

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



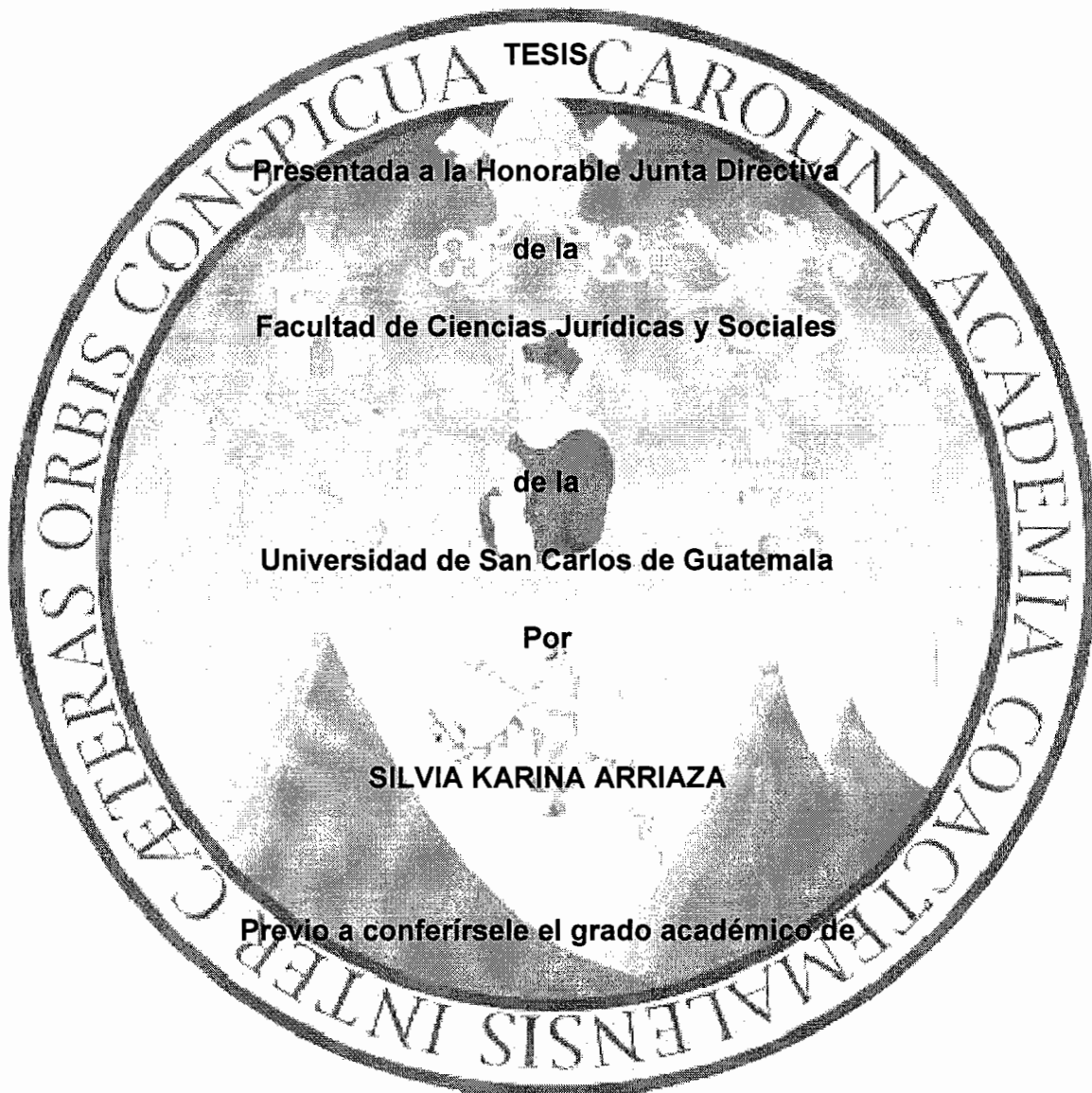
**RÉGIMEN DE LA RESPONSABILIDAD JURÍDICA Y ECONÓMICA  
DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS**

**SILVIA KARINA ARRIAZA**

**GUATEMALA, FEBRERO DE 2015**

**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**RÉGIMEN DE LA RESPONSABILIDAD JURÍDICA Y ECONÓMICA  
DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS**



**LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Guatemala, febrero de 2015

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

DECANO: MSc. Avidán Ortiz Orellana

VOCAL I: Lic. Luis Rodolfo Polanco Gil

VOCAL II: Licda. Rosario Gil Pérez

VOCAL III: Lic. Juan José Bolaños Mejía

VOCAL IV: Br. Mario Roberto Méndez Álvarez

VOCAL V: Br. Luis Rodolfo Aceituno Macario

SECRETARIO: Lic. Luis Fernando López Díaz

**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).



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,  
 19 de febrero de 2014.

Atentamente pase al (a) Profesional, EDWIN LEONEL BAUTISTA MORALES  
 \_\_\_\_\_, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante  
SILVIA KARINA ARRIAZA, con carné 9717395,  
 intitulado RÉGIMEN DE LA RESPONSABILIDAD JURÍDICA Y ECONÓMICA DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS.

Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del  
 bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título  
 de tesis propuesto.

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de  
 concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y  
 técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros  
 estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, la conclusión discursiva, y la  
 bibliografía utilizada, si aprueba o desaprueba el trabajo de investigación. Expresamente declarará  
 que no es pariente del (a) estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime  
 pertinentes.

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

*[Signature]*  
 DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORILLANA  
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

Fecha de recepción 17 / 04 / 2014

*[Signature]*  
 Asesor(a)  
 Edwin Leonel Bautista Morales  
 ABOGADO Y NOTARIO





Lic. Edwin L. Bautista



ABOGADO Y NOTARIO  
Colegiado 3903

Guatemala, 03 de septiembre de 2014

Doctor:  
Bonerge Amilcar Mejía Orellana  
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
Su despacho.



Respetuosamente me dirijo a usted, para manifestarle que acorde al nombramiento emitido por la jefatura a su cargo de fecha diecinueve de febrero de dos mil catorce, procedí a la asesoría y revisión del trabajo de tesis de la estudiante **SILVIA KARINA ARRIAZA**, intitulado **“RÉGIMEN DE LA RESPONSABILIDAD JURÍDICA Y ECONÓMICA DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS”**. Al respecto manifiesto lo siguiente:

- a) El presente trabajo de tesis, contiene un estudio jurídico y doctrinario sobre la necesidad de aplicar efectivamente los convenios internacionales aceptados y ratificados por el Estado de Guatemala, en materia de Derecho Aéreo, que permitan a la aviación civil y a las instituciones que tienen la responsabilidad de cumplir con las obligaciones contraídas en normas internacionales, que optimice el desarrollo y fije las bases para el cumplimiento de los referidos normativos, que conlleven la responsabilidad jurídica y económica de los transportistas aéreos.
- b) Considero que la estudiante aborda de manera científica, técnica y analítica una problemática importante dentro del campo de la responsabilidad civil contractual y extracontractual en materia de Derecho Aéreo y las disposiciones internacionales que protegen a las personas en su seguridad al momento de abordar y solicitar servicios del transporte aéreo tanto nacional como internacional.
- c) Expreso también que el presente trabajo de tesis contiene un estudio doctrinario y jurídico que se encuentra sustentado por el uso de los métodos y técnicas de investigación, fundamentados en el analítico-sintético e inductivo-deductivo.



*Lic. Edwin L. Bautista M.*

ABOGADO Y NOTARIO  
Colegiado 3903

d) En cuanto a la redacción y estructura de la investigación, esta es acorde en el desarrollo de la temática a los criterios técnicos-jurídicos y se coincide con la información recopilada de diversos autores nacionales y extranjeros, así como con la adecuada aplicación de la legislación nacional vigente, constituyendo un valioso aporte en la rama del Derecho Aéreo, el análisis de la problemática ya expuesta.

e) En relación a la conclusión discursiva del presente trabajo, es acorde a la hipótesis planteada, y el desarrollo de la investigación ha demostrado que la misma es conteste con los planteamientos efectuados.

f) La bibliografía utilizada se encuentra actualizada y acorde al trabajo técnico científico de tesis realizado por la sustentante, evidenciando un adecuado tratamiento de las fuentes y un análisis previo a la selección del material bibliográfico.

g) Asimismo, expreso que no soy pariente de la estudiante dentro de los grados de ley.

Por todo lo anterior, estimo que la presente tesis, cumple con los requisitos ordenados en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, razón por la cual, emito DICTAMEN FAVORABLE, para que se continúe con el trámite que en derecho corresponde.

Aprovecho la oportunidad para reiterarle las muestras de mi consideración y estima, atentamente;

*[Handwritten Signature]*  
LIC. EDWIN LEONEL BAUTISTA MORALES  
ASESOR, COLEGIADO No. 3903

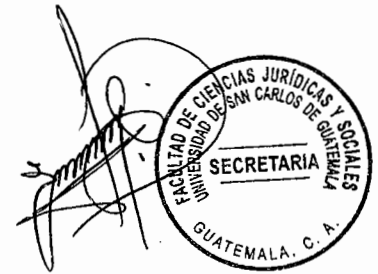
*Edwin Leonel Bautista Morales*  
ABOGADO Y NOTARIO



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 12 de enero de 2015.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante SILVIA KARINA ARRIAZA, titulado RÉGIMEN DE LA RESPONSABILIDAD JURÍDICA Y ECONÓMICA DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

BAMO/srrs.



Lic. Avdo. Ortiz Orellana  
 DECANO





## DEDICATORIA

### **A MI PADRE CELESTIAL:**

Por ser esa fortaleza en mi vida, por su infinita misericordia y por permitirme llegar hasta este momento.

### **A MI MADRE:**

Amelia Arriaza, por ser el pilar más importante en mi vida, gracias a su lucha constante ha permitido alcanzar mis metas.

### **A MI ESPOSO:**

Julio Gálvez Mendizábal, por su amor, apoyo y comprensión.

### **A MIS HIJOS:**

Andrés Sebastián y Andrea Sofía Gálvez Arriaza, por ser la motivación de mi vida.

### **A MIS HERMANOS:**

Ima Yolanda Arriaza y Julio César López, por ser ejemplo de lucha en el extranjero.

### **A MIS SUEGROS Y CUÑADOS:**

Jaime y Elvira Rodríguez, Cristina y David Rodríguez, por quererme como una hija y hermana.

### **A MIS FAMILIARES:**

Tíos, primos, sobrinos, por motivarme día con día.

### **A MIS AMIGOS Y AMIGAS:**

Por ser mi apoyo, consejo incondicional y por ser ejemplo de persistencia.

### **A MI MENTOR Y ASESOR:**

Lic. Luis Montúfar y Lic. Edwin Bautista, gracias por hacer más fácil el caminar por esta vida.

### **A:**

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





## PRESENTACIÓN

Para la realización del presente trabajo de investigación se empleó el método cuantitativo, para establecer cuáles son los montos indemnizatorios por el acaecimiento de un accidente aéreo del cual emana una doble responsabilidad para la línea aérea; por un lado la responsabilidad contractual y directa para con los pasajeros a bordo de la aeronave o que se encuentren en las operaciones de embarque o desembarque; y por el otro la responsabilidad extracontractual, frente a los daños producidos en tierra; así como los procedimientos a seguir para obtener con celeridad y eficacia los derechos que asisten a los usuarios del transporte aéreo y a todo aquél que se vea afectado como consecuencia de una operación aérea en el campo de estudio del derecho aéreo nacional e internacional.

La investigación abarca varias ramas del derecho, las cuales son el derecho internacional privado, porque se encuentran establecidos mecanismos de observancia internacional; el derecho aéreo, por ser la rama del derecho que estudia el conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación aérea; el derecho civil, por ser la rama del derecho mediante el cual se tratan los temas relativos a los contratos, y por tratarse la investigación de una prestación indemnizatoria derivada de un servicio contractual y extracontractual; y por último la rama del derecho mercantil, por ser la rama del derecho que regula el ejercicio del comercio por los distintos operadores económicos en el mercado y enmarcar lo relacionado en materia de seguros.



## HIPÓTESIS

La investigación se realizó sobre la base del desconocimiento que existe por parte de los pasajeros aéreos y sus defensores en el caso de un accidente aéreo; pues no saben cuál es el procedimiento y a cuánto asciende el monto indemnizatorio que se debe reclamar.

Para el planteamiento de lo anterior se consideró de forma específica la normativa nacional e internacional que regula el régimen del transporte aéreo comercial; considerando que es necesario dar a conocer los montos indemnizatorios que el Estado de Guatemala ha ratificado en los múltiples convenios internacionales aplicables en la materia.



## COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Luego de la investigación se comprobó que en Guatemala, cuando se celebra un contrato de transporte aéreo, plasmado éste en lo que comúnmente se conoce como boleto aéreo, los usuarios afectados por algún accidente aéreo desconocen el procedimiento a seguir para reclamar sus derechos, así como los montos indemnizatorios correspondientes.

Se comprobó la hipótesis mediante el método científico, el cual permitió conocer con certeza los montos indemnizatorios que tienen derecho a reclamar las personas luego de algún percance aéreo, a quienes se les debe garantizar una atención oportuna e integral.



## ÍNDICE

	<b>Pág.</b>
Introducción.....	i

### CAPÍTULO I

1. Aspectos generales y antecedentes históricos del transporte aéreo.....	1
1.1. Aspectos generales.....	1
1.2. Antecedentes históricos.....	1
1.2.1. A nivel internacional.....	2
1.2.2. A nivel nacional.....	4
1.3. Definición de transporte aéreo.....	9
1.4. Modalidades de transporte aéreo.....	10
1.4.1. Transporte aéreo regular y no regular.....	11
1.4.2. Transporte aéreo nacional e internacional.....	11
1.4.3. Transporte aéreo comercial y privado.....	13
1.5. La dimensión del transporte aéreo y su importancia.....	16
1.6. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).....	17
1.6.1. Su función.....	17
1.6.2. Objetivo.....	17
1.6.3. Órganos rectores que la regulan.....	19
1.7. Desarrollo del transporte aéreo.....	21
1.7.1. Proceso de liberalización del transporte aéreo.....	21

### CAPÍTULO II

2. El contrato de transporte aéreo y su legitimación.....	29
2.1. Concepto del contrato de transporte aéreo.....	29
2.2. Elementos del contrato de transporte aéreo.....	30
2.3. Características y naturaleza del contrato de transporte aéreo.....	31



	<b>Pág.</b>
2.3.1. El contrato de transporte aéreo consensual.....	31
2.3.2. El contrato de transporte aéreo bilateral.....	31
2.3.3. El contrato de transporte aéreo oneroso.....	32
2.3.4. El contrato de transporte aéreo no formal.....	32
2.3.5. El contrato de transporte aéreo típico.....	33
2.3.6. El contrato de transporte aéreo mercantil.....	33
2.3.7. El contrato de transporte aéreo adhesivo.....	34
2.4. Contrato de transporte aéreo electrónico.....	34

### **CAPÍTULO III**

3. Convenios internacionales que regulan las responsabilidades civiles del transporte aéreo de la aviación comercial internacional.....	39
3.1. Definición jurídica de responsabilidad civil.....	39
3.2. Responsabilidad contractual.....	39
3.3. Convenios internacionales.....	40
3.3.1. Convenio de Varsovia de 1929.....	40
3.3.2. Protocolo de la Haya de 1955.....	42
3.3.3. Convenio de Guadalajara de 1961.....	45
3.3.4. Acuerdo de Montreal de 1966, Líneas Aéreas con Origen, Destino o Escala en Estados Unidos de América.....	46
3.3.5. Protocolo de Guatemala de 1971.....	47
3.3.6. Protocolos de Montreal de 1975.....	48
3.3.7. Convenio de Kuala Lumpur de 1995.....	51
3.3.8. Convenio de Montreal de 1999.....	52
3.4. Responsabilidad extracontractual.....	53
3.4.1. Convenio de Roma de 1952.....	54
3.4.2. Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros por Aeronaves de 2009.....	56

3.4.3. Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros Resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que Hayan Involucrado a Aeronaves de 2009.....	58
3.5. Convenios ratificados por el Estado de Guatemala.....	61

**CAPÍTULO IV**

4. Régimen de la responsabilidad jurídica y económica de los transportistas aéreos.....	65
4.1. Derechos y obligaciones del pasajero y del transportista aéreo.....	65
4.1.1. Obligaciones del pasajero.....	65
4.1.2. Derechos del pasajero.....	66
4.1.3. Responsabilidad del transportador.....	67
4.2. Derechos de los pasajeros por la responsabilidad jurídica y económica de los transportistas aéreos.....	68
4.2.1. Derecho de indemnización.....	69
4.2.2. El quantum de las indemnizaciones.....	72
4.2.3. Formas de pago de las indemnizaciones y su reclamo.....	74
<b>CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....</b>	<b>81</b>
<b>ANEXO.....</b>	<b>83</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>87</b>



## INTRODUCCIÓN

La presente investigación fue elegida porque después de trabajar por casi dos décadas en el ámbito aeronáutico, he podido apreciar el desconocimiento que existe por parte de los usuarios del transporte aéreo sobre los derechos que les asisten frente a un accidente aéreo, cuáles son los procedimientos, los montos y las formas de indemnizar frente a una prestación contractual y extracontractual.

La hipótesis quedó comprobada al establecerse que cuando un transportista aéreo incumple alguna prestación contractual o acaece un siniestro aéreo; se desconocen las formas de compensación y los montos indemnizatorios en caso de daños, lesiones o muerte; pues los usuarios ignoran sus derechos en cuanto al derecho que les asisten y el monto a reclamar; y en la mayoría de procesos de reclamo las personas afectadas son indemnizadas con montos inferiores a los que por ley les corresponden.

Los objetivos logrados con la investigación fueron: el análisis de la Ley y el Reglamento de Aviación Civil de Guatemala y los convenios internacionales en materia de aviación; se estableció que la legislación de aviación nacional no contempla montos indemnizatorios, por lo que se hace necesario que el Estado de Guatemala ratifique el Convenio de Montreal de 1999; asimismo, se establecieron los procedimientos para los reclamos de las responsabilidades civiles y el quantum correspondiente de los transportistas aéreos, que ayudan a resarcir los daños ocasionados a los pasajeros y a terceros en tierra.



La tesis consta de cuatro capítulos. El primero contiene un análisis de aspectos generales y antecedentes históricos del transporte aéreo; el segundo capítulo se refiere al contrato de transporte aéreo y su legitimación; en el tercer capítulo se analizan los convenios internacionales que regulan las responsabilidades civiles del transporte aéreo de la aviación comercial internacional; por último, el cuarto capítulo, profundiza sobre el régimen de la responsabilidad jurídica y económica de los transportistas aéreos, así como los derechos y obligaciones tanto de pasajeros como transportistas aéreos y las formas de pago de las indemnizaciones y su reclamo.

Los métodos utilizados en el presente estudio son: el método analítico empleado para el análisis y examen crítico sobre el tema del transporte aéreo en caso de accidentes; el método deductivo, mediante el cual se establecieron los montos indemnizatorios regulados en convenios internacionales y la ley guatemalteca; el método de la síntesis se utilizó para analizar el marco jurídico de la legislación aérea; y el método inductivo para elaborar el informe final de tesis. La información y documentación analizada se recolectó a través de la técnica bibliográfica.

Los resultados de la investigación servirán como herramienta de consulta, pues contiene información verídica y actualizada en el ámbito de los usuarios del transporte aéreo comercial en Guatemala, para defender sus derechos y lograr una justa y digna indemnización.





## CAPÍTULO I

### 1. Aspectos generales y antecedentes históricos del transporte aéreo

#### 1.1. Aspectos generales

La aviación y su acrecentada evolución social, económica y tecnológica es de importancia a nivel mundial ante los grandes juristas y estudiosos; porque se ha particularizado del derecho común para convertirse en una rama específica del mismo derecho, denominándose derecho aéreo o derecho aeronáutico; cuyo origen ancestral lo constituye el derecho marítimo, como uno de los primeros medios de comunicación y de quien ha adoptado elementos esenciales, pero que fue superado, por convertirse el transporte aéreo en el medio más rápido y seguro; exigiendo ese desarrollo acelerado también la creación de normativa propia para enfrentar los retos y regular su evolución.

#### 1.2. Antecedentes históricos

“Durante la historia de la humanidad el hombre siempre ha soñado con poder volar. A pesar de los múltiples intentos realizados durante siglos, no fue hasta comienzos del siglo XX cuando la ciencia permitió establecer los principios físicos que permitían explicar las condiciones en que un objeto más pesado que el aire, era capaz no sólo ya de mantenerse en el aire, sino también de ser controlado a voluntad”.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>Ambrosini, Antonio. **Instituciones de derecho de la aviación 1**. Pág. 450.



“La aparición de los primeros aparatos que, aun siendo más pesados que el aire, volaban y podían ser dirigidos por la voluntad del hombre supuso uno de los pasos más importantes para la humanidad”.<sup>2</sup>

“La necesidad de comunicación entre los pueblos permitió que el hombre crease aparatos para trasladarse de un lugar a otro, desde las rudimentarias canoas, hasta los aparatos ultrasónicos que conocemos hoy. La historia de la aviación y particularmente la aviación comercial, tuvo su nacimiento a principios del siglo pasado, a mitad de la segunda década mediante el vuelo de los primeros aviones, encargados de hacer el transporte aéreo de armas para fines bélicos y posteriormente el transporte de correo en la primera guerra mundial. En 1919 nacen las primeras compañías aéreas, que en nuestros días algunas aún siguen surcando los cielos del mundo”.<sup>3</sup>

### **1.2.1. A nivel internacional**

La expansión y empleo del espacio aéreo a escala nacional y luego internacional, hizo plantear a un conjunto de países la necesidad de establecer leyes y regulaciones que permitieran un tráfico aéreo eficiente y seguro; lo que condujo a firmar convenios y protocolos internacionales que garantizaran la regularidad de los vuelos.

El derecho aeronáutico internacional como conjunto de normas convenidas por los Estados para regir la navegación aérea internacional y las relaciones jurídicas públicas y

---

<sup>2</sup> Baumeister, Alberto. **Revista de la facultad de derecho número 56. Pág. 73**

<sup>3</sup> Montúfar Chinchilla, Luis. **Procedimiento administrativo para la celebración de contratos de transporte aéreo público nacional e internacional en Guatemala. Pág. 1**



privadas a que la misma da lugar; se encuentra contenido en convenios y tratados multilaterales que ejercen gran influencia en las leyes aeronáuticas nacionales.

Entre los problemas originados por la navegación aérea, lo referente a las responsabilidades civiles fue lo primero en atraer la preocupación de los juristas.

“La primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, reunida en París en 1919, constituye la primera reglamentación orgánica de los principios, problemas e instituciones básicas del tema y precede a toda ordenación orgánica de cualquier país sienta las bases para normar el ejercicio de la aviación, que crecía vertiginosamente como resultado de la utilización de la aeronave en la primera guerra mundial”.<sup>4</sup>

Dicha Conferencia normaba el paso inofensivo de aeronaves sobre territorios ajenos, la identificación matricular de las aeronaves de acuerdo al Estado, la calificación de la tripulación; además, crea la Comisión Internacional de Aeronavegación Aérea como ente que vigilará el cumplimiento de sus normas.

“Luego de creadas las normas para el desarrollo armónico de la aviación y ya en plena operatividad de los vuelos, se producen otras preocupaciones, como el qué hacer frente a un accidente de aviación, susceptible de ocasionar daños no solamente a quienes participan voluntariamente del vuelo pasajeros, tripulantes, expedidores o consignatarios de mercancías, que se supone están dispuestos a correr los riesgos inherentes al mismo.

---

<sup>4</sup> Videla Escalada, Federico. **El derecho aeronáutico, rama autónoma de las ciencias jurídicas**. Tomo I. Pág. 70



De esta forma en 1929 se convoca a los Estados para negociar, discutir y suscribir un convenio que regule la responsabilidad de los operadores frente al servicio que prestan, firmándose el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, siendo éste la Convención de Varsovia, que es una Convención internacional que regula el tráfico aéreo y las resultas indemnizatorias en caso de daños, lesiones o muerte de pasajeros, así como daños, retraso o pérdida de sus pertenencias”.<sup>5</sup>

Los avances en la aviación comercial permitieron que este Convenio de Varsovia fuera modificado en La Haya, sufriendo luego otras modificaciones que serán abordadas en el capítulo correspondiente.

Posteriormente, para mejorar y facilitar las operaciones de las aerolíneas comerciales entre países se ha recurrido a una serie de tratados bilaterales o multilaterales de transporte aéreo, que constituyen el marco jurídico para las operaciones de las líneas aéreas de los Estados contratantes.

### **1.2.2. A nivel nacional**

Las normas relacionadas a la aviación guatemalteca han visto la necesidad de acoplarse a los cambios regulatorios que se han producido a nivel internacional, para así poder cumplir con los estándares mínimos establecidos por los organismos internacionales y convenios que regulan el transporte aéreo y sus actividades; siendo Guatemala parte contratante, surgen con ello normas cada vez más modernas, visionarias, facilitadoras y acordes con las necesidades de la aviación internacional.

---

<sup>5</sup> Montúfar, Luis. **Ob. Cit.** Pág. 3



“El surgimiento de la regularización de la aviación comercial a nivel internacional y la aprobación del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional llamado Convenio de Chicago de 1944, conllevó a Guatemala a crear la primera norma para regular la aviación civil nacional emitida por el General Lázaro Chacón el 11 de septiembre de 1929 mediante el Decreto 1032 del Congreso de la República de Guatemala”.<sup>6</sup> Mediante esta norma se crea la Dirección General de Aeronáutica Civil como entidad del Estado para regular la incipiente aviación nacional.

Con posterioridad fueron emitidas las normas que hasta la fecha han regulado el espacio aéreo guatemalteco y las que a continuación serán desarrolladas en el ámbito de responsabilidad civil.

#### **a) Decreto 563**

Según entrevista personal realizada al Jefe del Departamento de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, manifestó que el 28 de octubre de 1948 mediante Decreto 563, el Congreso de la República de Guatemala, aprobó el primer ordenamiento jurídico, para regular el uso del espacio aéreo, promulgado en tiempos del doctor Juan José Arévalo Bermejo, Presidente de la República de Guatemala, como repercusión de la vigencia del Convenio sobre Aviación Civil Internacional llamado Convenio de Chicago de 1944.

---

<sup>6</sup> <https://www.google.com.gt/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-#q=tesis+sobre+la+aeronave+y+su+protecci+%C3%B3n+jur+%C3%ADdica+contra+el+terrorismo+aeronautico+en+guatemala> (Guatemala, 25 de junio de 2014).



El convenio internacional que normaba la responsabilidad de los operadores por daños, lesiones o muerte, era el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, creado el 12 de octubre de 1929 y conocido como el Convenio de Varsovia de 1929.

El referido decreto estipulaba lo relativo a responsabilidad civil de las líneas aéreas frente a los pasajeros, por daños, lesiones o muerte; el monto estaba expresado en quetzales y ascendía a Q.5,000.00 como máximo por pasajero y Q.50,000.00 por el valor total de las personas o propiedad, lesionadas, destruidas o perjudicadas en la superficie, según la misma entrevista antes relacionada.

#### **b) Decreto 100-97**

“Como resultado de las modificaciones en los tratados internacionales aplicables en el ámbito de la aviación comercial, las normas internas que regulan la aviación se ven en la necesidad de modificar o cambiar acorde a los estándares permitidos, es así como nace a la vida el Decreto 100-97 del Congreso de la República de fecha tres de noviembre de 1997, promulgada en tiempos del señor Presidente Álvaro Arzú Irigoyen”.<sup>7</sup>

Siendo uno de los principales objetivos de este decreto regular el ejercicio de las actividades de aeronáutica civil; fomentar la participación de la iniciativa privada en un marco de libre competencia y apoyar el uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo.

---

<sup>7</sup> Montúfar, Luis. **Ob. Cit.** Pág. 8



A pesar que el Decreto 100-97, no estipulaba montos con respecto a responsabilidad civil, claramente los Artículos 57, 58 y 59 regulaban que se debían tomar como montos aplicables los regulados en los convenios vigentes y aplicables, ratificados por Guatemala.

“Artículo 57. Responsabilidades civiles y penales. Todas las personas que realicen actividades de aeronáutica civil deberán responder por las responsabilidades civiles y penales que se deriven de sus actos”.

“Artículo 58. Seguro de aeronaves. Toda aeronave que opere en Guatemala deberá cumplir con lo que las leyes específicas establecen sobre los seguros de aeronaves”.

“Artículo 59. Seguro por daño a terceros. Toda aeronave que opere en Guatemala deberá contar con un seguro vigente, que cubra hasta los límites de responsabilidad establecidos en los acuerdos, convenios y tratados ratificados por Guatemala, por daños a las personas y bienes transportados, o a terceros y a sus bienes en tierra. El contrato de seguro deberá cubrir también a la tripulación de la aeronave y/o empresa”.

Los montos aplicables durante la vigencia del Decreto 100-97 del Congreso de la República de Guatemala, eran los establecidos en el Convenio de Varsovia de 1929, ratificado por La Haya en 1955 y modificados por los Protocolos de Montreal de 1975; en el cual entre otras modificaciones, aumentaba el límite de responsabilidad civil y básicamente reemplazaba la moneda, ya que se encontraba expresada en francos por su



valor equivalente en oro, para cambiarla por los derechos especiales de giro; tema que se analizará en forma particular en otro capítulo.

En cuanto al monto sobre daños a terceros en tierra o en superficie, los montos aplicables son los indicados en el Convenio de Roma y estos atienden al peso de la aeronave; mientras mayor sea el peso de la aeronave mayor deberá ser el monto asegurado que cubra las responsabilidades civiles.

### **c) Decreto 93-2000**

“Como consecuencia de la auditoría de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) practicada en febrero del 2000, determinaron que la Ley de Aviación Civil, contenida en el Decreto 100-97, no satisfacía las expectativas de una legislación aeronáutica que le permitiera al Estado cumplir con las normas y métodos recomendados por la OACI. Por lo que la actividad aérea en el país se encuentra normada desde entonces por el Decreto 93-2000 emitido el 18 de diciembre del 2000 por el Congreso de la República, “Ley de Aviación Civil”, promulgada por el señor Presidente de la República de Guatemala, Alfonso Portillo, como parte del plan de acción emprendido por la Dirección General de Aeronáutica Civil frente a la auditoría de la OACI”.<sup>8</sup>

En el Decreto 93-2000 no se especificaron los montos específicos de responsabilidad civil debido a que en ese tiempo se encontraba en negociación a nivel internacional la aplicación de un nuevo monto indemnizatorio; por lo que al no tener certeza de la cantidad aplicable, lo más conveniente era referir el monto a las normas reglamentarias

---

<sup>8</sup> **Ibid.** Pág. 9





como lo regula el Artículo 94 de la Ley de Aviación Civil: “Responsabilidad por los pasajeros. En el transporte de personas, 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...”

Referir el monto a lo que dispusieran las normas reglamentarias, daría un margen de tiempo para que se concretaran los montos que estaban siendo discutidos a nivel internacional; sin embargo, al momento de emitir el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, aún no había cobrado vigencia el Convenio de Montreal de 1999; por lo que estratégicamente se optó porque el monto fuera el que se dispusiera en los convenios internacionales, como lo establece el Artículo 152.

“Artículo 152. 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 se establecerá atendiendo los límites establecidos en los tratados y convenios internacionales suscritos y ratificados por Guatemala en materia de responsabilidad derivada del transporte aéreo”.

### **1.3. Definición de transporte aéreo**

“El concepto de transporte aéreo presupone como elemento imprescindible, el traslado del pasajero al lugar de destino, siendo fundamental, desde el punto de vista jurídico,



que dicho traslado se realice conforme a las condiciones de forma, tiempo y lugar pactadas”.<sup>9</sup>

“En el contrato de transporte aéreo una persona se obliga, mediante el pago de un precio, a trasladar de un lugar a otro, a un bien o a personas determinadas, o a ambas a la vez”.<sup>10</sup>

El Reglamento de la Ley de Aviación Civil, preceptúa al transporte aéreo: “Artículo 1º. numeral 23. Transporte Aéreo: Se considera transporte aéreo a la serie de actos destinados a trasladar por la vía aérea a pasajeros, carga y correo, de un punto de partida a otro de destino a cambio de una remuneración”.

#### **1.4. Modalidades de transporte aéreo**

La Ley de Aviación Civil de Guatemala regula el transporte aéreo nacional e internacional y el transporte comercial en el Artículo 65: “Los servicios aéreos, se clasifican de la siguiente manera:

##### **1. Servicios de transporte aéreo.**

- a) Atendiendo a la frecuencia en: regular y no regular.
- b) Atendiendo a su actividad en: comercial y no comercial, privado, o de aviación general.
- c) Atendiendo al ámbito territorial en: nacional o internacional...”

---

<sup>9</sup> Aurióles Martín, Adolfo. **Introducción al derecho turístico**. Pág. 113

<sup>10</sup> Uria, Rodrigo. **Derecho mercantil**. Pág. 741

#### **1.4.1. Transporte aéreo regular y no regular**

La Ley de Aviación Civil vigente contempla estas modalidades de transporte aéreo y las preceptúa en el Artículo 72: “Transporte aéreo regular y no regular. Por la periodicidad de sus operaciones, el servicio de transporte aéreo puede ser regular y no regular. Transporte aéreo regular: es normalmente el que puede ser utilizado por el público y que se realiza ajustándose a un horario publicado o mediante vuelos regulares o frecuentes como para constituir una serie que puede reconocerse fácilmente como sistemático. El servicio de transporte aéreo no regular: es todo aquel que se realiza en condiciones que no sean las del transporte aéreo regular”.

Aun cuando las líneas aéreas de pasajeros y carga son las que utilizan la modalidad de transporte aéreo regular de pasajeros por tener frecuencia y horarios establecidos; también pueden hacer uso de la modalidad de transporte aéreo no regular, cuando las mismas son requeridas para un servicio contractual, ya sea de arrendamiento o fletamento para realizar vuelos eventuales llamados charters; que es un término anglosajón, empleado a nivel internacional y que se distingue por transportar pasajeros a destinos turísticos o cargas especiales en forma eventual o esporádica.

#### **1.4.2. Transporte aéreo nacional e internacional**

Estas modalidades del transporte aéreo se encuentran enmarcadas en la Ley de Aviación Civil en el Artículo 73, que estatuye: “Transporte aéreo nacional e internacional. Por el ámbito territorial donde se realicen las operaciones, el servicio de transporte aéreo puede



ser nacional o internacional. El transporte aéreo nacional: es el servicio aéreo explotado exclusivamente dentro del territorio guatemalteco. El transporte aéreo internacional: es el realizado entre el territorio guatemalteco y el de un Estado extranjero o entre dos (2) puntos del territorio guatemalteco cuando exista una o más escalas intermedias en el territorio de un Estado extranjero”.

El transporte aéreo nacional, conocido también como vuelos internos, vuelos domésticos o vuelos de cabotaje; es un privilegio otorgado a cada Estado que faculta al mismo para que partiendo del principio de soberanía sea reservado en forma exclusiva para las líneas aéreas nacionales, realizando operaciones entre dos o más ciudades de un Estado.

El Convenio de Chicago de 1944 regula este privilegio en el Artículo 7: “Cabotaje. Cada Estado contratante tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio. Cada Estado contratante se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a cualquier otro Estado o línea aérea de cualquier otro Estado, y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado”.

La norma nacional contemplada en la Ley de Aviación Civil, también regula a la aviación comercial nacional y la mantiene en reserva de acuerdo al Artículo 71: “Aviación comercial nacional. La aviación comercial nacional se encuentra reservada a personas individuales o jurídicas guatemaltecas y deberá entenderse como todo transporte aéreo



realizado por aeronave de transporte público de pasajeros, correo o carga, por remuneración o alquiler...”

Por lo que con propiedad y certeza se puede decir que en Guatemala no es permitido el cabotaje a empresas extranjeras.

En materia de aviación, el transporte aéreo internacional es el transporte con mayor actividad a nivel mundial y por su desmesurado crecimiento ha contribuido a que los países tengan interés en los estándares que debe normar y mantener la regularización a través de convenios internacionales ratificados por diversos países, como los tratados multilaterales y bilaterales entre Estados.

#### **1.4.3. Transporte aéreo comercial y privado**

Estas actividades son las que movilizan la industria de la aviación a nivel internacional, derivado a una gran cantidad de empresarios que visualizan este transporte como fuente de inversión; promoviendo alianzas estratégicas y acuerdos de cooperación comercial con otras empresas de aviación para hacer más rentables sus operaciones comerciales.

Como se ha indicado, la aviación comercial inició exclusivamente con el traslado de material para fines bélicos, posteriormente con el traslado de correo, continuando con el traslado de pasajeros y posteriormente para carga. La aviación ha revolucionado tanto que en el presente siglo abarca trabajos aéreos como fotografía aérea, carga externa, fumigación aérea, paracaidismo, publicidad aérea, ambulancia aérea, etc.



Esta clasificación de transporte comercial y privado está incluida dentro de la categoría de los servicios de transporte aéreo; el transporte aéreo comercial, es el que se realiza mediante una remuneración, en donde el pasajero se compromete a pagar un determinado precio por el traslado y la empresa de aviación, se compromete a trasladar al pasajero de un punto de origen a otro destino.

En la aviación privada o general como también se le conoce, si bien se da el transporte de personas, no media el lucro; es decir no se cobra por ese traslado, pues traslada de un punto a otro a los ejecutivos de su empresa por cuestiones de negocios; o traslada a sus familiares o amigos para fines recreativos.

Por otro lado, las normas internacionales y nacionales son más rigurosas en las operaciones comerciales; pues deben realizarse chequeos periódicos a las aeronaves e instalaciones, a los talleres que les proveen el mantenimiento y también sobre la vigilancia a la tripulación cuya capacitación y reentrenamiento es más frecuente.

A las aeronaves de la aviación privada por su lado, solamente se les efectúa un chequeo en forma anual, para renovar su certificado de aeronavegabilidad.

El transporte aéreo privado también conocido como aviación general, se encuentra regulado en el Artículo 140 del Acuerdo Gubernativo 384-2001 emitido por el Organismo Ejecutivo y que contiene el Reglamento a la Ley de Aviación Civil.



“Artículo 140. La aviación general, es la actividad aeronáutica que realiza una persona individual o jurídica, sin fines de lucro”.

“Artículo 40. Clasificación. Las aeronaves se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles: ...b) Aeronaves Civiles: Todas aquellas que no se encuentran contempladas en el ámbito militar. Estas se clasificarán de acuerdo a su uso en: ...Aeronaves de Aviación General: Las utilizadas en cualquier otra actividad”.

“Artículo 76. Autorización. Para realizar actividades de aviación general en cualquiera de sus modalidades, las personas individuales o jurídicas deberán obtener permiso de operación o un permiso de vuelo, debiendo de satisfacer los requisitos establecidos en el reglamento”.

“Artículo 77. De las normas aplicables. La aviación general se rige por las disposiciones de la presente ley, reglamentos, regulaciones y normas complementarias, que le sean aplicables”.

Mientras el transporte aéreo comercial internacional es regulado por convenios internacionales, tratados internacionales, convenios multilaterales y convenios bilaterales adoptados por diversos Estados incluyendo Guatemala; el transporte aéreo privado únicamente es regulado por normas internas de cada Estado y en el caso de Guatemala es regulado por el Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala Ley de Aviación Civil; el Acuerdo Gubernativo 384-2001 del Organismo Ejecutivo Reglamento



de la Ley de Aviación Civil, así como las regulaciones de aviación civil y sus disposiciones complementarias.

### **1.5. La dimensión del transporte aéreo y su importancia**

“Han pasado más de sesenta años de aquel acontecimiento, y sin duda, esa visión se ha hecho realidad. Actualmente el transporte aéreo puede considerarse un pilar esencial de la sociedad global, tan gravitante en las rutinas de la sociedad global, como la medicina y las telecomunicaciones, y determinante del progreso social y la prosperidad económica. Con certeza se puede afirmar que el acceso a un servicio de transporte aéreo ya no es de ninguna manera un lujo; por el contrario, se trata de algo esencial para la vida moderna.

Los beneficios de estar conectado con el resto del planeta mediante una red de rutas aéreas son cada vez mayores, desde el punto de vista de la facilidad de acceso, el ahorro de tiempo, las ventajas económicas y la seguridad. Este sector no sólo ha contribuido a la creación de riqueza en el mundo desarrollado, sino que también ha aportado enormes ventajas a las economías en vías de desarrollo, al ofrecer un campo abierto a su potencial para el comercio y turismo.

Desde un punto de vista económico, es esencial para los negocios y el turismo; crea puestos de trabajo y facilita la expansión del comercio a nivel mundial, abriendo nuevas oportunidades de mercados. Además satisface las necesidades de movilidad de una población creciente, y traslada productos y servicios con rapidez mayor que cualquier





otro modo de transporte, facilitando el acceso a la modernidad a las poblaciones más remotas de la tierra”.<sup>11</sup>

Es así como el hombre ha hecho del transporte aéreo una potencia de inversión a grandes magnitudes, que ha beneficiado a la humanidad conectándola con otros lugares del mundo y ha generado ingresos tanto al sector público como al sector privado.

## **1.6. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)**

### **1.6.1. Su función**

La Organización de Aviación Civil Internacional es una agencia de la Organización de las Naciones Unidas, creada en 1944 por la Convención de Chicago para estudiar los problemas de la aviación civil internacional y promover los reglamentos y normas en la aeronáutica mundial. La dirige un consejo permanente con sede en Montreal, Canadá.

### **1.6.2. Objetivo**

Conforme a lo establecido en el Artículo 44 del Convenio de Chicago de 1944, la OACI tiene como objetivo fundamental el fomentar los principios y la técnica de la navegación aérea internacional; además del apoyo, desarrollo y perfeccionamiento del transporte aéreo internacional a los fines de:

---

<sup>11</sup>[http://www.lostiempos.com/diario/opiniones/columnistas/20080927/transporte-aéreo-y-desarrollo\\_2085727439.html](http://www.lostiempos.com/diario/opiniones/columnistas/20080927/transporte-aéreo-y-desarrollo_2085727439.html).(Guatemala, 10 de junio de 2014).



- a) Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.
- b) Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines específicos.
- c) Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional.
- d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico.
- e) Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva.
- f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.
- g) Evitar el despilfarro de recursos económicos que cause la competencia ruinosa.
- h) Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional.
- i) Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.



### **1.6.3. Órganos rectores que la regulan**

- a) **Asamblea:** La asamblea es el órgano supremo de la OACI, se reúne una vez cada tres años por lo menos y es convocada por el Consejo. Cada Estado contratante tiene derecho a un voto y las decisiones de la asamblea se toman por mayoría de votos emitidos, excepto cuando el convenio dispone lo contrario.
  
- b) **Consejo:** Es un órgano permanente, responsable ante la asamblea. Está integrado por treinta y seis representantes elegidos por la asamblea por períodos de tres años. En la elección se concede la debida representación a los Estados más importantes en materia de transporte aéreo, a los Estados que más contribuyen al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil y a los Estados con cuya inclusión se consigue la representación de todas las principales regiones geográficas del mundo.
  
- c) **Comité de aeronavegación:** Se compone de quince personas, cada una de las cuales es un experto en un campo técnico, interviene en el desarrollo de las normas y métodos que abarcan todos los aspectos operacionales y técnicos de la aviación. Los miembros de esta comisión elevan sus informes al consejo y está encargada de examinar, coordinar y planificar el programa técnico de la OACI en materia de navegación aérea.



- d) **Comité de transporte aéreo:** Tiene como interés primario las materias económicas relacionadas con los aeropuertos, instalaciones en ruta y aranceles de transporte aéreo.
  
- e) **Comité de asuntos jurídicos:** Este comité se creó para asesorar sobre los asuntos que le traslade el consejo en relación con la interpretación y enmienda del Convenio de Chicago; para que estudiara e hiciera recomendaciones sobre otras cuestiones de derecho aéreo internacional público que le pudiera remitir la asamblea o el consejo y estudiará los problemas de derecho privado que afecten a la aviación civil internacional.
  
- f) **Comité de cooperación técnica:** La OACI es el organismo de ejecución del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Dicho programa está destinado a ayudar a los países en desarrollo a reforzar sus economías nacionales mediante, entre otros, el mejoramiento de las comunicaciones, el transporte y la educación.
  
- g) **Comité de administración de servicios:** Es responsable del soporte administrativo requerido por la organización, relacionado con el personal, lenguas y publicaciones, conferencias y oficinas de servicio, información y tecnología de comunicación, registro, distribución y ventas, página web, biblioteca y archivos, secretariado del consejo y asamblea y gerenciamiento de calidad.



- h) **Secretaría de OACI:** La secretaría es dirigida por el secretario general, quien es designado por el consejo de la OACI, para cumplir funciones administrativas de la organización.

## **1.7. Desarrollo del transporte aéreo**

### **1.7.1. Proceso de liberalización del transporte aéreo**

“El transporte aéreo a lo largo de la historia ha permitido convertirse no sólo en el medio más veloz y seguro, sino también una de las actividades comerciales más rentables. Al igual que los demás servicios de transporte, está relacionado con el comercio internacional de dos maneras claras, en primer lugar, el transporte aéreo es objeto de comercio como servicio de derecho propio, en segundo lugar es un servicio intermediario fundamental para muchos otros tipos de comercio tanto en la esfera de los bienes como en servicios como el turismo”.<sup>12</sup>

En muchas partes del mundo el transporte público fue una responsabilidad del Estado, el cual podía prestarlo en forma directa o indirectamente; en sus inicios el Estado preocupado por este medio de transporte, creó empresas estatales de aviación para atender las necesidades de comunicación de sus poblaciones, surgiendo el término de línea aérea de bandera.

---

<sup>12</sup> Mena Ramírez, Miguel. **La protección del consumidor en el transporte aéreo**. Pág. 70



## **a) A nivel internacional**

“Empresarios y emprendedores de la aviación, se percataron prontamente que el transporte aéreo, se había convertido en una necesidad a la que se le podía sacar provecho y constituyeron empresas privadas que podían competir con las líneas aéreas de bandera, prestando un mejor servicio y con precios atractivos.

El Estado con el propósito de proteger a su línea aérea, creó normas restrictivas a empresas privadas o extranjeras, proveyó de subsidios directos o indirectos, para favorecerlas frente a la competencia. Sin embargo, paulatinamente los Estados se dieron cuenta que su propia línea aérea lejos de causarles un beneficio lucrativo, constituía una carga económica, optando por privatizarlas.<sup>13</sup>

El ya no contar el Estado con línea aérea, permitió la separación de roles, por una parte éste quedaba como regulador de las operaciones aéreas y la línea aérea, como operador de esta actividad.

La presión del mercado comercial exigió que el Estado no sólo comenzara a desregularizar el transporte aéreo sino a buscar mejores oportunidades para las líneas aéreas que aunque ya no eran de su propiedad, eran originarias o constituidas en su Estado.

Estados Unidos por su parte y como ejemplo, propició la celebración de acuerdos bilaterales de transporte aéreo, liberales o de cielos abiertos, que involucra el

---

<sup>13</sup> D.G.A.C. Seminario y taller de transporte y política aérea. Pág. 58



otorgamiento de las libertades comerciales, pero particularmente la quinta libertad, así como las libertades adicionales.

Fueron permisibles los acuerdos de cooperación comercial entre líneas aéreas para que la aplicación de estas fórmulas les permitiera ser más rentables en sus operaciones y obtener mejores ganancias.

En la región latinoamericana, varios Estados entre ellos Chile, ha suscrito tanto con Estados Unidos como con otros países de la Unión Europea acuerdos bilaterales de cielos abiertos, cuya aplicación le ha dado buenos resultados, pese a ser un país geográficamente considerado más como destino y no como tránsito.

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, como organismo regional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que aglutina a los países de habla hispana, venía propiciando la liberalización del transporte aéreo entre sus Estados miembros, concluyendo con la creación de un acuerdo multilateral de cielos abiertos.

#### **b) A nivel nacional**

La aviación nacional en el caso de Guatemala, ha seguido la misma ruta marcada a nivel internacional, por una parte prestando el transporte aéreo público, mediante el Transporte Aéreo Militar –TAM- como parte de su línea aérea de bandera AVIATECA. Esta última fue privatizada quedándose el Estado con una parte de sus acciones, pero luego, fue absorbida por capital extranjero, representado en TACA, hoy día AVIATECA, que si bien



es cierto es una línea aérea guatemalteca, es una entidad privada. El Estado de Guatemala, queda únicamente ya no como prestador del servicio sino como regulador del mismo.

Las normas que regulaban la aviación civil en Guatemala como ya quedó apuntado venían de 1948 con su primera Ley de Aviación Civil, que fue derogada por el Decreto 100-97 y posteriormente por el Decreto 93-2000, que liberaliza la actividad comercial del transporte aéreo; emite dentro de su normativa la declaratoria del otorgamiento de una política de cielos abiertos que incluye tanto las libertades técnicas, como las libertades comerciales, reservándose únicamente las operaciones de cabotaje o vuelos internos, permitiendo que cualquier empresa extranjera, pueda incorporarse a la prestación del servicio.

“Artículo 66. Política de cielos abiertos. El Gobierno de Guatemala, otorga a todos los países, con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, la tercera, cuarta y quinta libertades del aire, reconocidas de acuerdo a lo preceptuado en el artículo 1º del Apéndice IV del Convenio de Chicago de 1944 y con apego a lo establecido en las normas constitucionales. Podrá solicitarse a la Dirección General de Aeronáutica Civil, transportar pasajeros, carga y/o correo, desde un punto en el exterior hacia cualquier punto en Guatemala o viceversa”.

Liberaliza de igual forma la aplicación de las tarifas, dejando que las fuerzas del mercado y la competencia sean las que las definan, quedándose con una intervención en caso de que las tarifas sean extremadamente perjudiciales a los usuarios.





En el año 2011, Guatemala ratifica el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos suscrito entre los Estados de la región latinoamericana, para abrir mediante ese marco multilateral la posibilidad que empresas latinoamericanas puedan aprovechar el espacio aéreo guatemalteco.

### **c) Libertades del aire**

Como se puede apreciar, la liberalización del transporte aéreo, conlleva el otorgamiento de derechos comerciales de tráfico; estos derechos están expresados en lo que se ha denominado como libertades del aire, las que se otorgan mediante la suscripción de acuerdos bilaterales o multilaterales de transporte aéreo, o mediante reciprocidad; las cuales de manera sucinta se expresan a continuación.

El Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 las identifica de la siguiente forma:

#### **Libertades técnicas**

- a) Primera libertad: El derecho de cruzar el espacio aéreo de su territorio sin aterrizar.
- b) Segunda libertad: El derecho de aterrizar sin fines comerciales.

El Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 las identifica de la siguiente manera:



## Libertades comerciales

- a) Tercera libertad: El privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.
- b) Cuarta libertad: El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.
- c) Quinta libertad: El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquiera otro Estado participante, y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de cualesquiera de dichos territorios.

## Otras libertades adicionales:

Una política de cielos abiertos pura, no tiene restricciones y otorga tanto las anteriores libertades del aire, que cuentan con su asidero legal, como lo son los acuerdos referidos; pero también las libertades adicionales que han surgido de la práctica, y se definen de la siguiente forma:

- a) Sexta libertad: El derecho a que el operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial entre otros dos Estados vía su propio territorio.
- b) Séptima libertad: El derecho concedido a una línea aérea a establecer una base de operaciones en un Estado que no es el propio de la empresa.



- c) Octava libertad: El derecho a que el operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro Estado, pero como parte de un vuelo internacional.
  
- d) Novena libertad: Permiso otorgado a aerolíneas de un Estado para operar entre dos ciudades de un Estado que no es el propio (cabotaje).

El presente capítulo fue incluido por que se hace necesario conocer el inicio y la evolución del transporte aéreo comercial a nivel internacional y nacional; las modalidades que existen del mismo reguladas por la legislación de aviación nacional; la Organización de Aviación Civil Internacional que es el ente que promueve los reglamentos y normas en la aviación mundial así como la liberalización del transporte aéreo; para entender la política aérea que Guatemala aplica para el transporte aéreo comercial.





## CAPÍTULO II

### 2. El contrato de transporte aéreo y su legitimación

#### 2.1. Concepto del contrato de transporte aéreo

“Una persona se obliga, mediante el pago de un precio, a trasladar de un lugar a otro, a un bien o a personas determinadas, o a ambas a la vez”.<sup>13</sup>

El autor Federico Videla, reconoce que existe un 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”.<sup>14</sup>

El Reglamento de la Ley de Aviación Civil estatuye en el Artículo 1º. numeral 23:

“Transporte aéreo: se considera transporte aéreo a la serie de actos destinados a trasladar por la vía aérea a pasajeros, carga y correo, de un punto de partida a otro de destino a cambio de una remuneración”.

Ambas definiciones citadas por autores e incluyendo el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, coinciden en que el contrato de transporte aéreo es un acto de voluntades pactadas para el traslado por la vía aérea, de pasajeros, de un lugar a otro con la particularidad que existe remuneración.

---

<sup>13</sup>Uria, Rodrigo. *Ob. Cit.* Pág. 741.

<sup>14</sup>Videla Escalada, Federico. *Ob. Cit.* Pág. 70



## 2.2. Elementos del contrato de transporte aéreo

“Los elementos que integran el contrato de transporte aéreo son los siguientes:

- a) Transportista o transportador: se puede definir como toda persona física o jurídica que en calidad de propietario, explotador o fletador de una aeronave realiza o está en disposición de realizar con ella un transporte aéreo de personas o cosas remunerado o gratuitamente.
- b) Usuario: es el que hace uso del transporte aéreo, bien por ser el elemento transportado, o por servirse de él, como remitente o como destinatario, para el transporte de cosas.
- c) Traslación: para que se trate de un transporte, se debe realizar en un lugar y la llegada en otro lugar.
- d) Aeronave: se caracteriza y diferencia precisamente la especialidad del transporte aéreo frente a los restantes medios de transporte.”<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Uribe Calderón, Danilo. **El contrato de transporte aéreo internacional**. Pág. 26



## **2.3. Características y naturaleza del contrato de transporte aéreo**

### **2.3.1. El contrato de transporte aéreo consensual**

“El contrato de transporte aéreo es un contrato que se perfecciona por el mero consentimiento de las partes, es decir, se requiere del concurso de dos voluntades para firmar el contrato, una parte se obliga a transportar en aeronave y por vía aérea y la otra a pagar un precio o contraprestación por ese traslado, en este caso el contrato de transporte aéreo es puramente consensual y no requiere ningún elemento formal adicional”.<sup>16</sup>

El contrato de transporte aéreo es eminentemente de mutuo consentimiento, puesto que basta el deseo de la persona llamada pasajero de contratar el servicio de un transportista llamado línea aérea; para ser trasladado de un lugar a otro y pagar el precio correspondiente para que surja el vínculo jurídico.

### **2.3.2. El contrato de transporte aéreo bilateral**

“Los contratos se llaman bilaterales cuando crean obligaciones recíprocas para ambas partes”.<sup>17</sup>

Es necesario que existan dos elementos para dar vida al contrato de transporte aéreo y por ende que exista una obligación; por un lado el transportista que deberá cumplir con

---

<sup>16</sup>Tapia Salinas, Luis. **Derecho aeronáutico**. Pág. 436.

<sup>17</sup>Díez-Picazo, Luis. **Instituciones de derecho civil**. Vol.I. Pág. 403



su prestación de traslado y por otra el pasajero; que por un precio desea ser trasladado a un destino, por lo que sin duda se da la bilateralidad en este contrato.

### **2.3.3. El contrato de transporte aéreo oneroso**

“Todo contrato bilateral es oneroso ya que al engendrar obligaciones para ambas partes, incluye el elemento del sacrificio y ventaja recíproca que caracteriza a los actos a título oneroso”.<sup>19</sup>

La peculiaridad y distinción del transporte aéreo comercial es que existe una remuneración que compromete al transportista a cumplir la obligación frente al pasajero.

### **2.3.4. El contrato de transporte aéreo no formal**

El Convenio de Varsovia de 1929 en el Artículo 3, apartado 2 dispone: “La falta, la irregularidad o la pérdida del billete no afectará la existencia ni la validez del contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente Convenio.”

El Convenio de Varsovia constituye la validez del mismo contrato de transporte aéreo, estipulando que si no se tiene el billete en forma física, que es el documento formal del compromiso pactado entre ambas partes, aún así deberá el transportista realizar su obligación que corresponde al traslado.

---

<sup>19</sup> Videla Escalada, Federico, **Ob. Cit.** Pág. 375





### **2.3.5. El contrato de transporte aéreo típico**

El contrato de transporte aéreo se encuentra nominado, establecido, regulado y estructurado por diversos instrumentos jurídicos tanto internacionales como por leyes, reglamentos y regulaciones internas de los países.

La Ley de Aviación Civil regula el contrato de transporte aéreo en el Artículo 78: “Del contrato. El contrato de transporte aéreo de pasajeros debe constar por escrito. El billete o boleto de pasaje acredita la existencia del contrato y puede ser un documento de transporte individual o colectivo, que puede ser reemplazado por otros medios electrónicos, los que tienen los mismos efectos para las partes y terceros, el cual necesariamente debe contener la información y demás condiciones”.

### **2.3.6. El contrato de transporte aéreo mercantil**

“La actividad que realiza el transporte aéreo comercial es una explotación de una o más aeronaves, propias o ajenas, ejercitada por una persona individual o jurídica en nombre propio, en forma profesional y organizada para la obtención de un fin económico”.<sup>20</sup>

El Código de Comercio de Guatemala estatuye el contrato de transporte 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”.

---

<sup>20</sup>Jiménez Sánchez, Guillermo. **Derecho mercantil**. Pág. 578.



La naturaleza propia del contrato de transporte aéreo es jurídico mercantil debido a que versa sobre actos propiamente de comercio.

### **2.3.7. El contrato de transporte aéreo adhesivo**

“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 sólo es pasajero aquél que acepta tales condiciones”.<sup>21</sup>

Los contratos de transporte aéreo en su mayoría son redactados en forma unilateral, por el transportista, cumpliendo con los requisitos básicos estipulados en el Convenio de Varsovia de 1929; pues debido al gran volumen de usuarios que utilizan este medio de transporte, no sería viable negociar cada cláusula, por lo que al pasajero no le queda otra opción que adherirse al mismo.

### **2.4. Contrato de transporte aéreo electrónico**

“El billete electrónico o ciberticket, cuyo uso se está extendiendo actualmente, consiste en una innovadora forma de documentar el contrato de transporte aéreo que las propias compañías aéreas están promocionando por las ventajas que a todas las partes reporta”.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup>Tapia Salinas, Luis. **Ob. Cit.** Pág. 26

<sup>22</sup>Guerrero Lebrón, María Jesús. **Nuevas tendencias en la documentación del transporte aéreo de pasajeros.** Pág. 8



Es una modalidad de contrato que utiliza los medios digitales que beneficia a los pasajeros como a las líneas aéreas, porque reduce costos, ya que no requiere papel ni transporte para adquirir el mismo, ni un intermediario como una agencia de viajes que realice el negocio, haciendo que los boletos adquiridos por la vía electrónica, sean de menor costo que los adquiridos en un agencia de viajes o en la propia línea aérea.

El billete o boleto electrónico suprime físicamente al boleto convencional y a cambio le es enviado al pasajero a un correo electrónico los datos característicos del vuelo que son los siguientes:

- a) Nombre de línea aérea contratada.
- b) Nombre de la persona que viaja.
- c) Tipo y matrícula del avión en el cual será transportado.
- d) Tiempo estimado del vuelo.
- e) Nombre de los aeropuertos de salida y llegada.
- f) Horarios de embarque y desembarque.
- g) Clase económica en la cual adquirió su boleto.

Esta modalidad electrónica, fue abordada en el Protocolo de Guatemala de 1971 y es adoptada por el Convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, que establece en la parte conducente lo siguiente: "Artículo 3. Pasajeros y equipaje. 1. En el transporte de pasajeros se expedirá un documento de transporte, individual o colectivo, que contenga: a) la indicación de los puntos de partida y destino; b) Si los puntos de partida y destino están



situados en el territorio de un solo Estado parte y se han previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, la indicación de por lo menos una de esas escalas.

2. Cualquier otro medio en que quede constancia de la información señalada en el párrafo 1º. Podrá sustituir a la expedición del documento mencionado en dicho párrafo. Si se utilizase uno de esos medios, el transportista ofrecerá al pasajero expedir una declaración escrita de la información conservada por esos medios.”

Es importante mencionar que el contrato de transporte referido en los párrafos precedentes es el celebrado entre el pasajero y la línea aérea; sin embargo, la legislación vigente en Guatemala, también establece otro tipo de contrato referido como contrato de explotación; siendo éste el que se celebra entre la línea aérea y el Estado y que plasma la autorización para realizar operaciones de transporte aerocomercial en Guatemala; para ello es imperativo que las líneas aéreas cumplan con los requisitos contenidos en el Artículo 120 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001 emitido por el Organismo Ejecutivo.

“La autorización para poder prestar los servicios de transporte aéreo, público regular y no regular de pasajeros, carga y correo, nacional e internacional, será otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil y toda empresa previo a iniciar operaciones deberá contar con el Certificado o Contrato de Explotador Aéreo y el Certificado de Operador Aéreo.

En cuanto a los operadores extranjeros, tal autorización estará sujeta a lo dispuesto en el presente título, en lo que le fuere aplicable...”



Los requisitos que toda empresa que pretenda prestar servicios de transporte aéreo comercial deberá presentar para poder obtener el certificado o contrato de explotación son los establecidos en el Artículo 121 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil:

- “1. Presentar solicitud dirigida a la Dirección General de Aeronáutica Civil, indicando cual es el propósito y las razones para prestar el servicio solicitado.
2. Si es persona individual, la identificación y datos personales del solicitante.
3. Si es persona jurídica acreditar la calidad con que actúa y la de su representada.
4. Indicación del lugar para recibir notificaciones en la ciudad capital.
5. Si es empresa extranjera deberá de demostrar estar inscrita como tal en el Registro Mercantil General de la República.
6. Información y documentación del servicio comercial que incluya.
  - 6.1. Frecuencias de vuelo.
  - 6.2. Horarios.
  - 6.3. Nacionalidad de las aeronaves.
  - 6.4. Libertades del aire solicitadas.
  - 6.5. Rutas.
  - 6.6. Póliza o certificado de seguro, que ampare las responsabilidades civiles.



7. Certificado de aeronavegabilidad.
8. Certificado de matrícula.
9. Certificado de operación, o documento análogo, para empresas extranjeras...”

Es así como a través del avance de la ciencia y el cambio en las necesidades mercantiles, el contrato de transporte aéreo o billete ha sufrido cambios desde su origen; iniciando con un ticket físico hasta sólo obtener una impresión por la compra del mismo, sin perder ninguna característica como negocio jurídico y economizando recursos a ambas partes.



## CAPÍTULO III

### **3. Convenios internacionales que regulan las responsabilidades civiles del transporte aéreo de la aviación comercial internacional**

#### **3.1. Definición jurídica de responsabilidad civil**

La responsabilidad civil jurídicamente se define como: “La obligación de reparar y satisfacer por uno mismo o en ocasiones especiales por otro la pérdida causada, el mal inferido o el daño originado”.<sup>23</sup>

Por lo tanto la responsabilidad civil, se entiende como la obligación de reparar el daño que es causado a otro, ya sea reparando, restituyendo o recompensando monetariamente el daño; más conocido como indemnización.

#### **3.2. Responsabilidad contractual**

La responsabilidad contractual claramente se suscita cuando previamente se ha contraído una obligación o prestación del tipo contractual, quiere decir que los contratistas adquieren en forma consensuada los compromisos, riesgos y responsabilidades que emanen del mismo. “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”.<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Pág. 352

<sup>24</sup> Díaz Granados, Juan. **El seguro de responsabilidad**. Pág. 76



La responsabilidad contractual en la aviación comercial ha sido regulada por años mediante múltiples convenios y acuerdos que a continuación se describen.

### **3.3. Convenios internacionales**

#### **3.3.1. Convenio de Varsovia de 1929**

Se le ha denominado de esa forma por ser la ciudad y el año en que fue suscrito, sin embargo, su denominación correcta es Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional. Es en efecto una convención internacional que unifica aquellas disposiciones, que para esa fecha se encontraban dispersas, buscando la regularización del transporte aéreo internacional en materia de responsabilidad; el Convenio fue firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 y entró en vigencia el 13 de febrero de 1933.

El Convenio de Varsovia de 1929 consta de cinco capítulos siendo los siguientes:

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 concerniente a responsabilidad contractual en el Convenio de Varsovia de 1929 es el Capítulo III denominado responsabilidad del porteador; normando lo siguiente:

“Artículo 17. 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”.

Es importante ampliar el artículo anterior y determinar en que momento es considerado el embarque y desembarque de los pasajeros a una aeronave; por lo que se transcribirá el párrafo segundo del Artículo 92 del Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Aviación Civil.

“Artículo 92... Las operaciones de embarque 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”.

Particularidades del Convenio de Varsovia de 1929:

- a) Emisión de billetes a los pasajeros.
- b) Expedición de talón o ticket por equipaje.



- c) La responsabilidad civil del porteador con relación al viajero es limitada a 125,000 francos.
- d) La moneda utilizada era el franco francés, integrado por sesenta y cinco miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas de fino. Teniendo la opción de convertirse en cada moneda nacional en números redondos.

En 1929, la moneda aplicada para el cálculo de responsabilidad civil en cuanto al transporte aéreo era el franco francés; debido a que se consideraba la moneda más sólida en esos tiempos al encontrarse en igualdad con el oro.

### **3.3.2. Protocolo de la Haya de 1955**

Es el Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional llamado Convenio de Varsovia de 1929, hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955.

Veintiséis artículos fueron modificados en el Protocolo de la Haya de 1955, principalmente sobre aspectos relativos a la responsabilidad del transportista aéreo; elevando los montos indemnizatorios en la responsabilidad contractual aplicados en el Artículo VIII que suprime el Artículo 22 del Convenio de Varsovia por el siguiente:

“1. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero, se limitará a la suma de doscientos cincuenta mil francos. En el caso de que, con arreglo a la ley del tribunal que conozca del asunto, la indemnización puede ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin



embargo, por convenio especial con el transportista, el pasajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2. a) En el transporte de equipaje facturado y de mercancías la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega.
  - b) En caso de pérdida, averías o retraso de una parte del equipaje facturado o de las mercancías o de cualquier objeto en ellos contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado, de las mercancías o de un objeto en ellos contenido, afecte el valor de otros bultos comprendidos en el mismo talón de equipajes o carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.
3. En lo que concierne a los objetos, cuya custodia conserve el pasajero, la responsabilidad del transportista se limitará a cinco mil francos por pasajero.



4. Los límites establecidos en el presente artículo no tendrán por efecto el restar al tribunal la facultad de acordar además, conforme a su propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante. La disposición anterior no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos de litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante, dentro de un período de seis meses a contar del hecho que causó los daños, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.
  
5. Las sumas en francos mencionadas en este artículo se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas 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.”

Como se puede apreciar la moneda utilizada en el Protocolo de la Haya continuaba siendo el franco, variando el monto aplicable en responsabilidad que lo elevaba a 250,000 más de lo aplicado en el Convenio de Varsovia de 1929.

Una de las similitudes que mantiene el Protocolo de la Haya con el Convenio de Varsovia es la responsabilidad subjetiva o llamada teoría de la culpa o dolo, o también riesgo creado; lo que quiere decir que debe existir culpa para que exista la responsabilidad a contrario sensu, sin culpa no existe responsabilidad.



“La responsabilidad aeronáutica se encuentra sometida a normas especiales que se apartan de las disposiciones del derecho común. Ello implica la necesidad de precisar los límites en que deben operar tales normas, lo que a su vez equivale a determinar el concepto mismo de la responsabilidad aeronáutica”.<sup>24</sup>

### **3.3.3. Convenio de Guadalajara de 1961**

Es el Convenio complementario al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional llamado Convenio de Varsovia de 1929, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961.

Está conformado por 18 artículos y como se indica en el párrafo anterior es un Convenio complementario al Convenio de Varsovia; sus características principales son:

- a) La regularización de las acciones y omisiones del transportista de hecho.
- b) Contra quién o quiénes se debe ejercitar la acción por daños en un transporte combinado entre un transportista contractual y un transportista de hecho.

Para poder entender las diferencias que existen entre los transportistas contractuales y de hecho el Convenio de Guadalajara firmado en 1961, los preceptúa en el Artículo I de la siguiente manera:

- “b) “Transportista contractual” significa la persona que, como parte, celebra un contrato de transporte, regido por el Convenio de Varsovia, con el pasajero, el expedidor o la persona que actúe en nombre de uno u otro.

---

<sup>24</sup> Ambrosini, Antonio. **Ob. Cit.** Pág. 42



- c) "Transportista de hecho" significa la persona, distinta del transportista contractual, que, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, realiza todo o parte del transporte previsto en el párrafo b), sin ser con respecto a dicha parte, un transportista sucesivo en el sentido del Convenio de Varsovia. Dicha autorización se presumirá salvo prueba en contrario".

Una explicación más amplia para diferenciar a los transportistas contractuales y de hecho, sería que el transportista contractual como su nombre lo indica, previamente ha convenido celebrar una prestación, en la que ambos se comprometen a cumplir las obligaciones y responder por las responsabilidades que de ella emanen; mientras que con el transportista de hecho no existe documento que acredite una prestación; ya que el transportista contractual por conveniencias de maximizar y garantizarse la venta de traslados aéreos en rutas más allá de su lugar de destino, forman alianzas con otras aerolíneas, las que prestarán el servicio de traslado aéreo a lugares donde las líneas aéreas promotoras no llegan, desconociendo el pasajero contra quién o quiénes debe presentar algún reclamo.

#### **3.3.4. Acuerdo de Montreal de 1966, Líneas Aéreas con Origen, Destino o Escala en Estados Unidos de América**

Este es el primer acuerdo no propiciado por la OACI, debido a que el gobierno de los Estados Unidos de América por medio de su administración de aviación CAB promovió y determinó, que las líneas aéreas que tuvieran su origen, tránsito o con destino los Estados Unidos de América debían suscribir y aplicar este Acuerdo.



#### Principales características del Acuerdo de Montreal de 1966:

- a) Aplicable únicamente a las líneas aéreas con origen, tránsito o destino a los Estados Unidos de América.
- b) El incremento al monto indemnizatorio a \$75,000 por responsabilidad del transportista.

A pesar que los montos indemnizatorios fijados en el Protocolo de la Haya de 1955 continuaban vigentes para los Estados contratantes; el Acuerdo de Montreal de 1966 propiciado por la administración de aviación de los Estados Unidos dejaba atrás las cifras normadas; garantizando montos superiores para las empresas del transporte aéreo que desearan operar en su territorio, aplicando la moneda de ese país.

#### **3.3.5. Protocolo de Guatemala de 1971**

Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929; modificado por el Protocolo de la Haya el 28 de septiembre de 1955 y firmado en la república de Guatemala el 8 de marzo de 1971.

El Protocolo de Guatemala se encuentra contenido en 26 artículos siendo relevantes los siguientes aspectos:

- a) Aumenta los límites de responsabilidad de los transportistas a un millón quinientos mil francos (1.500,000) francos.
- b) Mantiene la responsabilidad objetiva de los transportistas.



- c) La validez del billete y cartas de porte en forma electrónica.

Hasta la fecha el Protocolo de Guatemala de 1971 no ha alcanzado las ratificaciones suficientes para su entrada en vigor.

### **3.3.6. Protocolos de Montreal de 1975**

Protocolos adicionales de Montreal números 1, 2, 3, y 4 al Convenio de Varsovia de 1929 firmados en Montreal el 25 de septiembre de 1975.

#### **a) Protocolo Adicional de Montreal de 1975 número 1**

Es el Protocolo Adicional de Montreal de 1975 firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975 contenido en 13 artículos siendo los más relevantes:

- a) Cambia el límite de la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero a 8,300 derechos especiales de giro.
- b) La suma expresada en derechos especiales de giro mencionadas en este Protocolo es considerado al derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional.

#### **b) Protocolo Adicional de Montreal de 1975 número 2**

Protocolo que modifica el Convenio de Varsovia, modificado en la Haya en 1955, contenido en 13 artículos siendo lo más relevante lo siguiente:





- a) Cambia el monto indemnizatorio correspondiente a la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero a la suma de 16,600 derechos especiales de giro. Dejando la opción de que pueda existir un convenio especial con el transportista y el pasajero para fijar un límite de responsabilidad más elevado.

**c) Protocolo Adicional de Montreal de 1975 número 3**

Modificación al Convenio de Varsovia de 1929 modificado en la Haya en 1955 y en la ciudad de Guatemala en 1971, conformado en 14 artículos, lo más relevante lo siguiente:

- a) Limita la suma de responsabilidad del transportista en el transporte de personas a 100,000 derechos especiales de giro por el conjunto de las reclamaciones, cualquiera que sea el título, referente al daño sufrido como consecuencia de la muerte o lesiones de cada pasajero.

**d) Protocolo Adicional de Montreal de 1975 número 4**

El presente Protocolo modifica el Convenio de Varsovia modificado en la Haya en 1955, conformado en 25 artículos, en su parte conducente se encuentra:

- a) Regula lo concerniente a envíos postales, el transportista será responsable únicamente frente a la administración postal.
- b) Deberá expedirse la carta de porte aéreo y recibo relativa a las mercancías transportadas, conteniendo básicamente lo siguiente:
  - I. La indicación de los puntos de partida y destino;



- II. Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola parte contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, la indicación de una de esas escalas.
- III. La indicación del peso del embarque
- Excepcionalmente podrá con el consentimiento del expedidor sustituir la expedición de la carta de porte aéreo, condicionándolo a dejar constancia por otros medios.
- c) El transportista será responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida y avería del equipaje facturado y de mercancías, cuando el hecho que haya causado el daño se haya producido durante el transporte aéreo, sin embargo el transportista no será responsable si prueba que la destrucción, pérdida o avería de la mercancía se debe exclusivamente a uno o más de los hechos siguientes:
- I. La naturaleza o el vicio propio de la mercancía.
- II. El embalaje defectuoso de la mercancía, realizado por una persona que no sea el transportista o sus dependientes.
- III. Un acto de guerra o un conflicto armado.
- IV. Un acto de autoridad pública ejecutado con relación a la entrada, la salida o el tránsito de la mercancía.
- d) El período de transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo.
- e) En el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 derechos especiales de giro por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor al momento de la entrega del bulto.



### **3.3.7. Convenio de Kuala Lumpur de 1995**

Para no entrar en detalles de los antecedentes de este acuerdo se señala que el mismo al igual que el Acuerdo de Montreal de 1966 no es un instrumento creado bajo el auspicio de la Organización de Aviación Civil Internacional; sino es impulsado bajo el marco de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo –IATA- adoptado por ésta en la resolución final de su 51 reunión anual general celebrada en la ciudad de Kuala Lumpur los días 30 y 31 de octubre de 1995, conocido como IATA intercarrier agreement on passenger liability IIA. Estableció el compromiso necesario entre las aerolíneas para renunciar al límite fijado en el Artículo 22 del Convenio de Varsovia en cuanto a los daños compensatorios resarcibles. También consagró la posibilidad por parte de las mismas aerolíneas de renunciar a cualquier defensa hasta una suma determinada; con lo cual se sentaron las bases para poder establecer posteriormente un sistema de responsabilidad estricta hasta cierto límite compensatorio.

Como este acuerdo no constituía una disposición entre países sino entre líneas aéreas, Estados Unidos debió acogerlo como una disposición reglamentaria y que disponía entre otros considerandos; que el régimen de responsabilidad del transportista debía de tenerse a dos niveles, por una parte de 100,000 derechos especiales de giro por responsabilidad objetiva y más de 100,000 derechos especiales de giro, por presunción de falta por parte del transportista; montos aplicables en aquellos vuelos que tuvieran origen, tránsito o destino en los Estados Unidos de América.

### **3.3.8. Convenio de Montreal de 1999**

Entró en vigor en el orden internacional el 4 de noviembre de 2003, contenido en 57 artículos, innova y moderniza el Convenio de Varsovia de 1929; que para ese entonces había surgido hacía 70 años para armonizar la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional; los puntos más relevantes del mismo son los siguientes:

- a) La posibilidad de extender billetes colectivos.
- b) La responsabilidad del transportista continúa entre otros por muerte y lesiones de los pasajeros, daño del equipaje, retraso y daño de carga
- c) Respecto al daño de indemnización en caso de muerte o lesión corporal de un pasajero que no exceda de 100,000 derechos especiales de giro por pasajero.
- d) En cuanto a límite de responsabilidad por retraso del transportista se limita a 4,150 derechos especiales de giro por pasajero.
- e) En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a 1,000 derechos especiales de giro por pasajero, a menos que se realice una declaración especial del valor del mismo y se haya realizado un pago suplementario.
- f) En el caso del transporte de carga, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a una suma de 17 derechos especiales de giro por kilogramo, existiendo la misma excepción al igual que el transporte de equipaje, si se realizó una declaración especial del valor del mismo y se haya realizado un pago suplementario.
- g) Queda estipulado la revisión quinquenal de los límites indemnizatorios, tomando como base el índice de inflación que corresponda a la tasa de inflación o de



disminución del índice de precios al consumidor para determinar el aumento o disminución del mismo.

Como este Convenio establece que los límites de la responsabilidad deben ser revisados cada cinco años; por tal razón al efectuar en 2009 la revisión correspondiente, el límite de cobertura fue ampliado a 113,100 derechos especiales de giro.

La cobertura aplicada para la operación de una aeronave para fines comerciales, deberá ser adquirida por asiento, sin exceptuar si estos se encuentran o no ocupados.

### **3.4. Responsabilidad extracontractual**

En este tipo de responsabilidad es preciso indicar que no existe negocio, por lo tanto no hay voluntades, ni condiciones para el mismo. “La responsabilidad extracontractual tiende a la tutela de la esfera jurídica subjetiva, frente a las injerencias de otros”.<sup>25</sup>

Según los principios basados en la responsabilidad extracontractual el damnificado debe, para lograr una indemnización, probar la culpa del autor o responsable del daño. Es por ello que en materia de transporte aéreo se ha regularizado la responsabilidad extracontractual por medio de los convenios internacionales; para garantizar los estándares de reparación en una forma equitativa, entre estos están:

---

<sup>25</sup> Pérez Vargas, Víctor. **Derecho privado**. Pág. 388



### **3.4.1. Convenio de Roma de 1952**

Es el Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras; firmado en Roma el 7 de octubre de 1952; el principal objetivo fue garantizar una reparación equitativa a las personas que sufrieran de daños causados en la superficie por aeronaves extranjeras, limitando en forma razonable el alcance de las responsabilidades originadas por dichos daños, con el fin de no entorpecer el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

Como en el caso de algunos convenios concernientes a la responsabilidad contractual, éste también fue promovido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Principales características del convenio:

- a) La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo, o de una persona o una cosa caída de la misma.
- b) La persona que resulte responsable no está obligada a reparar los daños, de conflictos armados o disturbios civiles o si ha sido privada del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública.
- c) Es preciso indicar que los montos de indemnización es dependen del peso autorizado que tenga la aeronave para el despegue por el certificado de navegabilidad, excluye el gas ascensional cuando se use.



- d) 500,000 francos, para las aeronaves cuyo peso no exceda de 1000 kilogramos.
- e) 500,000 francos, más 400 francos por kilogramo que pase de los 1,000 para aeronaves que pesen más de 1,000 y no excedan de 6,000 kilogramos.
- f) 2,500.000 francos, más 250 francos por kilogramo que pase de los 6,000 para aeronaves que pesen más de 6,000 y no excedan de 20,000 kilogramos.
- g) 6,000.000 francos, más 100 francos por kilogramo que pase de los 50,000 kilogramos para aeronaves que pesen más de 50,000 kilogramos.
- h) La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de 500,000 francos por persona fallecida o lesionada.
- i) Los Estados contratantes pueden exigir que el operador de una aeronave matriculada en otro Estado contratante esté asegurado con respecto a su responsabilidad por los daños reparables.

Como se trataba del primer documento que normaba a nivel internacional lo concerniente a responsabilidad extracontractual, la moneda también estaba expresada en franco considerada y medida con el oro.

Con el correr del tiempo y la construcción de aeronaves cada vez más grandes, es de suponer que un accidente producirá un daño mayor, por ello la Organización de Aviación



Civil Internacional, convoca en 2009 a una Conferencia Diplomática de Transporte Aéreo Internacional, celebrada en la ciudad de Montreal.

Esta conferencia perseguía por una parte modernizar las normas del Convenio de Roma, para actualizar los montos indemnizatorios; pero por otra también se analiza que muchos de los accidentes aéreos también pudieran producirse como consecuencia de un atentado terrorista en donde la línea aérea también se convertiría junto con los terceros en superficie en una víctima; por lo que era necesario hacer la distinción entre un accidente producido por desperfectos de la aeronave, condiciones climáticas adversas o por error humano, de un accidente producido por actos de interferencia ilícita como lo es un atentado terrorista.

De esa cuenta surgen en la referida conferencia dos convenios para atender cada uno de los supuestos anteriores y que se describen a continuación en forma sucinta.

### **3.4.2. Convenio sobre Indemnización por Daños Causados a Terceros por Aeronaves de 2009**

Hecho en Montreal el 2 de mayo de 2009, es el convenio que moderniza y modifica el Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras firmado en Roma.

Su objetivo principal continúa siendo asegurar la protección de los intereses de los terceros damnificados y una indemnización equitativa, como velar por la estabilidad de la industria de la aviación.





Resalta del convenio lo siguiente:

- a) El operador será civilmente responsable del daño sufrido por terceros, con la única condición de que el daño haya sido causado por una aeronave.
- b) Serán indemnizables los daños debidos a muerte, lesión corporal y lesión mental, el daño a bienes, daño al medio ambiente.
- c) No habrá responsabilidad por daño nuclear, y si el daño es consecuencia directa de conflicto armado o disturbios civiles.
- d) El límite de responsabilidad civil del operador sigue basado en la masa de la aeronave involucrada.
- e) 750,000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima será de 500 kilogramos o menos.
- f) 1,500,000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 500 kilogramos pero no exceda de 1,000 kilogramos.
- g) 3,000,000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 1,000 kilogramos pero no exceda de 2,700 kilogramos.
- h) 7,000.000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 2,700 kilogramos pero no exceda de 12,000 kilogramos.
- i) 80,000.000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 6,000 kilogramos pero no exceda de 25,000 kilogramos.
- j) 150,000.000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 25,000 kilogramos pero no exceda de 50,000 kilogramos.
- k) 300,000.000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 50,000 kilogramos pero no exceda de 200,000 kilogramos.



- l) 500,000.000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 200,000 kilogramos pero no exceda de 500,000 kilogramos.
- m) 7000,000.000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima exceda de 500,000 kilogramos.
- n) Si en un suceso han estado involucradas dos o más aeronaves operadas por el mismo operador, se aplicará el límite de responsabilidad respecto de la aeronave cuya masa máxima sea mayor.

En este convenio cambia el tipo de moneda de franco a derecho especial de giro, utilizada por el Fondo Monetario Internacional.

#### **3.4.3. Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros Resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que Hayan Involucrado a Aeronaves de 2009**

Hecho en Montreal del 20 de abril al 2 de mayo del 2009, debido a las graves consecuencias de los actos de interferencia ilícita con aeronaves que causan daños a terceros y a los bienes; ya que no existía documento alguno que regulara dicha interferencia, decidieron crearlo en forma colectiva por los Estados para una mayor armonización y codificación de reglas que rigen la indemnización.

Las principales características del convenio son:

- a) Parte del significado de interferencia ilícita como un acto delictivo según el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves.



- b) El operador será civilmente responsable de indemnizar el daño comprendido únicamente cuando el daño haya sido causado por una aeronave en vuelo.
- c) Los daños de indemnización serán los daños debidos a muerte, lesión corporal, lesión mental, bienes y medio ambiente.
- d) Los límites de responsabilidad civil del operador serán 750,000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de 500 kilogramos o menos.
- e) 1,500,000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 500 kilogramos pero no exceda de 1,000 kilogramos.
- f) 3,000,000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 1,000 kilogramos pero no exceda de 2,700 kilogramos.
- g) 7,000,000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 2,700 kilogramos pero no exceda de 6,000 kilogramos.
- h) 18,000,000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 6,000 kilogramos pero no exceda de 12,000 kilogramos.
- i) 80,000,000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 12,000 kilogramos pero no exceda de 25,000 kilogramos.



- j) 150,000,000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 25,000 kilogramos pero no exceda de 50,000 kilogramos.
- k) 300,000,000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 50,000 kilogramos pero no exceda de 200,0900 kilogramos.
- l) 500,000,000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 200,000 kilogramos pero no exceda de 500,000 kilogramos.
- m) 700,000,000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima exceda de 500,000 kilogramos.
- n) Si en un suceso han estado involucradas dos o más aeronaves operadas por el mismo operador, se aplicará el límite de responsabilidad respecto de la aeronave cuya masa máxima sea mayor.
- o) Las sumas prescritas serán revisadas por el Director del Fondo internacional, tomando como referencia un índice de inflación que corresponda a la tasa de inflación acumulada desde la revisión anterior o, la primera vez, desde la fecha de entrada en vigor del presente convenio.



- p) Se constituye el Fondo Internacional de la Aviación Civil para la Indemnización por Daños.

Mientras la responsabilidad contractual se cuantifica por asiento de la aeronave, la responsabilidad extracontractual es cuantificada por el peso de la aeronave.

### **3.5. Convenios ratificados por el Estado de Guatemala**

A continuación se señalan algunos de los instrumentos internacionales relevantes en materia de aviación, ratificados por Guatemala.

Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, entró en vigor el 4 de abril de 1947, Guatemala depositó el instrumento de ratificación el 28 de abril de 1947.

Convenio Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos Sobre Aeronaves, firmado en Ginebra el 19 de junio de 1948, entró en vigor el 17 de septiembre de 1953. Guatemala depósito el instrumento de ratificación, adhesión o sucesión el 9 de agosto de 1988 y entró en vigor el 7 de noviembre de 1988

Convenio Sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952, entró en vigor el 4 de febrero de 1958. Guatemala depósito el instrumento de ratificación, adhesión o sucesión el 10 de mayo de 1983 y entró en vigor el 8 de agosto de 1983.



Protocolo que modifica el Convenio Sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1978, entró en vigor el 25 de julio de 2002. Guatemala firmó el Protocolo el 19 de marzo de 1996, depositó el instrumento de ratificación, adhesión o sucesión el 26 de noviembre de 1997 y entró en vigor el 25 de julio de 2002.

Convenio Sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves. Firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, entró en vigor el 4 de diciembre de 1969, Guatemala firmó el Convenio el 14 de septiembre de 1963, depositó el instrumento de ratificación, adhesión o sucesión el 17 de noviembre de 1970, y entró en vigor el 15 de febrero de 1971. Manteniendo una reserva: No se considera obligado por el párrafo 1 del Artículo 24 del Convenio.

Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, entró en vigor el 6 de agosto de 1989. Guatemala depositó el instrumento el 11 de octubre de 1991, y entró en vigor el 10 de noviembre de 1994.

Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, entró en vigor el 21 de junio de 1998, Guatemala depositó el instrumento de ratificación el 26 de noviembre de 1997 y entró en



vigor el 21 de junio de 1998, manteniendo una reserva: Declaración, de conformidad con el párrafo 2 del Artículo XIII del Convenio, de que no es Estado productor.







## CAPÍTULO IV

### 4. Régimen de la responsabilidad jurídica y económica de los transportistas aéreos

#### 4.1. Derechos y obligaciones del pasajero y del transportista aéreo

“El contrato de transporte aéreo de pasajeros se rige por las disposiciones reglamentarias vigentes y las condiciones que contengan los anuncios y ofertas hechas por la empresa”.<sup>26</sup>

Se entiende como condición de un contrato de transporte aéreo, las cláusulas pactadas en un boleto o billete aéreo que el usuario ha adquirido, producto de la voluntad de ser transportado por la vía aérea a un destino determinado.

En el contrato de transporte aéreo, emisor de obligaciones y responsabilidades para ambas partes se describen esencialmente los derechos y obligaciones de los pasajeros:

##### 4.1.1. Obligaciones del pasajero

- a) Obligación de pagar el precio del transporte.
- b) Obligación de informarse responsablemente sobre los bienes y servicios de transporte contratados, su precio, condiciones de contratación y otras características relevantes.

---

<sup>26</sup>Hamilton, Eduardo. **Normas de derecho aéreo**. Pág. 438



- c) Obligación de presentarse en el aeropuerto para iniciar el vuelo en el día y hora convenidos.
- d) Obligación de presentar la documentación completa y vigente tanto para el vuelo en sí como para el ingreso a los países de destino.

#### **4.1.2. Derechos del pasajero**

- a) Derecho a que el transporte se realice en la fecha, horario y demás condiciones estipuladas.
- b) Derecho a una información veraz y oportuna sobre los servicios ofrecidos por la línea aérea, precio del transporte, condiciones de contratación y otras características relevantes.
- c) Derecho de trasladar su equipaje consigo, dentro de los límites de peso y volumen que se determinen en el contrato.
- d) Derecho a una indemnización de perjuicios.
- e) Derecho a dejar sin efecto el contrato en caso que el transportador suspenda, retrase y cancele el vuelo o modifique sus condiciones por razones de seguridad o de fuerza mayor sobrevinientes.



### **4.1.3. Responsabilidad del transportador**

En cuanto a la regularización de la responsabilidad del transportador, los Artículos 102 y 103 de la Ley de Aviación Civil estatuyen: “Responsabilidad del transportador. En caso de cancelación del vuelo, el pasajero tiene derecho al reembolso inmediato del íntegro precio del pasaje.

Si el transporte se interrumpe, el pasajero tiene derecho:

- a) Al reembolso inmediato de la parte proporcional del precio del pasaje por la ruta no realizada; o,
- b) El pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamientos que sean necesarios mientras dure la interrupción.

Si el transporte se inicia antes de la hora programada, el pasajero que habiendo llegado en el horario previsto no puede embarcarse, tendrá derecho:

- a) Al reembolso inmediato íntegro o proporcional al precio del pasaje, según corresponda; o
- b) Al pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamientos necesarios, cuando opte por realizar el transporte en el primer vuelo disponible por cuenta del transportador responsable, incluso por otro transportador.

Si el transportador ha realizado un número de reservas o ventas de pasaje para un vuelo que excede la capacidad de plazas de la aeronave, negándole el embarque al pasajero



que tenía reserva previamente confirmada, éste tendrá los derechos establecidos en las literales a) y b)”.

#### **4.2. Derechos de los pasajeros por la responsabilidad jurídica y económica de los transportistas aéreos**

La relación jurídica creada por el traslado vía aérea entre el transportista aéreo y los pasajeros, conlleva en forma imperativa que los transportistas aéreos contraten seguros que cumplan con los montos establecidos en los diversos convenios aplicables para cada región o estado contratante, para poder resarcir pecuniariamente cualquier siniestro que se suscite en el transcurso de una operación aérea.

Cuando se habla de seguro de aviación es necesario indicar que “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.”<sup>27</sup>

En el Reglamento de la Ley de Aviación Civil el Artículo 153 regula: “El operador está obligado a indemnizar los daños y perjuicios ocasionados por muerte, heridas o cualquier lesión sufrida por pasajero y deberá asegurar todas y cada una de sus obligaciones y responsabilidades, mediante la contratación de seguros, cuyas pólizas o certificados deberán ser acreditados en la Dirección General de Aeronáutica Civil...”

---

<sup>27</sup> Cabanellas, Guillermo. *Ob. Cit.* Pág. 72.



#### **4.2.1. Derecho de indemnización**

El transportista aéreo es responsable objetivamente de cualquier siniestro ocurrido y ocasionado por la operación frente a una prestación de tipo contractual que en este caso serían los pasajeros o por una prestación de tipo extracontractual, que en este otro caso sería por daños a terceros causados en superficie.

El Artículo 101 de la Ley de Aviación Civil al respecto norma lo siguiente: "Indemnizaciones. El transportista no será responsable por 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".

En el caso del derecho de indemnización sobre la responsabilidad contractual se encuentra regulado en la misma Ley de Aviación Civil en el Artículo 92: "Responsabilidad por muerte o lesiones físicas. El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión sufrido por un pasajero, cuando el accidente que los ocasionó se produjo a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque".

A este precepto se le conoce como responsabilidad objetiva, es decir la responsabilidad automática que tiene el operador frente al pasajero de indemnizarlo, independientemente



que el hecho se haya producido por error humano de la tripulación o por desperfectos de la aeronave; en el caso que se demuestre que el operador tuvo participación o culpa directa en que se produjera el accidente, los montos serán ilimitados y el operador sólo podrá evitar pagar esos montos ilimitados, si prueba alguna de las causas expresadas en el Artículo 101, que fue transcrito en el párrafo anterior.

En el caso del transporte sucesivo y transporte de hecho la Ley de Aviación Civil claramente especifica en el Artículo 104: "Responsabilidad en el transporte sucesivo. 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".

El Artículo 105 de la Ley de Aviación Civil regula: "Responsabilidad del transportador contractual y del transportador de hecho. Si el contrato de transporte aéreo es celebrado con un transportador y prestado por otro, la responsabilidad frente al usuario que contrató el servicio es mancomunada y solidaria y se rige por las disposiciones del presente título".

También la Ley de Aviación Civil contempla los daños en el transporte gratuito en el Artículo 106: "Responsabilidad. En caso de transporte gratuito de personas o cosas,



inclusive si no se realiza en un servicio de transporte aéreo público, la responsabilidad del transportador es la misma a la de un pasajero que ha pagado por su boleto”.

En el caso del derecho de indemnización frente a la prestación de tipo extracontractual también se encuentra regulado en la Ley de Aviación Civil subtitulado daños y perjuicios causados a terceros en la superficie en el Artículo 107: “Responsabilidad. La persona que sufra daños y perjuicios en la superficie tiene derecho a la indemnización correspondiente, en las condiciones fijadas en este capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída o arrojada de la misma. No procede la indemnización si no existe una relación de causalidad adecuada entre los daños y perjuicios y el acontecimiento que los ha originado”.

“Artículo 108. Responsabilidad del explotador. La responsabilidad por daños y perjuicios a terceros en la superficie corresponde en forma integral al explotador de la aeronave. El que utiliza una aeronave sin el consentimiento del explotador, responde 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.”



Los artículos precedentes sobre la responsabilidad extracontractual, están en consonancia con lo previsto por el Convenio de Roma de 1952, que fuera relacionado en un capítulo anterior.

Se hace evidente así la tutela que mantiene el Estado de Guatemala por los múltiples daños que puede ocasionar la operación de un transportista aéreo por medio de la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, atendiendo a los diversos convenios y recomendaciones establecidas para mantener una aviación ordenada, segura y controlada.

#### **4.2.2. El quantum de las indemnizaciones**

La Ley de Aviación Civil remite al Reglamento de la misma ley el tema de los montos aplicables por muerte, lesiones, daños y perjuicios sufridos; pero como ya fue indicado al principio de esta investigación, los mismos no fueron establecidos debido a que se estaba a la espera de que el Estado de Guatemala ratificara el convenio que aumentaba los montos indemnizatorios.

Con el pasar de los años se puede observar las variaciones que los montos indemnizatorios han sufrido desde que Guatemala empezó a normar la actividad de la aviación comercial; empezando con montos expresados en moneda nacional como lo normaba el Decreto 563 del Congreso de la República de Guatemala, hasta llegar a montos expresados en derechos especiales de giro según lo establecido en los Protocolos de Montreal de 1975.





Con el fin primordial de dar a conocer los montos establecidos en los convenios ratificados por diferentes Estados en materia de transporte aéreo comercial, se hará un resumen en el cual se indican los mismos:

- a) En el Convenio de Varsovia de 1929 el monto aplicable eran 125,000 francos por pasajero.
- b) En el Protocolo de la Haya de 1955 el monto aplicable era 240,000 francos por pasajero.
- c) En el Acuerdo de Montreal de 1966 el monto aplicable era de 7,000/58,000 dólares.
- d) En el Protocolo de Guatemala el monto aplicable era 1,500.00 francos.
- e) En el Protocolo de Montreal de 1975 No. 1 eran de 8,300 derechos especiales de giro por pasajero.
- f) En el Protocolo de Montreal de 1975 No. 2 eran 16,600 derechos especiales de giro por pasajero.
- g) En el Protocolo de Montreal de 1975 No. 3 eran 100,000 derechos especiales de giro por pasajero.
- h) En el Protocolo de Montreal de 1975 No. 4 eran 100,000 derechos especiales de giro total.
- i) En el Convenio de Kuala Lumpur de 1995 eran 100,000 derechos especiales de giro por responsabilidad objetiva y 100,000 derechos especiales de giro por presunción de falta por parte del transportista.



- j) En el Convenio de Montreal de 1999 eran 113,100 derechos especiales de giro por pasajero.

Si se observan los diversos montos indemnizatorios se hace evidente el riesgo latente que un pasajero corre al ser transportado por la vía aérea; y el espíritu de unificar por medio de los convenios, cifras que sean compensatorias para los usuarios, que en su mayoría desconocen el derecho que les asiste y terminan por conformarse con cantidades por debajo de las establecidas.

En el caso de Guatemala de conformidad con la investigación realizada, el convenio que es aplicable por responsabilidad civil es el Convenio de Varsovia de 1929, ratificado por el Convenio de la Haya de 1955 y modificado por el Protocolo de Montreal de 1975; con un monto indemnizatorio de 16,600 derechos especiales de giro por pasajero.

Como referencia para el lector y de conformidad con el Fondo Monetario Internacional un derecho especial de giro al día 6 de agosto del 2014, equivale a once quetzales con noventa y cuatro centavos (1deg = Q. 11.94).

#### **4.2.3. Formas de pago de las indemnizaciones y su reclamo**

Si se parte de la complejidad y aspectos técnicos del tema, en la gran mayoría de los casos los pasajeros que son transportados por la vía aérea y sus defensores desconocen los procedimientos y las cantidades que les corresponde para el reclamo de las indemnizaciones; volviéndose procesos tardíos y costosos y en la mayoría de los casos



la empresa aseguradora, aprovechando el desconocimiento de los afectados, se apresura a otorgar montos indemnizatorios por debajo de los establecidos y a obtener de ellos el finiquito respectivo.

Por lo anterior es importante y necesario conocer las diversas formas de indemnizar a los usuarios por el incumplimiento, daño, lesión o muerte causados a un pasajero, equipaje, carga y cosas; o los daños y perjuicios causados a terceros en la superficie, que establecen las normas de aviación civil guatemaltecas.

- a) La responsabilidad en caso de muerte, el transportador tendrá la obligación de abonar a los herederos de la víctima legalmente declarados, en el plazo máximo de treinta días desde la fecha del requerimiento y sin condiciones, el monto que se establezca. La suma establecida no será reembolsable ni supondrá ningún tipo de reconocimiento de responsabilidad y podrá ser deducida del monto de la indemnización final que corresponda.
- b) En cuanto a los daños causados a equipaje, carga y cosas, el transportador está obligado a pagar el valor declarado, salvo que pruebe que el valor de la carga o equipaje era menor al declarado.
- c) En caso de destrucción, pérdida total o parcial, avería o retraso en la entrega del equipaje o carga, el destinatario debe interponer su reclamo al transportador por escrito o en la carta de porte y de manera fehaciente; en el caso de avería o pérdida parcial se cuenta con un plazo de 5 días para los equipajes y diez días



para la carga, contados desde la fecha de entrega. Cuando se trata de pérdida o destrucción el reclamo deberá ser hecho en el mismo plazo pero contado a partir de la fecha en que el transportador comunique al propietario del equipaje.

- d) En el caso de retraso en la entrega del equipaje, carga y cosas, el reclamo deberá ser hecho en los mismos plazos que el inciso c), contados de la siguiente manera: Equipaje transportado en la misma aeronave que el pasajero, a partir de la fecha de arribo del pasajero al aeródromo de destino. Equipajes no acompañados o carga, a partir de la fecha en que el transportador informe al propietario o destinatario al arribo de los equipajes o de la carga.
- e) En la cancelación de vuelo el pasajero tendrá derecho: Reembolso inmediato del íntegro precio del pasaje.
- f) Si el transporte es interrumpido el pasajero tendrá derecho: Reembolso inmediato de la parte proporcional del precio del pasaje por la ruta no realizada o el pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamiento que sean necesarios mientras dure la interrupción.
- g) Si el transporte se inicia antes de la hora programada, el pasajero que habiendo llegado en el horario previsto no puede embarcar, tendrá derecho: Reembolso inmediato íntegro o proporcional al precio del pasaje, según corresponda o al pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamientos necesarios, cuando opte por realizar el transporte en el primer



vuelo disponible por cuenta del transportador responsable, incluso por otro transportador.

- h) Si el transportador ha realizado un número de reservas o ventas de pasajero para un vuelo que exceda la capacidad de plazas de la aeronave negándole el embarque al pasajero que tenía reserva previamente confirmada, tendrá derecho: Reembolso inmediato íntegro o proporcional al precio del pasaje, según corresponda o al pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamientos necesarios, cuando opte por realizar el transporte en el primer vuelo disponible por cuenta del transportador responsable, incluso por otro transportador.
- i) En el caso del transporte sucesivo y transporte de hecho, el pasajero podrá 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.
- j) En el caso de la responsabilidad del transportador contractual y del transportador de hecho, si el contrato de transporte aéreo es celebrado con un transportador y prestado por otro, la responsabilidad frente al usuario que contrató el servicio es mancomunada y solidaria, eligiendo el usuario para dirigir su reclamo o demanda a cualquiera de ellos de manera independiente o simultánea.



- k) En el caso del transporte gratuito de personas o cosas, inclusive si no se realiza en un servicio de transporte aéreo público, la responsabilidad del transportador es la prevista en el presente título.
  
- l) En el caso de daños y perjuicios causados a terceros en la superficie tendrán derecho a la indemnización correspondiente, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída o arrojada de la misma.

Es así como se encuentran establecidos los procedimientos en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, basados en normas internacionales de aviación ratificadas por Guatemala y contenidas en el Convenio de Chicago, cuya observancia y cumplimiento son obligatorias, para que Guatemala por medio de la Dirección General de Aeronáutica Civil como ente rector continúe siendo garante de mantener eficiente y segura la aviación civil comercial internacional y nacional; pero en la actualidad por ausencia de una política y planificación objetiva por parte del Estado, existen una serie de obstáculos que son necesarios tomar en cuenta para el cumplimiento correcto de las normativas existentes nacionales citadas.

Asimismo, es necesario actualizar la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, lo que permitirá a la aviación civil y a las instituciones que tienen la responsabilidad de cumplir con los convenios y tratados internacionales aceptados y ratificados por el Estado de Guatemala; que optimicen el desarrollo y fijen las bases para el efectivo cumplimiento de



las obligaciones que conllevan la responsabilidad jurídica y económica de los transportistas aéreos.

En este sentido deben establecerse y fijarse competencias justas y equilibradas que permitan alternativas para el efectivo desplazamiento de pasajeros, que constituye la razón prioritaria del transporte aéreo; lo cual debe establecerse a través de mecanismos de seguridad, de un cuerpo normativo ajustado a la realidad nacional y que responda a las expectativas y disposiciones internacionales de aviación que protejan prioritariamente los intereses del país.

Lo anterior, constituye un importante paso para la modernización y desarrollo del sector aeronáutico guatemalteco, y será de gran relevancia para la Organización de Aviación Civil Internacional que vela por el transporte aéreo, como ente encargado de la vigilancia y de la seguridad aérea operacional.







## CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Después de realizada la investigación, incluyendo la entrevista al jefe del departamento de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se puede concluir que los usuarios del transporte aéreo comercial así como los abogados defensores en su caso, desconocen los derechos que les asisten en cuanto a los procedimientos que se deben aplicar, las formas y montos indemnizatorios que deben reclamar, cuando acaece un accidente aéreo debido a que la Ley y el Reglamento de Aviación Civil refiere a los convenios aplicables.

Sin embargo, se considera que para que Guatemala esté dentro de los estándares de montos indemnizatorios que se encuentran vigentes en el Convenio de Montreal; es imperativo que el mismo, por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores sea enviado a la Presidencia de la República de Guatemala para que sea ratificado a través de un decreto.





**ANEXO**





**ENTREVISTA**  
**LIC. LUIS ORLANDO MONTUFAR**  
**JEFE DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE AEREO**

**PREGUNTA:** Cuál fue la primera norma emitida para regular la Aviación civil en Guatemala?

*La primera norma fue emitida por el General Lázaro Chacón, el 11 de septiembre de 1929, mediante el Decreto 1032 y contiene la creación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, como entidad del Estado para regular la incipiente aviación nacional.*

**PREGUNTA:** Cual fue la primera ley de Aviación Civil de Guatemala?

*La primera Ley, fue creada el 28 de octubre de 1948, mediante el Decreto 563, del Congreso de la República, como repercusión de la vigencia (1947) del Convenio sobre aviación civil internacional, -Convenio de Chicago 1944-*

**PREGUNTA:** Normaba el Decreto 563, lo referente a la responsabilidad civil y a cuánto ascendía el monto indemnizatorio por pasajero?

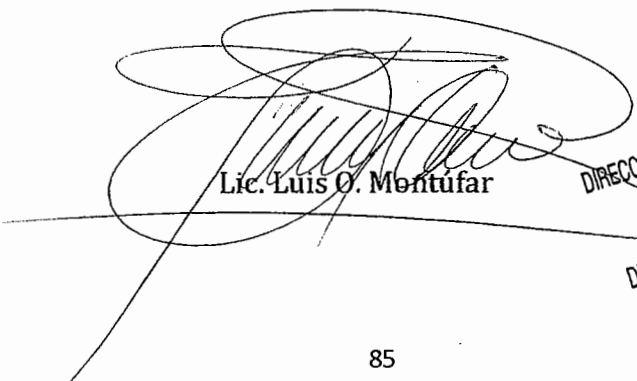
*El referido Decreto, en efecto normaba sobre la responsabilidad civil de las líneas aéreas frente a los pasajeros, por daños, lesiones o muerte, el monto estaba expresado en Quetzales y ascendía a Q. 10,000.00 por pasajero, en caso de muerte.*

**PREGUNTA:** Que Convenio internacional servía de base para establecer los montos indemnizatorios?

*El Convenio internacional que normaba la responsabilidad de los operadores por daños, lesiones o muerte, era el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, creado el 12 de octubre de 1929 y conocido como el Convenio de Varsovia de 1929.*

**PREGUNTA:** En tiempo de que Presidente se emitió el Decreto 563?

*La primera ley de aviación Civil fue promulgada en tiempos del doctor Juan José Arévalo Bermejo, como presidente de la República de Guatemala.*

  
Lic. Luis O. Montufar

  
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE AEREO





## BIBLIOGRAFÍA

AMBROSINI, Antonio. **Instituciones de derecho de la aviación**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Depalma, 1949.

AURIOLES MARTÍN, Adolfo. **Introducción al derecho turístico**. Madrid, España: Ed. Tecnos, 2005.

BAUMEISTER, Alberto. **Revista de la facultad de derecho número 56**. Caracas, Venezuela: Ed. Texto, 2001.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Hestiasa, 1997.

D.G.A.C. **Seminario y taller de transporte aéreo y política aérea**. Guatemala: (s.e.), 2009.

DIAZ GRANADOS, Juan. **El seguro de responsabilidad**. Colombia: Ed. Universidad del Rosario, 2006

DÍEZ-PICAZO, Luis. **Instituciones de derecho civil**. Vol.I. Madrid, España: Ed. Tecnos, 1995.

HAMILTON, Eduardo. **Normas de derecho aéreo**. Santiago de Chile: Ed. Jurídica de Chile, 1960.

[http://www.lostiempos.com/diario/opiniones/columnistas/20080927/transporte-aereo-y-desarrollo\\_20857\\_27439.html](http://www.lostiempos.com/diario/opiniones/columnistas/20080927/transporte-aereo-y-desarrollo_20857_27439.html). (Guatemala, 10 de junio de 2014).

<https://www.google.com.gt/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=tesis+sobre+la+aeronave+y+su+protecci%C3%B3n+jur%C3%A1dica+contra+el+terrorismo+aeronautico+en+guatemala> (Guatemala, 25 de junio de 2014).

JIMÉNEZ SÁNCHEZ, Guillermo. **Derecho mercantil II**. Guatemala: Ed. Ariel, 2009.



MENA RAMÍREZ, Miguel. **La protección del consumidor en el transporte aéreo.** Madrid, España: (s.e.), 2008.

MONTÚFAR CHINCHILLA, Luis. **Procedimiento administrativo para la celebración de contratos de transporte aéreo público nacional e internacional en Guatemala.** Guatemala: Ed. Impresos Lovi, 1998.

PÉREZ VARGAS, Víctor. **Derecho privado.** 3ª. ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma, 1977.

TAPIA SALINAS, Luis. **Derecho aeronáutico.** Chile: Ed. Jurídica de Chile, 1960.

URIA, Rodrigo. **Derecho mercantil.** 26ª. ed. Madrid, España: Ed. Jurídicas y Sociales, S.A., 1999.

URIBE CALDERÓN, Danilo. **El contrato de transporte aéreo internacional.** Madrid, España: (s.e.) 2011.

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

#### **Legislación:**

**Constitución Política de la República de Guatemala.** Asamblea Nacional Constituyente, 1985.

**Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional.** Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), 1929

**Protocolo de la Haya.** Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), 1929.

**Convenio de Guadalajara.** Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), 1961.





**Acuerdo de Montreal, Líneas Aéreas con Origen, Destino o Escala en Estados Unidos de América.** International Air Transport Association (IATA), 1966.

**Protocolo de Guatemala.** Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), 1971.

**Protocolos de Montreal.** Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), 1975.

**Convenio de Kuala Lumpur.** International Air Transport Association (IATA), 1995.

**Convenio de Montreal.** Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), 1999.

**Convenio de Roma.** Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), 1952.

**Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros por Aeronaves.** Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), 2009.

**Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros Resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que Hayan Involucrado a Aeronaves.** Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), 2009.

**Código de Comercio.** Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 2-70, 1970.

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

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