, aunque no tenían duda que la responsabilidad residía en la culpa de quien ocasionaba el daño, por otro lado los germanos consideraban que la indemnización era una forma de reparación del orden jurídico alterado, en la evolución de las corrientes filosóficas de los daños se introdujeron otros elementos justificadores de la indemnización como el concepto de delito derivado de la importancia de no dañar al prójimo, la libertad humana como eje del sistema de daños y finalmente la distinción entre derecho penal y derecho civil, posteriormente se argumentó que no sólo la culpa era origen del daño si no también todos los actos que representen un riesgo para las personas.

Es así que la responsabilidad se origina también fuera de toda obligación contractual, desde este punto de vista puede decirse que la responsabilidad civil extracontractual constituye la regla general y que surge, a consecuencia de la producción de un hecho

³¹ Aguilar, Vladimir. **Derecho de obligaciones**. Pág. 408.



ilícito causado a una persona independiente de cualquier vínculo contractual, el hecho ilícito puede ser cualquiera, ya que se puede originar no solo a través del acto humano, sino también mediante el impacto o la intervención de cosas inanimadas o animales inclusive, ya sea utilizados en actividades peligrosas o no peligrosas.

El hecho ilícito debe provocar un menoscabo en unos intereses ajenos para que se dé la responsabilidad extracontractual; asimismo, debe darse la intencionalidad y el nexo causal entre el hecho y el daño.

3.5. Responsabilidad civil en el derecho aeronáutico

La explicación tradicional del fundamento de la responsabilidad civil, la basan los autores en el principio de justicia que impone la necesidad de restablecer el estado anterior a la lesión causada injustamente o en que la sanción jurídica de la conducta lesiva responde a una elemental exigencia ética .

Sin embargo, si bien es justo y ético indemnizar cuando se causa un daño, esas fundamentaciones no son suficientes, por eso se hace énfasis en los fundamentos filosóficos y económicos de la responsabilidad civil.

3.5.1. Fundamentos filosóficos

Labbé se basa en la idea de él que tiene un objeto que lo usa y que obtiene un beneficio si causa daño debe responder por ello, por lo que expresa: "Que el dueño es



responsable de los daños causados por un objeto, no porque es el dueño”³².

Se hace responsable al que desempeña una actividad ultraazarosas respecto a otra persona, inmueble, mueble, que él perjudique realizando su actividad, definiendo actividad ultraazarosas “Necesariamente envuelve un riesgo de serio daño para la persona, tierra o bienes de otro que no puede ser eliminado por el ejercicio del mayor cuidado y no se es materia de uso común”³³, y la aviación cae en esta categoría por el primer supuesto, ya que sería casi imposible argumentar que la aviación no es de uso común para los seres humanos en pleno Siglo veintiuno.

La aviación en su estado presente de desarrollo es ultraazarosa porque aún el aeroplano mejor construido y mantenido, es tan incapaz de completo control que volando crea un riesgo, ya que el aeroplano tan cuidadosamente construido, mantenido y operado puede estrellarse, dañando personas, estructuras y bienes muebles en la tierra sobre la cual se hace el vuelo.

3.5.2. Fundamentos económicos

Otra respuesta complementaria al por qué de la obligación de indemnizar se fundamenta en el análisis económico del derecho, que sostiene que es posible analizar las reglas jurídicas en consonancia con las económicas, y demostrar en la mayoría de

³² Josserand, *De la responsabilidad de las cosas inanimadas*. Pág. 6.

³³ Revista de derecho privado, *El sistema civil*. Pág. 27



los casos su eficiencia económica y en los casos en que esto no sucede, proponer su reformulación.

Además el daño es visto como un costo que alguien debe asumir, y según cual sea esa regla, quien lo soportará será la víctima, el victimario, ambos, o un tercero como puede ser el seguro, el Estado o garante. Cuando este costo que significa el daño no es soportado por el causante, el daño es transferido a otro patrimonio, como sucede cuando una empresa contamina el medio ambiente en el que los costos de contaminación, al no ser reclamados por las víctimas no entran dentro del cálculo de costos. Cuando el daño es indemnizado, el costo es asumido por quien causa el daño.

La navegación aeronáutica, es una actividad sumamente peligrosa en las que se realiza un cálculo según el cual quienes sufran daños por estas actividades deben percibir una indemnización no integral. De no ser así esas actividades directamente pueden no desarrollarse y esto trae aún mayores inconvenientes que la indemnización no integral. En estos casos la merma de indemnización que sufren estas personas se justifica solamente por la suma de bienestar general que se produce por los beneficios del desarrollo de estas actividades. Funciona en estos casos la responsabilidad civil como un instrumento de redistribución de riqueza, no como una justa indemnización.

3.6. Historia de la responsabilidad civil en el derecho aeronáutico

Durante los inicios del derecho aeronáutico se fue desarrollando la figura de responsabilidad civil como parte fundamental pero al mismo tiempo de poco consenso,



es pues necesario recordar sus inicios.

3.6.1. Sistema francés

En Francia la aparición de la responsabilidad en el derecho aeronáutico fue paulatina, teniendo como antecedentes el reconocimiento de la responsabilidad, introduciendo en el código civil Frances el descuido y la negligencia como fuentes de las obligaciones, complementado con la regulación de la responsabilidad por los actos de las personas y cosas que están bajo la custodia propia y por los accidentes sufridos por los trabajadores de industrias en donde se le imputó la responsabilidad al patrono. No es de extrañar que en las actividades aeronáuticas se estableciera la responsabilidad del operador por daños causados.

3.6.2. Common Law

Apareció en la segunda mitad del Siglo XIX la responsabilidad objetiva, es decir la aceptación del principio de que el responsable, aun observando un debido cuidado podía ser garante del daño. Los tribunales iniciaron aplicando el criterio que en los casos donde era imposible determinar conductas negligentes a ninguna de las partes, tratan de discernir quien está en mejores condiciones para soportar la pérdida, por razones de justicia social; cuando correspondió tratar la responsabilidad del operador aéreo por los daños causados aplicaron la responsabilidad civil.

Pero fue difícil llegar a unificar los criterios, porque para unos juristas y jueces no era



necesario encuadrar a las actividades aéreas en la responsabilidad objetiva, ya que se permitía probar al dueño que no era negligente ni el transportista ni sus dependientes.

3.6.3. Guatemala

La regulación de la responsabilidad civil en el derecho aeronáutico, ha sido insuficiente para reglamentar una materia tan importante como ésta y no recogieron las innovaciones que el derecho aeronáutico había experimentado en los principios de su regulación, ya que con la entrada en vigencia de la Ley de Aviación Civil en 1949, se deja de utilizar el derecho común, pero a falta de normas necesarias para la actividad aeronáutica se utilizaba subsidiariamente las disposiciones del derecho común.

El derecho común acepta tanto la teoría subjetiva como la objetiva, pero en específico en el derecho aeronáutico se adopta la teoría objetiva, con la creación de una legislación más moderna en aeronáutica se permitió que Guatemala evolucionara en la materia, a pesar de hacerlo con tanta demora.

El Decreto 93-2000 del Congreso de la República, reguló la responsabilidad objetiva por lesiones o muerte de pasajeros pero no determinó con claridad los montos aplicables para la indemnización a que están sujetos los transportadores.





CAPÍTULO IV

4. Regulación de la responsabilidad civil por muerte o lesiones de pasajeros

La forma más conveniente para desarrollar la regulación de la responsabilidad civil en el derecho aeronáutico, es realizando una reflexión de la legislación guatemalteca y un resumen de los convenios internacionales que regulan el tema, ya que la normativa internacional es basta en la materia y resultaría ineficaz hacer mención de todo el contenido de los convenios internacionales.

4.1. Causas de la responsabilidad civil en la Ley de Aviación Civil

En el Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala se regula la responsabilidad objetiva del transportista aéreo, en el Artículo 92 regula que el transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión sufrida por un pasajero, cuando el accidente que los ocasionó se produjo a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Definiendo en el segundo párrafo del anterior Artículo desde donde inicia y donde terminan las operaciones de embarque o desembarque, estableciendo que comienzan en el momento en que el pasajero deja las instalaciones del aeródromo para ingresar a la aeronave y las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero, después de salir de la aeronave, ingresa a las instalaciones del aeródromo. En cualquier caso, las operaciones de embarque y desembarque estarán determinadas en función del



control que sobre los pasajeros asuma el transportista.

Siendo necesario verificar cuáles son los controles que asume el transportista y la obligación que tiene de indemnizar a los pasajeros que sufran lesiones o a los herederos de los pasajeros fallecidos.

El Artículo 95 describe la responsabilidad del transportador por los daños y perjuicios en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y carga, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo, tal período comprende el lapso durante el cual los equipajes o carga se encuentran bajo custodia del transportador. Siendo importante este tipo de indemnización por la pérdida de equipaje que pasa tan a menudo en los viajes aéreos y muchas veces los afectados no tienen el conocimiento del derecho que les asiste.

Pero al momento de distribuir la responsabilidad de los transportistas en vuelos sucesivos donde no sólo un transportista presta sus servicios a los pasajeros, sino que son diferentes explotadores los que transportan a un mismo pasajero en un mismo vuelo con escalas, en el cual los pasajeros no contratan con cada una de los explotadores que los transportan, por el contrario los pasajeros contratan con un transportista y sólo le importa ser llevados a su destino sin verificar quien le prestó el servicio durante su viaje, es pues que el Artículo 104 responde a la incógnita que pudiere surgir, estableciendo que el transporte por vía aérea que se realiza sucesivamente por varios transportadores es considerado como una sola operación aérea, ya sea que se formalice por medio de uno o varios contratos. En este caso, el usuario sólo puede



accionar contra el transportador que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiese producido el incumplimiento, interrupción, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.

En caso de transporte gratuito de personas según el capítulo sexto del título 11 intitulado responsabilidad, en específico en el Artículo 106 regula que se atenderán las mismas reglas contenidas en dicho título, siendo escueta su explicación ya que el título cuenta con ocho capítulos en donde se toman ciertos limitantes respecto del caso que se trate, pero se puede entender que respecto al transportista que preste un servicio gratuito será responsable por todos los daños que causen a los pasajeros y a las demás personas que pueden ser dañadas por algún percance o accidente del avión que preste el servicio de manera gratuita siendo la responsabilidad objetiva la que impera.

Otra causa de responsabilidad civil para los transportistas que ha sido desarrollada por juristas de varias naciones y han dedicado libros completos al tema es la responsabilidad por daños y perjuicios a terceros en la superficie, siendo regulado en la Ley en el Artículo 107 y 108 correspondiendo de forma integral al explotador de la aeronave y en caso que se utilice una aeronave sin el consentimiento del explotador, la persona que lo maneje es responsable por los daños y perjuicios causados a terceros en la superficie. En este caso, el explotador es responsable solidario, salvo que pruebe que tomó las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

La responsabilidad del explotador por daños y perjuicios a terceros en la superficie puede ser atenuada o eximida en cuanto acredite que el daño fue causado o contribuyó



a causarlo la negligencia o la acción u omisión indebida de la víctima.

4.2. Montos aplicables en Guatemala

Según el Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Aviación regula en el Artículo 94 que el monto de la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero por la muerte, lesión, daños y perjuicios sufridos, será la que establezca la reglamentación respectiva, salvo resolución judicial, transacción o laudo arbitral que fije un monto mayor.

En caso de muerte, el transportador tendrá la obligación de abonar a los herederos de la víctima legalmente declarados, en el plazo máximo de 30 días desde la fecha de requerimiento y sin condiciones, el monto que establezca en la reglamentación respectiva. La indicada suma no será reembolsable ni supondrá ningún tipo de reconocimiento de responsabilidad y podrá ser deducida del monto de la indemnización final que corresponda.

Según la legislación no se determina específicamente la cantidad de dinero que esta sujeto a pagar el transportista aéreo por lesiones y muerte de pasajeros, sólo suscribe a la **reglamentación respectiva** pero a que se refiere con dichas palabras, en definitiva, nos traslada al reglamento de la Ley de Aviación el Acuerdo Gubernativo 384-2001, que en el Artículo 152 regula el monto de la responsabilidad en caso de muerte, lesiones, daños o perjuicios a pasajeros o terceros, daños causados a equipaje o carga transportada por el operador atendiendo los límites establecidos en los tratados y



convenios internacionales suscritos y ratificados por Guatemala en materia de responsabilidad derivada del transporte aéreo. Para lo cual, se hace necesario verificar cuales son esos tratados y convenios que se desarrollan a continuación, llegando así a la respuesta en los montos de responsabilidad a que está sujeto el transportista aéreo.

La Ley de Aviación Civil hace una salvedad que los montos de indemnización pueden ser mayores a los establecidos en los tratados y convenios internacionales cuando así se hayan pactado en una resolución judicial, transacción o laudo arbitral, pero la misma legislación establece en el Artículo 101 un parámetro en los casos donde no está obligado el transportista a pagar indemnizaciones superiores a las establecidas en la reglamentación respectiva, en la medida que pruebe:

- a) Que el daño no fue causado por culpa inexcusable, acción u omisión dolosa del transportador o sus dependientes en el ejercicio de sus funciones; o,
- b) Que el daño se debió únicamente a la culpa inexcusable o a otra acción u omisión dolosa de un tercero.

4.3. Convenios y tratados internacionales que regulan la responsabilidad civil en el derecho aeronáutico

Son varios los convenios y tratados que desarrollan las normas del derecho aeronáutico, especificando a continuación el tema de responsabilidad civil.



a) Convenio de Varsovia

El 12 de octubre de 1929, se aprobó el convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, conocida con el nombre de Convenio de Varsovia, se celebró en la capital Polaca y entró en vigencia el 13 de febrero de 1933.

Contiene cinco capítulos distribuidos de la manera siguiente:

- ✓ Capítulo I: objeto, definiciones.
- ✓ Capítulo II: títulos de transporte.
- ✓ Capítulo III: responsabilidad del porteador.
- ✓ Capítulo IV: disposiciones relativas a los transportes combinados.
- ✓ Capítulo V: disposiciones generales y finales.

El capítulo que trata la responsabilidad de los transportistas es el tercero que regula que el porteador es responsable del daño ocasionado, en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque según el Artículo 17.

Es inquietante lo que el Artículo 20, numeral primero revela, ya que el porteador no será responsable si prueba que él y sus comisionados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas. Evidencia que la responsabilidad de esa época en las actividades aeronáuticas era subjetiva pues dependía de la culpa y no del daño causado.



El monto de indemnización que el transportista debía pagar, está regulado en el Artículo 22, numeral primero regula que en el transporte de personas la responsabilidad del porteador con relación a cada viajero se limitará a la suma de ciento veinticinco mil francos. En el caso en que, con arreglo a la Ley del Tribunal que entiende en el asunto, la indemnización pudiere fijarse en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el porteador, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado. Y en el numeral cuarto hace la referencia que las sumas indicadas se considerarán como base al franco francés, integrado por sesenta y cinco miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas de fino. Podrá convertirse en cada moneda nacional en números redondos.

En el Artículo 23, establece la nulidad de toda cláusula que tienda a exonerar de su responsabilidad al porteador o a señalar un límite inferior al que se fija en el Convenio; pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que permanecerá sometido a las disposiciones del Convenio.

Sobre la acción que se tendría que interponer por el conflicto que pudiere surgir entre los transportistas y los pasajeros el Convenio regula en el Artículo 27 que si el deudor de la indemnización falleciere, la acción de responsabilidad, dentro de los límites previstos por el Convenio, se ejercerá contra sus causahabientes.

Además en el Artículo 28, numeral primero la acción de responsabilidad deberá suscitarse, a elección del demandante, en el territorio de una de las altas partes contratantes, ya ante el tribunal del domicilio del porteador, del domicilio principal de su

explotación o del lugar donde posea un establecimiento por cuyo conducto haya sido ultimado el contrato, o ya ante el tribunal del lugar de destino. Y el procedimiento se regulará por la Ley del Tribunal que entiende en el asunto.

La caducidad de la acción de responsabilidad será dentro del plazo de dos años, a partir de la llegada a su destino o del día en que la aeronave hubiere debido llegar o de la detención del transporte. La forma de efectuar el cálculo del plazo se determinará por la Ley del Tribunal que entiende en el asunto según el Artículo 29.

b) Protocolo de la Haya

Fue creado el 28 de septiembre de 1955, y entró en vigencia el primero de agosto de 1963. Este protocolo tiene como finalidad hacer modificaciones al Convenio de Varsovia y se hace importante determinar la diferencia entre uno y otro, ya que no todos los Estados parte del Convenio de Varsovia se adhirieron al Protocolo de la Haya, y en definitiva no se nombran por separado sino que se denomina Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya.

El Protocolo de la Haya contiene tres capítulos distribuidos de la manera siguiente:

- ✓ Capítulo I: modificaciones del convenio.
- ✓ Capítulo II: campo de aplicación del convenio modificado.
- ✓ Capítulo III: cláusulas finales.

Sobre el articulado del Protocolo de la Haya que más interesa, es la modificación de Artículos relacionados con la responsabilidad civil del transportista, es por ellos que se



refiere en principio al Artículo cuatro que suprime el Artículo 17 del Convenio de Varsovia y se sustituye por la siguiente redacción: “Numeral primero, el transportista será responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal del pasajero por la sola razón de que el hecho que las haya causado se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque. Sin embargo, el transportista no será responsable si la muerte o lesión se debió al estado de salud del pasajero”.

Sobre el Artículo seis se determina la supresión del Artículo 20 del Convenio de Varsovia y se sustituye por el siguiente: “Numeral uno, en el transporte de pasajeros y equipaje, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso, si prueba que tanto el como sus dependientes, tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas”.

El Convenio de Varsovia fue modificado por el Artículo ocho del Protocolo de la Haya, suprimiendo el Artículo 22 quedando redactado de la manera siguiente: “numeral uno literal a, en el transporte de personas, la responsabilidad del transportista se limitara a la suma de **250,000 francos** por el conjunto de las reclamaciones, cualquiera que sea su título, referentes al daño sufrido como consecuencia de la muerte o lesiones de cada pasajero. En el caso de que, con arreglo a la ley del tribunal que conozca del asunto, la indemnización pueda ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá exceder de 150,000 francos”.

Siempre en el mismo Artículo 22 numeral cuarto, las sumas en francos mencionadas en

esté Artículo y en el Artículo 42 se consideraran que se refieren a una unidad de moneda consistente en 65 miligramos de oro con Ley de 900 milésimas. Podrán ser convertidas en moneda Nacional en números redondos. Esta conversión, a moneda nacional distinta de la moneda oro, se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia.

Otro Artículo relacionado con la responsabilidad del transportista que suprimió el Artículo 25 del Convenio de Varsovia fue el Artículo 10 del Protocolo de la Haya y queda de la manera siguiente: "El límite de responsabilidad previsto en el párrafo dos del Artículo 22 no se aplicará si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que estos actuaban en el ejercicio de sus funciones".

Continuando con la supresión de Artículos del Convenio de Varsovia se suprime el numeral segundo del Artículo 28 y se agrega el numeral tercero, según el Artículo 12 del Protocolo de la Haya, quedando: "Numeral segundo, con respecto al daño resultante de la muerte, lesiones y retraso del pasajero, destrucción, pérdida, avería y retraso del equipaje, la acción podrá interponerse ante uno de los tribunales mencionados en el párrafo uno del presente artículo o, en el territorio de una alta parte contratante, ante el tribunal en cuya demarcación jurisdiccional el transportista tenga un establecimiento, si el pasajero tiene su domicilio o residencia permanente en el territorio de la misma alta parte contratante".



c) Convenio de Guadalajara de 1961

Como pieza que complementaria el Convenio de Varsovia, la Conferencia Internacional de derecho Aéreo Privado, celebrada en Guadalajara, México en agosto y septiembre de 1961, aprobó el denominado Convenio Complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual.

Este Convenio versa sobre el transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea parte en el contrato de transporte, al que denomina transportista de hecho, sujetándolo a las disposiciones del Convenio de Varsovia. Es decir, por un lado el transportista de derecho se encuentra vinculado con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, mientras que el transportista de hecho solamente con respecto al transporte que realice.

En ese contexto, el Convenio establece la responsabilidad solidaria de los transportadores contractuales y de hecho. Así como el total de las indemnizaciones obtenibles del transportista de hecho, del contractual y de los dependientes de uno y otro no excederá de la cantidad mayor obtenible de cualquiera de ellos, pero nadie será responsable por encima de los límites que le sean aplicables.

En ese sentido, el demandante podrá optar por accionar contra el transportista de hecho, contra el contractual o contra ambos, conjunta o separadamente, pero si se ejercita la acción sólo contra uno, éste tendrá derecho a traer al otro al juicio.



d) Acuerdo de Montreal de 1966

Éste surge como consecuencia de la postura adoptada por Estados Unidos, que no ratificó el Protocolo de la Haya y amenazó con denunciar el Convenio de Varsovia por considerar que los topes indemnizatorios aplicables en caso de daños a pasajeros eran extremadamente bajos.

El Acuerdo de Montreal, es también un acuerdo que fue suscrito entre la asociación de transporte aéreo internacional y la junta de aeronáutica civil. Aunque de acuerdo con los lineamientos de derecho internacional este Acuerdo no puede ser considerado como un convenio internacional ya que se celebró entre la administración aeronáutica de los Estados Unidos y las aerolíneas de transporte aéreo que operan dentro de los Estados Unidos de América.

Tal como se ha expresado, el objeto fundamental del acuerdo fue elevar los límites de responsabilidad establecidos por el Convenio de Varsovia y la modificación del Convenio de la Haya, los que se aplican a los transportes que tienen como punto de partida, de destino o escala, algún lugar del territorio de Estado Unidos. Así es como los topes fueron elevados a la suma de \$75,000 por pasajero, salvo que se trate de procesos promovidos en un país donde las costas se fijan por separado, en cuyo caso, con exclusión de las mismas, el máximo asciende a \$58,000.

La otra gran modificación introducida por el acuerdo fue la renuncia por parte de los transportistas a invocar el causal de exoneración relativa a la adopción de las medidas necesarias para evitar el daño. Y se instauró también la obligación de dar aviso a los



pasajeros acerca de la vigencia del régimen de responsabilidad limitada. A tal fin se incluye el texto del aviso y se imponen especificaciones de carácter formal, como el tamaño de letra y el lugar donde debe figurar.

e) El Protocolo de Guatemala de 1971

Éste instrumento al igual que el Protocolo de la Haya fue elaborado para modificar parcialmente el Convenio de Varsovia. Éste quiebra el sistema de responsabilidad subjetiva y opta, para daños a pasajeros y equipajes, por la teoría del riesgo, que constituye una verdadera garantía real a favor de los damnificados. Es decir que la responsabilidad deriva simplemente de la producción del hecho dañoso.

El transportista es responsable por el sólo hecho de la muerte o lesión del pasajero ocurra a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque y desembarque. Así surge del Artículo 17, que establece que el transportista será responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal del pasajero por la sola razón de que el hecho que las haya causado se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

Mediante este convenio se eleva los topes indemnizatorios en el transporte de personas a la suma de **1, 500,000 francos Poincaré**, por el conjunto de las reclamaciones deducidas por la muerte o lesiones de cada pasajero.



f) Protocolos adicionales de Montreal números 1, 2, 3 y 4 de 1975

El primero Protocolo fija los montos máximos de las indemnizaciones en derechos especiales de giro, unidad monetaria elaborada por el Fondo Monetario Internacional mediante la combinación de un conjunto de monedas de significativa representación. Por su parte, el Protocolo número dos acuerda al tribunal la facultad de otorgar, además de la indemnización fijada y conforme a su propia ley, una suma correspondiente a costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante.

Mientras que el Protocolo número tres fija un monto indemnizatorio en caso de retraso y establece las condiciones en las que procede la facultad de conceder discrecionalmente al demandante las costas procesales, incluyendo los honorarios profesionales. Finalmente, el Protocolo número cuatro resulta de especial interés por cuanto modifica el Convenio de Varsovia - la Haya, al intentar alinear el régimen de responsabilidad en el transporte aéreo de mercaderías con el establecido por el Protocolo de Guatemala para el transporte aéreo de pasajeros.

c) Convenio de Montreal 1999

En mayo de 1999 se negoció un acuerdo entre los Estados contratantes de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, que moderniza el régimen del Convenio de Varsovia o sistema varsoviano, para unificarlo en un único instrumento jurídico que ofrece un nivel de indemnización adecuado en caso de daños a pasajeros durante transportes aéreos internacionales.

El Convenio de Montreal, establece un marco jurídico uniforme para regular la



responsabilidad de las compañías aéreas en caso de daños a pasajeros, equipaje y mercancías durante viajes internacionales.

Adoptando la modificación introducida por el Protocolo de Guatemala de 1971, el Convenio introduce el sistema de responsabilidad objetiva, en tanto responsabiliza al transportista por el daño causado en caso de muerte o lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque. La única diferencia visible se encuentra en el reemplazo del término **hecho** utilizado en Guatemala por el de **accidente**. Sin embargo, se debe aclarar que esta responsabilidad objetiva se establece sólo cuando el daño causado en caso de muerte o lesión corporal del pasajero no exceda de 100,000 derechos especiales de giro por pasajero. Ya que este convenio ofrece sin duda una importante novedad en lo que respecta a los límites de responsabilidad por muerte y lesión de pasajeros.

La indemnización puede exceder de 100,000 derecho especial de giro, pero el transportista podrá librarse de pagar montos mayores a los límites establecidos, si demuestra por un lado, que el daño no se debió a la negligencia, acción u omisión indebida suya o de sus dependientes o agentes, o que el daño se debió únicamente a la negligencia, acción u omisión indebida de un tercero.

Se establece que en caso de accidentes de aviación que resulten en la muerte o lesiones de los pasajeros, el transportista hará, si lo exige la ley nacional, pagos adelantados sin demora a quienes tengan derecho a reclamar la indemnización, sin que



constituyan reconocimiento de responsabilidad y con la posibilidad de ser deducidos de la indemnización pagada posteriormente.



CAPÍTULO V

5. Contrato de seguro en el derecho aeronáutico

El vínculo jurídico que se crea entre los transportista aéreos y las empresas de seguros, es muy importante en relación a la responsabilidad civil tratada en el presenta trabajo de tesis, determinando un punto importante su estudio y desarrollo a continuación tratado.

5.1. Definición de seguro

Es un contrato clasificado dentro del derecho mercantil, que tiene como finalidad el prevenir a la persona que contrata éste de un posible riesgo futuro que amenace su persona o sus bienes. Esto proviene simplemente de la inquietud persistente del ser humano por saber que pasará en un futuro lleno de riesgos que pueden afectar su entorno.

Rodríguez Rodríguez, define que en el contrato de seguro: "La empresa aseguradora se obliga mediante una prima a resarcir un daño estimado en abstracto o en concreto, al verificarse la eventualidad prevista en el convenio"³⁴.

Sánchez Román lo define de la siguiente manera: "Es el contrato principal, consensual, bilateral, oneroso y aleatorio, por el cual una de las partes llamada asegurador se

³⁴ Joaquín, Rodríguez. *Curso de derecho mercantil*. Tomo II, Pág. 54.



compromete a indemnizar a otra persona llamada asegurado, de las resultas dañosas o perjudiciales que ciertos riesgos, producentes de caso fortuito, a que se hayan expuestas las cosas y las personas pueden ocasionarle, mediante precio, prima o cantidad que la otra ha de satisfacerle por dicha garantía”³⁵.

El contrato de seguro, es un vínculo jurídico por medio del cual una persona llamada asegurado, por la intranquilidad que le causa la existencia de un riesgo, que de ocurrir traería daños en su persona o pérdida en su patrimonio, transmite el riesgo a otra persona llamada aseguradora, la cual recibe una retribución por parte del asegurado, llamada prima y se obliga a indemnizar los daños que pueda sufrir directamente el asegurado o un tercero beneficiado. Este contrato se perfecciona desde el momento en que el asegurado recibe la aceptación del asegurador, el documento que contiene dicho contrato se llama póliza.

Específicamente al tratarse del tema de aviación, existe la rama del seguro de aviación, este tipo de seguros siempre esta en constante desarrollo aunado a los esfuerzos mancomunados de los diferentes mercados especializados del seguro, con el fin de cubrir riesgos siempre nuevos, riesgos cuya variedad y peligrosidad requieren un personal especializado en la materia para manejar este tipo de seguros.

En el aspecto jurídico, el seguro está estrechamente vinculado con el problema de la responsabilidad aeronáutica. La Ley en cada país y desde la Convención de Varsovia

³⁵ Cabanellas, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Tomo VI, Pág. 72.



en 1929 se impone la obligación de contratar seguros de responsabilidad civil, que fijan montos de resarcimiento pecuniario al afectado.

Guillermo Cabanellas define que el seguro de aviación: “Tiene por objeto garantizar los riesgos propios de la navegación que afectan a la aeronave, mercancías, pasajeros y flete; también las responsabilidades derivadas de los daños causados a terceros por la aeronave en tierra, agua o vuelo”³⁶.

5.2. Naturaleza jurídica

Existen diferentes teorías que definen la naturaleza jurídica del contrato de seguro, desarrollando las más relevantes a continuación:

5.2.1. Teoría de la indemnización

Su máximo exponente es el alemán Warner quien lo define como: “El seguro es una institución que tiene por objeto reparar o atenuar las consecuencias de un acontecimiento eventual o imprevisto”³⁷, sin embargo, se ha considerado que el utilizar los términos de **reparar o atenuar** son los nombres que le dan el apelativo a la doctrina de la indemnización que el reparar significa que debe haber un daño o perjuicio anterior, lo cual no siempre es de esa manera en materia de seguro y no se puede

³⁶Ibid. Pág. 73.

³⁷Efrén, Ossa. *Teoría general del seguro*. Pág. 12.



delimitar el ámbito de supuestos asegurables solamente al caso en que exista un daño o perjuicio medible.

5.2.2. Teoría de la necesidad

Esta teoría sostiene que la función del contrato de seguro consiste en la cobertura de una necesidad de naturaleza pecuniaria. Fundamentada también en lo que Donati declaró: "La necesidad en el sentido económico constituye la precisión de tener a disposición los medios económicos aptos para satisfacer las necesidades físico-patológicas del hombre, sabiendo que esta necesidad puede ser actual o futura"³⁸. Determinando que el seguro protege un interés, tomando en cuenta que dicho interés no siempre es de carácter personalísimo lo que lleva a esta teoría ser la más aceptada en la doctrina, ya que permite justificar la existencia de la mayoría de clases entre los contratos de seguros.

5.2.3. Teoría de la previsión

"La finalidad del seguro es prever la mínima consecuencia de un hecho, que como riesgo, motiva la celebración del contrato, el asegurado pretende trasladar a otro, el asegurador, las consecuencias parciales o totales de una eventualidad futura"³⁹.

³⁸ Migdalia, Torres, *La indemnización del régimen de gananciales en el contrato de seguro de vida*. Pág. 71.

³⁹ Villegas, René. *Derecho mercantil guatemalteco*. Tomo III, Pág. 224.

5.3. Elementos personales

Las relaciones humanas dan paso al universo de oportunidades económicas y legales en la sociedad, sin las personas innecesario sería la existencia de reglas traducidas en leyes que colaboran a la convivencia social, relevante será aportar la importancia de cada sujeto en el contrato de seguro.

5.3.1. Asegurador

Es la persona que debe pagar la indemnización al producirse el siniestro; actúa como intermediario entre las diversas economías aseguradas para distribuir el daño sufrido por los afectados.

Es el contratante, que se compromete a resarcir un daño o pagar una cantidad de dinero en caso de que se realice la eventualidad prevista en el contrato; y en Guatemala debe ser una empresa organizada en forma de sociedad anónima, su objetivo deber ser exclusivamente el de seguros, de duración indefinida y debe obtener una autorización gubernamental para funcionar.

El Maestro Cesar Vivante expresa que: “Es una empresa aseguradora aquella que asumiendo profesionalmente los riesgos ajenos, trata de reunir con las contribuciones de los asegurados un fondo capaz de proporcionar los capitales prometidos a esos mismos asegurados al vencimiento de las promesas, y extrae de los mismos

asegurados todo su capital industrial y éstos encuentran la mejor garantía de sus derechos en la integridad del fondo que ellos mismos han suministrado”⁴⁰.

5.3.2. Asegurado

Es quien contrata con el asegurador y se compromete a pagar determinada cantidad de dinero a cambio de la prestación que recibirá llegado el caso y que resuelve la necesidad económica que crea la producción del riesgo. El asegurado puede atender a la constitución de la relación contractual, al interés asegurado y al destino de las obligaciones del asegurador.

La figura subjetiva constitutiva de la relación es la persona a cuyo nombre se celebra el contrato de seguro (contrayente), su consentimiento y capacidad son relevantes; sobre ella recaen generalmente el riesgo que puede afectar bien su integridad física o su esfera patrimonial y por lo cual decide trasladarle dicho riesgo al asegurador.

5.3.3. Beneficiario

Es la persona natural o jurídica, que a título oneroso o gratuito, recibe el valor de la indemnización una vez ha dejado de ser incierta la ocurrencia del riesgo asegurado.

En los seguros de daños el beneficiario siempre es a título oneroso debido al carácter estrictamente indemnizatorio que presenta esta clase de seguro.

⁴⁰ Vivante, Cesar. **Del contrato de seguro**. Pág. 20.



5.3.4. Solicitante

Es la persona que hace la traslación de los riesgos, obrando por cuenta propia o ajena; puede reunir en una misma persona dos elementos subjetivos y es cuando el solicitante actúa por su propia cuenta y posee el interés asegurado que traslada.

5.4. Elementos reales

Existen numerosos doctrinarios que identifican con distintos conceptos a cada elemento real del contrato de seguro, pero a continuación se hace mención de esos elementos que tienen en común la mayoría de estos juristas y que siempre surgen en base al contrato de seguro.

5.4.1. Riesgo

“Es el acontecimiento futuro e incierto que en el momento de producirse da lugar al derecho del asegurado a reclamar la indemnización prevista en la póliza, conforme a las estipulaciones de la misma”⁴¹.

En primer lugar debe tratarse de un hecho cuya realización sea factible, esto es, que la lógica y la razón permitan tenerlo como posible la realización del riesgo; así, por

⁴¹ Marcel, Planiol. *Tratado práctico de derecho civil francés*. Volumen III, Pág. 555.

ejemplo, “Nadie puede asegurarse contra el riesgo de que se desplome el firmamento”⁴².

Por lo mismo, debe tratarse de un suceso incierto, es decir que siendo factible no haya ocurrido. Debe estar sometido a “La contingencia de que pueda ocurrir o no”⁴³. Debido a lo anterior, los hechos que ya han acaecido no podrían asegurarse, porque precisamente, al ser cierta su ocurrencia, ya no habría incertidumbre sobre su acaecimiento. Nota esencial de la incertidumbre es la objetividad de la misma, con lo que se resalta que la ignorancia de las partes sobre la ocurrencia o no del hecho no confirmaría un pretendido riesgo asegurable sobre un acontecimiento que ha dejado de ser incierto.

El problema de la asegurabilidad de un riesgo es hoy relativo, porque en todos los países existe una legislación que puntualiza los límites de los riesgos asegurables para evitar que el seguro se convierta en un juego de azar, ya que si un asegurador tomase a su cargo un riesgo sin tener en cuenta sus condiciones jurídicas y técnicas, la operación no sería realmente un seguro.

Para Foglia riesgo aeronáutico debe entenderse como: “Todo aquello que destinado a ser transportado por aire, está sujeto a soportar un daño propio, ajeno a la voluntad y fuerza de los contratantes”⁴⁴.

⁴² Joaquín, Garrigues. *Contrato de seguro terrestre*. Pág. 143.

⁴³ Bustamante, Jaime. *Principios jurídicos del seguro*, Pág. 7.

⁴⁴ Foglia, Ricardo. *Derecho aeronáutico y transporte aéreo*. Pág. 181.

Al respecto, Folchi y Cosentino establecen que el riesgo aeronáutico: “Es el acontecimiento incierto, individualizado y previsto en el contrato de seguro, que deriva del empleo de aeronaves en actividades específicamente aeronáuticas y que origina el cumplimiento de las indemnizaciones asumidas por el asegurador”⁴⁵.

De manera que la doctrina acepta que los riesgos contenidos en las pólizas de seguro de aviación, pueden ocurrir en tierra como en vuelo; el riesgo en tierra también se denomina riesgo debido a la infraestructura. En vuelo, la máquina debe estar provista del certificado de navegabilidad, o sea debe estar autorizada para volar, también las causas pueden surgir de condiciones atmosféricas, estado del tiempo, entre otras.

5.4.2. La prima

Es el precio del seguro, la contraprestación que el tomador debe pagar a la aseguradora por el riesgo que ésta asume.

“Es la remuneración o el precio que exige el asegurador al asegurado como contrapartida de la obligación que asume en el contrato de cubrir el riesgo”⁴⁶.

La prima es la principal obligación del asegurado y constituye un elemento esencial del contrato. Se calcula en función del tiempo de exposición al riesgo que tiene la suma

⁴⁵ Ibid, Pág. 137.

⁴⁶ Cesare, **Ob. Cit**; Pág. 168.

asegurada y de la gravedad e intensidad del mismo. Es importante mencionar el principio de indivisibilidad de la prima, pues ésta se debe calcular íntegra.

El asegurador se encarga de cubrir un riesgo mediante una suma (la prima) establecida, el asegurado obtiene a cambio de este resultado la seguridad de la prestación ofrecida por el asegurador en el contrato. En consecuencia, es fundamental para la validez del contrato el pago de la prima y necesario conocer como se regula en nuestro medio esta condición.

5.4.3. El interés asegurable

En el seguro de daños se dice que tiene interés asegurable toda persona que pueda resultar afectada patrimonialmente por la ocurrencia del riesgo, haciendo énfasis en el carácter pecuniario o económico de la afectación.

El contrato de seguro de daños es meramente indemnizatorio de todo o parte del perjuicio sufrido por el asegurado. Tal es la razón para que el tomador, en caso de presentarse el riesgo, no pueda reclamar del asegurador suma mayor que la asegurada, así el daño haya sido superior, ni cifra que exceda del monto del daño, aunque el valor asegurado fuese mayor.

El asegurado logra así, a través del contrato de seguro, la posibilidad de obtener la reparación del detrimento que sufre en su patrimonio a causa del acaecimiento del siniestro; su aspiración no puede ir más allá de alcanzar una compensación del

empobrecimiento que le cause la ocurrencia del suceso asegurado; el contrato le sirve para obtener una reparación, mas no para conseguir un lucro.

“Dado que el seguro de responsabilidad tiene por objeto, además de proteger a la víctima, salvaguardar el patrimonio del potencial responsable, quien ostenta la calidad de asegurado, el interés se circunscribe en la preservación de dicho patrimonio que es susceptible de erosionarse por deudas de responsabilidad”⁴⁷.

“La desaparición del interés asegurable puede ser total o transitoria. Si es total se extingue el seguro por las razones ya mencionadas. Si es transitoria, es decir, si por circunstancias especiales, deja de aparecer el interés asegurado en determinado lapso dentro de la vigencia del amparo, se puede decir entonces que hay cesación del seguro, al darle a esta palabra el significado de suspensión. Significa, entonces, que si ocurre siniestro cuando hay una ausencia transitoria del interés asegurable, no se puede cumplir la obligación condicional del asegurador por inexistencia transitoria de un elemento esencial del contrato”⁴⁸.

5.5. Elemento formal

El elemento formal del contrato de seguro, es la póliza descrita a continuación:

⁴⁷ Díaz- Granados, Juan. **El seguro de responsabilidad**. Pág. 130.

⁴⁸ Ibid.



5.5.1. Póliza

Es el documento que instrumenta el contrato de seguro. Refleja las normas que regulan las relaciones contractuales entre el asegurador y el asegurado. Sólo cuando ha sido emitido y aceptado por ambas partes se puede decir que han nacido los derechos y obligaciones que del mismo se derivan. Pese al tratamiento unitario que la legislación concede a la póliza de seguros, en la práctica es frecuente distinguir diferentes partes, condiciones generales, condiciones particulares y condiciones especiales.

Las condiciones generales reflejan el conjunto de principios básicos que establece el asegurador para regular todos los contratos de seguro del mismo ramo o modalidad. Las condiciones particulares recogen aspectos relativos al riesgo individualizado, como: tomador, asegurado, beneficiario, efecto y vencimiento del contrato, periodicidad en el pago de primas e importe de las mismas, riesgo cubierto, objeto asegurado, entre otros.

Las condiciones especiales tienen como objeto perfilar o matizar el contenido de alguna de las normas establecidas, como: franquicias a cargo del asegurado, supresión de algunas normas, exclusión o inclusión de otras nuevas, en el caso de transportistas aéreos.

5.6. Seguro de daños en la actividad aeronáutica

El transportista aéreo está obligado a contratar un seguro para que éste responda por todos los daños que ocasionen las actividades aeronáuticas realizadas en Guatemala.



5.6.1. Regulación legal

Según la Ley de Aviación Civil de Guatemala, Decreto 93-2000 del Congreso de la República, el explotador está obligado a constituir los seguros por los daños previstos en los contratos de transporte aéreo y para garantizar el fiel cumplimiento de sus obligaciones, según Artículo 110.

No se autoriza la circulación en el espacio aéreo guatemalteco de ninguna aeronave extranjera que no acredite tener asegurados los daños que pudieran causar a las personas o cosas transportadas o a los terceros en la superficie.

En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por acuerdos o instrumentos internacionales, el seguro debe cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

5.6.2. Sujetos que intervienen

En este contrato de seguro interviene en su celebración dos sujetos básicamente que serán el transportador aéreo como asegurado y la compañía que presta el seguro con el papel de aseguradora; ellos manifiestan su voluntad y la plasman en un documento, teniendo como resultado la póliza; pero al mismo tiempo hay otros sujetos que también se ven involucrados dentro del contrato como lo son, los pasajeros en el caso de existir un accidente y estos resulten lesionados, tienen el derecho de ser indemnizados por lo que toman el protagonismo de beneficiarios dentro del contrato, o en casos fatídicos



cuando el pasajero muere sus herederos tienen el derecho de percibir el monto asignado en el contrato de seguro.

También es importante mencionar a la Dirección General de Aeronáutica Civil, que debe verificar que las pólizas cumplan con los requisitos necesarios y que no exista ninguna cláusula que exonere de responsabilidad total al transportista, para que dicha Dirección otorgue los permisos necesarios para que las aeronaves puedan navegar dentro del territorio guatemalteco.

5.6.3. Características del seguro aeronáutico

a) Internacionalidad

Es evidente la internacionalidad de la instrucción jurídica del seguro aéreo, producto de la naturaleza de la actividad que regula, del derecho aplicable y de la producción del riesgo independiente del lugar y nacionalidad.

Lo anterior, pone en relieve dos temas importantes:

- ✓ Se requiere la expansión de la cobertura que presta un asegurador entre diversos lugares, su ámbito y contenido, resultado de un consenso que necesariamente ha de existir entre los diversos mercados. Posiblemente se recurra a figuras como el coaseguro y el reaseguro para alcanzar este propósito.
- ✓ Uniformidad en las indemnizaciones que resultan establecidas en los convenios multilaterales vigentes a nivel internacional.



b) Generalidad de su obligatoriedad

El contrato de seguro aéreo, vincula directamente al asegurado con el asegurador y con frecuencia estos seguros por su naturaleza, corresponden a una cantidad muy elevada de dinero.

Es en esta situación donde instrumentos como el coaseguro y reaseguro tienen su campo de acción como se mencionó, a fin de hacer frente a la pérdida derivada de los siniestros entre diferentes aseguradores.

Esta interacción de aseguradores y reaseguradores participantes en diversos países lleva a conflictos de leyes y de jurisdicciones intervinientes, para ventilar los conflictos debido a que no existe internacionalmente un instrumento sobre seguro aeronáutico.

Lena Paz indica: "El seguro posibilita la liquidación y pronto pago de las correspondientes indemnizaciones, la mayoría de las legislaciones internas impone al explotador de aeronaves la obligación de constituir seguros de responsabilidad contra daños que pudieran sufrir las personas y cosas transportadas, los miembros de la tripulación y los terceros en la superficie"⁴⁹.

c) Actividad cíclica

Entendida la actividad cíclica por los ingredientes de la oferta y demanda a los que se encuentra sujeto el mercado de estos seguros. En virtud de que todo depende de la

⁴⁹ Lena, Juan. *Compendio de derecho aeronáutico*. Pág. 348.



configuración de una situación de sobre capacidad o bien de una reducida capacidad económica.

Consecuencia directa es que con el tiempo los precios de las primas bajen y con ello los beneficios y viceversa.

Siendo el contrato de seguro el salvavidas de los transportistas aéreos, que reparten el riesgo ocurrido, traducido en indemnizaciones de grandes cantidades de dinero, que de no existir dichas compañías de seguros, estancarían el crecimiento de la actividad aérea, ya que los explotadores tomarían sus reservas sobre acatar la imposición de los Estados a el pago de las indemnizaciones que actualmente son reguladas por convenios internacionales.

CAPÍTULO VI



6. Análisis de los montos de reparación y su cumplimiento

La fabricación y utilización de aeronaves aumenta año con año, hasta alcanzar una cantidad masiva de usuarios que exigen al mismo tiempo aeronaves de mayor calidad y sofisticación, ayudando a reducir el tiempo de vuelo, existiendo pasajeros que prefieren pagar grandes cantidades monetarias por tener un vuelo en menos horas y con menos escalas.

El riesgo inherente al vuelo de aeronaves es socialmente aceptable para permitir el desarrollo económico, social, político e industrial de la aviación; acortando grandes distancias entre continentes, accediendo por ejemplo un empresario exitoso a estar en Guatemala y al día siguiente poder llegar a España en cuestión de horas gracias al transporte aéreo.

Las características de internacionalidad y dinamismo en el derecho aéreo se visualizan en cada figura jurídica de este derecho, las aeronaves aterrizan en diferentes Estados y no requieren de un papeleo diario para permitir el ingreso de estas sofisticadas maquinas a cada Estado, se manejan diferentes políticas aéreas que van permitiendo el libre vuelo de las mismas sobre el espacio aéreo.

Cada Estado al legitimar la presencia de la aeronave en la sociedad y al declarar lícito el riesgo que estas conllevan, se hace necesario la respuesta del derecho como



herramienta preventiva de conflictos, haciendo surgir leyes que regulan la circulación de aeronaves, infraestructura, registro aéreo, autoridades aeronáuticas, responsabilidad por daños, en fin el gobierno es el garante frente a la desigualdad que existe entre las relaciones jurídicas que surgen con motivo de los contratos de transporte aéreo.

Internacionalmente la responsabilidad en el derecho aéreo fue concebida, bajo el título de responsabilidad subjetiva, basada en la culpa de los daños causados, ya que en la Convención de Varsovia de 1929, existían factores de exoneración en caso de daños ocurridos por las actividades aéreas, como lo fue la muerte o lesiones de pasajeros donde el explotador y toda su tripulación encargada de sobrevolar la aeronave quedaban exonerados de responsabilidad si tomaban todas las prevenciones y procedimientos necesarios para volar.

Todo esto cambió muchos años después y fue a través del Protocolo de Guatemala en 1971 donde se pasa de una responsabilidad subjetiva a una responsabilidad objetiva, estableciendo que habiéndose tomado todas las precauciones y procedimientos necesarios para volar y si aun así se presentaba un accidente, el explotador era responsable de los daños causados por la muerte o lesiones de pasajeros, basando su teoría en la existencia del riesgo en el desarrollo de la actividad.

Siendo un tanto contradictorio que después de tantos años de haber surgido la actividad aeronáutica, internacionalmente es hasta el año 1971 donde se reconoce la responsabilidad objetiva del transportista aéreo y más contradictorio que esta normativa no entrara en vigencia, pero el Convenio de Montreal de 1999 que regula el tema de la



tema de la responsabilidad del transportista aéreo vigente en la actualidad se reconoce la responsabilidad objetiva por la muerte o lesiones de pasajeros.

Al analizar los montos de reparación por muerte o lesiones de pasajeros iniciando desde el Convenio de Varsovia de 1929 los límites máximos aplicados en esa época eran de 125,000.00 francos Poincaré, pero siempre y cuando se cumpliera con tres requisitos básicos que eran: que el pasajero haya muerto o haya sido herido o lesionado corporalmente; que el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de las operaciones de embarque o desembarque y, que haya culpa del porteador.

En esta época era difícil obtener indemnización a favor de los pasajeros ya que se debía probar la existencia de los tres supuestos antes indicados y como bien es cierto que la carga de la prueba no era del pasajero sino del mismo porteador; también era amplia la capacidad de exoneración que éste tenía, pues le era más sencillo probar que tomaron las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomar tales medidas.

Posteriormente en la modificación que sufre el Convenio de Varsovia con el Protocolo de la Haya de 1955, se sigue manteniendo el mismo presupuesto de responsabilidad subjetiva pero ya se cambian los límites de reparación aplicables, si bien era cierto que con el Convenio de Varsovia se había aportado bastante al derecho aeronáutico y que por lo mismo la introducción de la responsabilidad en las actividades aeronáuticas era un tema de difícil consenso, se llega a la aceptación de un monto de reparación que debía ser pagado por los explotadores de aeronaves, pero los límites de la



indemnización llegaron hacer insuficientes.

En el Protocolo de la Haya, la modificación más importante fue el aumento a los límites de los montos de reparación por muerte o lesiones de pasajeros, siendo en esta época el límite de 250,000.00 francos Poincaré, entendiéndose su aumento al doble del fijado por el Convenio de Varsovia que claramente refleja el reconocimiento de los Estados por resguardar a los usuarios del transporte aéreo que notoriamente se veían afectados en caso de accidentes aéreos y que el andamiaje legal no les otorgaba seguridad en la reparación de los daños.

Otro cambio muy significativo en los límites de los montos de reparación fue el Acuerdo de Montreal de 1966, pero este Acuerdo debe ser calificado como privado ya que no fue suscrito por los Estados sino por las empresas de aviación norteamericanas y por otras empresas de distintos países que operaban en Estado Unidos, este Acuerdo nació por la inconformidad que Estados Unidos manejaba sobre los límites fijados por el Convenio de Varsovia y posteriormente por la modificación del Protocolo de la Haya, es pues que estos límites no son aplicados en los tribunales estadounidenses que fijaban siempre montos mayores a los establecidos. Estados Unidos toma la decisión de denunciar el Convenio de Varsovia y redactar su propia normativa que rigiera para lo interno.

Con la insistencia y presiones políticas de Estados Unidos se logra la consolidación del Acuerdo de Montreal en 1966, resaltando del mismo el cambio de la responsabilidad subjetiva a la responsabilidad objetiva, los límites máximos de responsabilidad por muerte o lesiones de pasajeros eran de 75,000.00 dólares incluyendo los honorarios del



Abogado y las costas, otra modificación de importancia fue que el transportista aéreo no tenía la posibilidad de probar que él y sus comisionados habían tomado las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas para poder eximir la responsabilidad; pero para que el Acuerdo se aplicara era necesario que en el contrato de transporte se hubiera convenido que el punto de partida o de destino o una escala se realizara en Estados Unidos.

Este Acuerdo internacionalmente no es de utilidad pero marca precedente en el cambio del sistema de responsabilidad objetiva y a su vez aumenta considerablemente los límites en los montos de responsabilidad del transportista aéreo.

Posteriormente se encuentra el Protocolo de Guatemala de 1971, que por demás es interesantísimo, percatar que Guatemala fue país cede para llegar al consenso de dicho acuerdo por los Estados parte de la OACI y cambiar de manera radical el sistema de responsabilidad en el ámbito internacional, ya que en este protocolo se pasa de la responsabilidad subjetiva a la responsabilidad objetiva y que los montos de responsabilidad fueron superados de manera considerable, estableciendo como límite máximo por la muerte o lesiones de pasajeros la cantidad de 1,500,000.00 francos Poincaré. Pero a causa de la falta de uniformidad de su normativa en el derecho aeronáutico no entro en vigor puesto que nunca llego al número de ratificaciones necesarias.

Por lo que en los tribunales donde se reclamaban el pago de indemnizaciones de los transportista aéreos desde 1955 hasta 1971 era el mismo límite de 250,000.00 francos



Poincaré y si se compara el nivel de vida para esos años la cantidad de dinero era burlesca al lado del daño causado en el caso de la muerte del pasajero con relación a sus herederos y en el caso de lesiones corporales pudiendo llevar a una discapacidad al pasajero lo más que podía exigir eran 250,000.00 francos Poincaré, teniendo en cuenta que aun se aplicaba el sistema de responsabilidad subjetiva donde permitían grandes eximentes de responsabilidad a los transportistas.

Otros protocolos que marcaron grandes cambios en al responsabilidad del transportista aéreo por muerte o lesiones de pasajeros fueron los protocolos uno, dos y tres de Montreal de 1975 que tenían por objeto reemplazar el franco Poincaré como tipo de moneda, por otra que no presentara los inconvenientes de ésta, el franco Poincaré introducido como moneda para los cálculos de indemnización desde 1929 fue para garantizar cierta estabilidad al valor indemnizatorio y que al mismo tiempo no produjera problemas de convertibilidad, pero el hecho de que el franco Poincaré estuviera basado en una determinada cantidad de miligramos de oro de una determinada ley de fino produjo una seria de consecuencias entre las que se podrían mencionar: la inexistencia del franco Poincaré como moneda real, la variación del precio del oro en relación al costo de vida a nivel mundial.

La moneda que se adoptó fue los **derechos especiales de giro**, es calculado por el Fondo Monetario Internacional –FMI-, institución que tiene como objetivo estabilizar el sistema monetario internacional, el FMI define al derecho especial de giro (DEG) como una unidad, cuyo valor es la suma de determinadas cantidades de varias monedas: dólar (Estados Unidos), euro (Alemania), yen (Japón), euro (Francia) y libra esterlina,



que su aplicación tiene como ventaja la generalidad y semi autorregulación, así como su no vencimiento a plazo fijo.

Según los Protocolos de Montreal modifican los límites de indemnización por lesiones o muerte de pasajeros en actividades aéreas de la siguiente manera: el Protocolo uno modifica el Convenio de Varsovia original de 1929 y cambia a 8,300 derechos especiales de giro como límite; el Protocolo número dos de Montreal cambia el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya a 16,000 derechos especiales de giro y por último el Protocolo número tres de Montreal cambia al Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de Guatemala a 1000,000 de derechos especiales de giro como límite máximo. Los cambios fueron hechos en tres Protocolos distintos ya que existen Estados que aun toman como parte de su legislación interna el Convenio original de Varsovia y otros que suscribieron el Protocolo de la Haya de 1955 y como última opción esperando si el Protocolo de Guatemala entraría en vigor se reformó por el Protocolo de Montreal número tres, aun que como ya se mencionó nunca alcanzó las firmas necesarias para entrar el vigor el Protocolo de Guatemala.

Todo refleja la crisis del sistema varsoviano que tuvo como objetivo principal unificar la legislación internacional referente al derecho aéreo pero por la predominante característica de dinamismo de dicho derecho se tradujo en la creación de innumerables convenios y protocolos que modificaban y se colocaban a la vanguardia de las exigencias en las actividades aeronáuticas, pero difícil y paulatino fueron los cambios de responsabilidad de los transportistas por muerte o lesiones de pasajeros en relación al reconocimiento del riesgo que toda actividad aeronáutica representa para un



pasajero y el derecho que tiene éste a ser indemnizado.

Por último, el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 y entrando en vigor el 4 de noviembre de 2003, con respecto a la muerte o lesión accidental de pasajeros, establece un régimen de responsabilidad con un límite de 100,000 derechos especiales de giro por pasajero. Pero esta cantidad fue superada como resultado de la primera revisión de los límites de responsabilidad efectuada por la OACI de conformidad con el Artículo 24 de dicho Convenio, los límites revisados, en vigor, al 30 de diciembre de 2009, con relación al daño causado en caso de muerte o lesión corporal de pasajeros es de 113,100 derechos especiales de giro por pasajero.

Con el recorrido de los montos indemnizatorios que se han establecido por la legislación internacional, se refleja el reconocimiento del riesgo que corren los pasajeros diariamente al abordar una aeronave y más aun se evidencia la responsabilidad que los Estados tienen de defender o posicionar a los pasajeros en una situación lo más equitativa posible frente a los transportistas aéreos, representados en grandes consorcios que buscan el enriquecimiento propio, tratando de no reconocer sus responsabilidades para que no se vean traducidas en grandes cantidades de dinero que deben de entregar a los pasajeros víctimas de daños por la práctica de su comercio.

Es largo el camino que un pasajero debe de recorrer al momento de sufrir una lesión corporal y mucho más costoso es el paso para los herederos del pasajero en caso de una fatídica muerte, para la reclamación de su indemnización, pudiendo llegar hasta



instancias judiciales que retardarían considerablemente la entrega de la indemnización, pero con la existencia de normativas actuales que protejan a los pasajeros aéreos, es mucho más consolador luchar por los derechos ya reconocidos internacionalmente.

6.1 Situación de Guatemala a nivel internacional por los montos de reparación que actualmente se aplican por muerte o lesiones de pasajeros en actividades aéreas

La historia del derecho aeronáutico en Guatemala deja muchas dudas e incoherencias a nivel internacional, la legislación aérea requería una adecuación al desarrollo de la actividad aérea, en un país que a nivel centroamericano se encuentra entre los primeros lugares de tráfico aéreo en gran parte por sus atractivos turísticos, se manejaba una de las legislaciones más antiguas, desde el año 1949 hasta el año 2000 se regía toda actividad aeronáutica por medio del Decreto 563 del Congreso de la República.

En el Decreto 563 del Congreso de la República, el tema de la responsabilidad del transportista aéreo era muy escueto y debía ser complementado por la normativa común, aplicando así el Código de Comercio. Pero específicamente sobre el tema de la responsabilidad por muerte o lesiones de pasajeros se regulo en la Ley de Aviación Civil el reconocimiento de la responsabilidad subjetiva ya que los transportista en Guatemala basaban la existencia de responsabilidad por la culpa, que se traducía en la presencia de negligencia, imprudencia o impericia por parte del transportista o de la tripulación a su cargo, aunado que la carga probatoria de la existencia de culpa era para el pasajero, cuando internacionalmente la carga probatoria la tenía el transportista.



Los límites manejados por muerte o lesiones de pasajeros eran de 5,000 quetzales tomando en cuenta que a la fecha de su regulación era equivalente un dólar a un quetzal, y posteriormente que la moneda de quetzal se fue devaluando poco a poco, los montos establecidos por la ley de aviación civil eran desproporcionales al daño sufrido por un pasajero y estaban por debajo de los establecidos internacionalmente.

Es hasta en el año 1973 que Guatemala suscribe y toma como parte de su legislación el Convenio de Varsovia ya modificado por el Protocolo de la Haya, posteriormente firma el Protocolo de Guatemala pero este nunca entra en vigencia como ya se mencionó anteriormente.

En la actualidad la Ley que regula las actividades aeronáuticas es el Decreto 93-2000 del Congreso de la República, Ley de Aviación Civil y su Reglamento, que al ser analizados, interesante es la forma de cómo se regula la responsabilidad del transportista aéreo, se cambio de un sistema subjetivo como se conocía, por un sistema objetivo de responsabilidad y en relación a los límites de los montos de indemnización que deben pagar por muerte o lesiones de pasajeros, la ley se refiere a la establecida en la **reglamentación respectiva**, pero a que reglamentación se refiere, entendiéndose que se haga alusión a la reglamentación que encontramos dentro de la regulación de actividades aéreas circunscribe al reglamento de la ley de aviación civil que regula en caso de muerte o lesiones de pasajeros los límites se establecerán atendiendo los tratados y convenios internacionales suscritos y ratificados por Guatemala en materia de responsabilidad derivada del transporte aéreo.

Confusa la forma de regular los límites de responsabilidad por muerte o lesiones de pasajeros en Guatemala, ya que la normativa a nivel de Decreto envía a una reglamentación respectiva, tomando en cuenta las diferentes interpretaciones que estas palabras pueden tener, puesto que en las actividades aéreas existen variedad de reglamentaciones, siendo ambigua la forma de referirse a la reglamentación, además ya en la reglamentación tampoco se fija un monto, y eso si es lógicamente aceptable, porque la historia demuestra que la actividad aeronáutica esta en constante dinamismo y que las necesidades de la sociedad crecen rápidamente, reflejado en los cambios constantes de los límites de responsabilidad que los transportistas deben pagar en caso de muerte o lesiones de pasajeros, por lo que seria inadecuado el fijar un monto en la normativa aérea, es mejor dejar la puerta abierta a la utilización de los convenios y protocolos internacionales que se actualizan constantemente para la protección de los pasajeros aéreos y todos sus bienes.

Otro de los grandes problemas es descifrar cuales son los tratados y convenios suscritos y ratificados por Guatemala, puesto que la búsqueda se torna difícil al no poder determinar en qué año Guatemala suscribe un tratado o convenio internacional en materia de aviación, ya que las entidades involucradas como lo son la Dirección General de Aeronáutica Civil, el Congreso de la República o el Ministerio de Relaciones Exteriores que en algún paso de la suscripción o ratificación de tratados se ven involucrados, no llevan un control o un registro para que los estudiantes, abogados o jueces puedan consultar de manera ordenada qué legislación está vigente.



Aunado a ese problema, se debe analizar si Guatemala está actualizada con los montos de indemnización más altos que internacionalmente se utilizan o si por el contrario no se protege al pasajero por los daños sufridos al aplicar límites de responsabilidad muy por debajo de los vigentes internacionalmente.



CONCLUSIONES

1. El Aeropuerto Internacional La Aurora es una importante fuente de ingresos económicos para Guatemala, como consecuencia del flujo de pasajeros nacionales o extranjeros, inversionistas, importadores y exportadores. Toda esta afluencia de personas, bienes y capitales no cuentan con una protección legal en caso de daños o perjuicios causados durante las actividades aéreas debido a la inactual legislación internacional adoptada por Guatemala.
2. En la actualidad existe un conflicto en la legislación guatemalteca en materia de aviación, pues a nivel de leyes internas se aplica un sistema de responsabilidad objetiva por muerte o lesiones de pasajeros; y a nivel de legislación internacional vigente, en Guatemala se aplican un sistema de responsabilidad subjetiva.
3. El límite de responsabilidad de los transportistas aéreos por lesiones o muerte de pasajeros estipulados en Guatemala, se encuentra muy por debajo de los aplicados internacionalmente, debido a que aun se toma como base el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya que data desde 1929.
4. Es una mala práctica legislativa que el Decreto 93-2000 Ley de Aviación Civil en el Artículo 94, no establezca cuál será el límite de responsabilidad de los transportistas aéreos por lesiones o muerte de pasajeros remitiendo al Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001 y dicho Reglamento en el Artículo 152 envía a convenios y tratados internacionales suscritos y ratificados



por Guatemala para determinar los límites.

5. Es grande el problema en la búsqueda de los convenios y tratados ratificados por Guatemala en materia de aviación, al momento de hacer una integración legal, puesto que ninguna institución relacionada cuenta con una base de datos confiable, que lleve un control de la vigencia de los tratados y convenios internacionales y que sea de fácil acceso.



RECOMENDACIONES

1. Que el gobierno de Guatemala, promueva un andamiaje legal y político, actualizando las normas en materia de aviación y creando políticas nacionales que se adapten a las internacionales, para proteger a las personas, bienes y capital que se transportan diariamente por vías aéreas a Guatemala, puesto que la entrada de personas, bienes y capital es una fuente de ingresos económicos importante para Guatemala.
2. Es necesario que el Congreso de la República de Guatemala, apruebe convenios y tratados internacionales actuales, ratificando el Convenio de Montreal de 1999 y sus revisiones, para que así se utilice uniformemente un sistema de responsabilidad objetiva en leyes internas como internacionales, debido al conflicto entre los sistemas de responsabilidad aplicables en materia de aviación por muerte o lesiones de pasajeros.
3. La Dirección General de Aeronáutica Civil, debe incentivar al Congreso de la República de Guatemala a ratificar el Convenio de Montreal de 1999 con sus revisiones en relación los límites de los montos de reparación por lesiones o muerte de pasajeros, para que Guatemala otorgue un nivel de protección aceptable internacionalmente a los pasajeros que viajan por vía aérea, por los límites de responsabilidad que actualmente se aplican estando muy por debajo de los normados internacionalmente.



4. Es necesario que el Congreso de la República de Guatemala, modifique el Artículo 94 del Decreto 93-2000 Ley de Aviación Civil, eliminando la frase reglamentación respectiva y en su lugar se remita a los tratados y convenios internacionales suscritos y ratificados por Guatemala, por consiguiente el Presidente de la República de Guatemala derogue el Artículo 152 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001, para establecer el monto de reparación en caso de lesiones o muerte de pasajeros, puesto que es una tergiversación legal enviar a convenios internacionales por medio de un reglamento cuando se puede remitir desde un Decreto.

5. Que la Dirección General de Aeronáutica Civil, el Congreso de la República de Guatemala y el Ministerio de Relaciones Exteriores cuenten con una base de datos en línea referente a todos los tratados y convenios internacionales suscritos y ratificados por Guatemala en materia de aviación, que dicha base de datos sea constantemente actualizada y de fácil acceso, para que cualquier persona que tenga interés pueda consultarla y pueda estar segura que es una fuente fidedigna de información, porque en la actualidad es difícil saber cual convenio aplicar para determinar los límites de responsabilidad por lesiones o muerte de pasajeros.



BIBLIOGRAFÍA

- ABROSINI, Antonio. **Instituciones de derecho de la aviación**. España: Ed. Depalma, 1949.
- AGUILAR GUERRA, Vladimir Osman, **Derecho de obligaciones**. Guatemala: Ed. Seviprensa, S.A., (s.f).
- Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios. **El transporte aéreo de pasajeros en el Perú y los derechos de los usuarios**, Perú: (s.e.), 2009.
- BEJARANO SÁNCHEZ, Manuel. **Obligaciones civiles**. (s.l.i), Ed. Oxford University Press, 2010.
- BUSTAMANTE ALSINA, Jorge. **Teoría general de la responsabilidad civil**. 8ª ed.; Argentina: Ed. Abeledo, 1993.
- BUSTAMANTE FERRER, Jaime y Uribe Osorio. **Principios jurídicos del seguro**. Madrid, España: (s.e.), 1980.
- BUSTOS MORENO, Yolanda B. **La Responsabilidad civil en la navegación aérea, los daños a terceros**. Madrid, España: Ed. Dykinson, 2003.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. 5t.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Hestiasa, (s.f).
- CHAUVEAU, Paulo. **Derecho aéreo**, (s.l.i) Ed. Librería técnica, 2001.
- DIAZ-GRANDOS ORTIZ, Juan Manuel. **El seguro de responsabilidad**. Colombia: Ed. Universidad del Rosario, 2006.
- EFRÉN OSSA. **Teoría general del Seguro**. Buenos Aires: Ed. Temis, (s.f).
- FRANCOZ RIGALT, Antonio, **Principios de derecho aéreo**. San Luis Potosí, México: Ed. Talleres Gráficos del Estado, 1939.
- FRATICELLI TORRES, Migdalia. **La indemnización del régimen de gananciales en el contrato de seguro de vida**. Madrid: Ed. Dykinson S.L., 2005.
- FOGLIA, Ricardo. **Derecho Aeronáutico y Transporte aéreo**. Argentina: Ed. Abeledo-Perrot, 1977.



GARCÍA MAYNEZ, Eduardo. **Introducción al estudio del derecho**. 30 ed.; México: Ed. Porras, 1979.

GARRIGUES, Joaquín. **Contrato de seguro terrestre**. Madrid: Ed. Aguirre, 1973.

GHERSI, Carlos Alberto. **Accidentes de tránsito: derechos y reparación de daños**. Argentina: Ed. Universidad, 1995.

GUIGUET, Valeria. **Fonoaudiología legal**. (s.l.i.) Ed. Brujas, 1985.

GONZÁLEZ GUTIÉRREZ, Pedro, **Manual de responsabilidad pública**. México: (s.e), 2001.

GONZÁLEZ PÉREZ, J. **Responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas**. 2da. ed.; (s.l.i.) Ed. Civitas, 1997.

JIMENEZ SANCHES, Guillermo. **Derecho mercantil II**. Guatemala: Ed. Ariel, 2009.

JOSSERAND, **De la responsabilidad de las cosas inanimadas**. Argentina: (s.e.), 1980.

LARIOS OCHAITA, Carlos. **Derecho internacional privado**. 6ta. ed.; Guatemala: Ed. Maya Wuj, 2001.

LARIOS OCHAITA, Carlos. **Derecho internacional publico**, 1vol.; 5ta. ed.; Guatemala: Ed. Maya Wuj, 1998.

LENA PAZ, Juan. **Compendio de derecho aeronáutico**. Paris: (s.e.), 1940.

MARCEL PLANIOL y George Ruppert. **Tratado práctico de derecho civil Francés**. 3vol.; Francia: (s.e.) 1958.

MAZEAUD, H. L. **Lecciones de Derecho Civil**. 1t.; (s.l.i), Ed. Luciana, 1993.

MORETA CASTILLO, Américo. **Responsabilidad del transportista aéreo de pasajeros**. República Dominicana: Ed. Unibe, 1999.

PEIRANO FACIO, Jorge, **Responsabilidad extracontractual**, Colombia: Ed. Temis S.A., 2004.

PIZARRO, Ramon Daniel. **Causalidad adecuada y factores extraños en derecho de daños**. (s.l.i), Ed. La Rocca, 2003.



RODIERE, R. **Derecho de transporte terrestre y transporte aéreo**, Paris: (s.e.), 1980.

RODRÍGUEZ JURADO, Agustín. **Veloz evolución de normas que rigen la aviación**. Argentina: Ed. Dunken. (s.f).

RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ, Joaquín. **Curso de derecho mercantil**. 2t.; México: Ed. Porrúa, 1966.

RODRÍGUEZ SAIACH, Luis Armando. **Accidentes de transito**. 2vol.; Madrid: (s.e.) 1966.

SOBRINO, Augusto Roberto. **Responsabilidad objetiva**. Colombia: Ed. Kamar, (s.f).

STONE, Julius. **La ley humana y la justicia humana**. California: (s.e) 2002.

TAPIA SALINAS, Luis. **Manual de derecho aéreo**. Chile: Ed. Jurídica de Chile, 1960.

UGARTE ROMANO, Luis. **Tratado de derecho aeronáutico**. 1era. Ed.; México: (s.e), 2000.

VIDELA ESCALADA, Federico. **El derecho aeronáutico, rama autónoma de las ciencias jurídicas**. España: Ed. Talleres Caporaletti, 1948.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. 3t.; Guatemala: Ed. Universitaria, 2006.

VIVANTE, Cesar. **Del contrato de seguro**. Buenos Aires: (s.e.), 1952.

Legislación:

Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

Ley del Organismo Judicial, Congreso de la República de Guatemala, Decreto 2-89, 1989.

Ley de Aviación Civil, Congreso de la República de Guatemala, Decreto 93-2000, 2001.

Reglamento de la Ley de Aviación Civil. Presidente de la República de Guatemala, Acuerdo Gubernativo 384-2001, 2001