



EL MARGEN DE LA LIBERTAD CONTRACTUAL FRENTE AL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO TURÍSTICO VENEZOLANO.

The Margin of the Contractual Freedom Opposite to the Contract of Air Tourist Venezuelan Transport.

MSc. Francisco Conde Navarro

Universidad Nacional Experimental Politécnica de la Fuerza Armada
Bolivariana (UNEFA)

Recibido: 12 de noviembre de 2009 **Aceptado:** 1 de diciembre de 2009

RESUMEN

Uno de los mayores obstáculos para el desarrollo de la ciencia aérea ha sido el desconocimiento de las reglas formales manejadas bajo la tutela del derecho aeronáutico, lo cual ha creado un conflicto a nivel nacional e internacional debido al desconocimiento de las normas que rigen la materia. En tal sentido, la presente investigación aborda parte de la problemática en cuestión, como lo es el margen de la libertad contractual frente a los contratos de transporte turístico aéreo en la República Bolivariana de Venezuela, a fin de explanar una base jurídica que sustituya el ya conocido lado inquisitivo de cláusulas obligatorias que se imponen al pasajero sin su pleno consentimiento. En virtud de ello el recurso utilizado para analizar la información recolectada fue el método deductivo, documental, apoyado por la hermenéutica jurídica. Concluyéndose que la libertad contractual no la define ni el pasajero o usuario ni la aerolínea o transportista aéreo, simplemente la regula la ley por el tipo de operación o servicio que se ofrece, ya que de caer la redacción del contrato en manos del ente privado sin supervisión estatal alguna, podría ocasionar una desprotección jurídica al pasajero. Igualmente resulta necesario en Venezuela proteger y promocionar de forma efectiva los derechos de los pasajeros, invocando los tratados internacionales, quienes realizan y hacen la base del derecho aeronáutico en el país y el mundo.

Palabras Clave: Pasajero, derecho aeronáutico, explotador aéreo, contratación aérea, libertad contractual.



ABSTRACT

One of the biggest obstacles in the aerial sciences development has been the formal rules unknowledge taken by the aeronautical law, which has created a conflict on a national and international level due to the lack of knowledge in the subject. On the same way, the present investigation takes part on this problem, such as contractual freedom margin against the aerial touristic transport contracts in the Bolivarian Republic of Venezuela, to level the juridical base that substitute the notorious mandatory clauses inquisitive margin that applies to the passenger without the consent. In virtue of it, the resource used to analyze the collected information was the deductive method, documentary, supported by the juridical hermeneutics. Concluding that Contractual freedom it is not defined by the passenger, nor the user, nor the airline nor the aerial transporter, it is simply regulated by the operational or service type of law, if the contract redaction falls into the private body without any state supervision, it could cause a juridical vulnerability to the passenger. Equally it is necessary in Venezuela to protect and to promote the rights of the passengers in an effective way, invoking the international treaties, which realize and do the aeronautical law bases in the country and the world.

Key Words: Passenger, aviation law, aerial exploiter, aerial contracting, contractual freedom

***Francisco Conde Navarro:** Abogado (Universidad Rafael Urdaneta). Magíster en Derecho Mercantil. (Universidad Dr. Rafael Belloso Chacín). Profesor de Pregrado en la Universidad Nacional Experimental Politécnica de la Fuerza Armada Bolivariana. Presidente y Fundador de la firma de Abogados Corpus de Jure. Correo electrónico: fconde3@gmail.com

INTRODUCCION

El nacimiento de los derechos devenidos del área de la aviónica, surge por la constante evolución de las ciencias jurídicas y sociales, y encuentra una estrecha simbiosis con el derecho mercantil por ser este la base jurídica del derecho aeronáutico, dicha conexión surge con lo que respecta al servicio público prestado, ya que es una relación netamente comercial, y nace bajo leyes nacionales e internacionales y enfocan su objeto hacia el transporte turístico y el derecho comercial. En tal sentido, el derecho mercantil debe



regular todo lo atinente a las relaciones de comercio, en lo que respecta al área de adquisición de un servicio por una contraprestación.

En cuanto al sistema contractual, este se basa en un acuerdo de voluntades devenidas de las partes interesadas con un objeto en común, cuando para el pasajero el fin último es el traslado de un lugar a otro, para el explotador aéreo será la remuneración por un servicio pactado contractualmente a través de los sistemas idóneos escogidos por las partes y avalados por el ordenamiento jurídico.

Por su parte, en Venezuela el sistema contractual se ha visto afectado por el carácter de la adhesión de las obligaciones estipuladas en la venta de boletos aéreos por parte de las aerolíneas venezolanas; por cuanto los mismos contratos hechos por las compañías o aerolíneas presentan ciertas características especiales dentro del marco legal civil, mercantil y aeronáutico.

Si bien es cierto que en el ejercicio volitivo de la acción de la aceptación de las partes del contrato interviene, valga la redundancia, el principio de libertad contractual, no es menos cierto aún que la misma se ha visto afectada como consecuencia de la práctica impuesta por las aerolíneas venezolanas al uso del contrato de adhesión para definir su relación con el tomador del servicio de transporte turístico aéreo.

Aunado a los antes expuesto, se observa como día a día se hace un contrato sin la debida regulación signada por la Ley dentro del área Aeronáutica, por el contrario se ha venido manejando a través del derecho consuetudinario, por lo que resulta inminente la regulación por parte del Estado venezolano.



A sí mismo, al no existir, regulación del margen de libertad contractual, el explotador aéreo amparado en la figura gigantesca de una aerolínea, deforma los conceptos fundamentales del derecho y del derecho aeronáutico, y solo toca la ley nacional, olvidándose del carácter constitucional de los tratados suscritos por el Estado Venezolano y la ejecución de preceptos jurídicos nacionales e internacionales con lo que respecta a la libertad contractual.

Transporte Aéreo

Transporte aéreo: transporte de personas o cosas efectuado por medio de aeronaves, atravesando Kilometraje a través del cielo mismo.

El transporte aéreo es como expresa Morles (2002) el transporte aéreo se perfecciona a través de un contrato mercantil, el cual él denomina transporte turístico aéreo, el cual se conoce como el acto de comercio mismo, que actúa con el traslado del pasajeros mediante naves o Aviones con el fin de llegar a un destino Final y el transporte aéreo internacional: transporte aéreo que se realiza entre nuestro país y otros países del mundo.

Se considera transporte aéreo la prestación del servicio cuyo objetivo es el traslado de pasajeros de un aeropuerto a otro, mediante la utilización de una aeronave o avión. Cabe destacar, que jurídicamente, el servicio de transporte aéreo supone constantemente la generación de un lucro.

El transporte aéreo es medio más utilizado para el traslado de personas, pues a raíz de la primera guerra mundial, los países en deliberación de normativa aérea decidieron sentar las bases legales con respecto a la regulación de los sistemas aéreos mundiales, ya que esta modalidad de transporte en la actualidad es una de las más reguladas del planeta.



Explotador Aéreo.

Explotador Aéreo definido como lo expone la Providencia administrativa emanada del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (I.N.A.C.) N° 194° Y 145° de 2004, Explotador Aéreo: Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves. A su vez como simplifica Casado, I. El explotador aéreo es quien esta certificado por la autoridad aeronáutica para ejercer mercantilmente el comercio de transporte aéreo.

Condiciones y regulaciones establecidas por los tratados y organismos internacionales dentro de los contratos aéreos de transporte de pasajeros.

Según el autor Sequera, (2004), los convenios internacionales y Protocolos que constituyen la principal base universal del Derecho Aeronáutico en materia de responsabilidad civil son los siguientes:

- Convención de Madrid, del 5 de noviembre de 1920 relativa al transporte postal internacional.
- Convención de Varsovia del 12 de octubre de 1929, para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional.
- Convención de Bruselas de 1938 relativa a la asistencia y el salvamento (y su Protocolo de Roma) de aeronaves en vuelo.
- Convención de Chicago de 1944, el cual da nacimiento al Organismo de aviación civil internacional.
- Protocolo de La Haya del 28 de septiembre de 1955 modificando la Convención de Varsovia.
- Convención complementaria a la Convención de Varsovia de 1929, firmada en Guadalajara México, el 18 de septiembre de 1961 para



la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional efectuado por un transportador no contractual.

- Protocolo de Guatemala del 8 de marzo de 1971, modificando la Convención de Varsovia, enmendada por el Protocolo de La Haya.
- Convención de Montreal del 28 de mayo de 1999. Instrumento de ratificación del convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional.

Para Rodríguez (2002), con iniciativa del gobierno francés que se reunió en París desde 27 de octubre hasta el 6 de septiembre de 1925 en la primera conferencia de derecho privado aéreo, no se llegó a ningún acuerdo pero condujo unos años más tarde al nacimiento al Convenio de Varsovia de 1929.

Dicho acuerdo enunciaba ciertos aspectos sobre transporte Aéreo internacional, avocándose a la emisión de boletos, talones, billetes aéreos y conformando un esquema exacto de protecciones al consumidor de los países adscritos a él, colocando así el Derecho Aeronáutico una protección integral Internacional acoplada al sistema legislativo nacional. Venezuela se adscribió a este tratado en 1955.

Es bueno destacar que el convenio de Varsovia de 1929, no define el contrato de transporte, pero si otorga derechos a los usuarios de dicho transporte.

Sin embargo, en el prenombrado convenio en su artículo 114 expone que la ausencia, irregularidad o pérdida del billete no perjudica la existencia ni la validez del contrato de transporte es decir, que el Convenio de Varsovia de 1929, intrínsecamente reconoce la boletería aérea como el nexo o existencia propia del contrato de transporte de este tipo, debido a un factor que nace en la práctica y se deviene de la costumbre aeronáutica, en donde toda persona



que extravié el pasaje no pierde su derecho ni su obligación, ya que ha existido una aceptación y se ha contratado de manera sólida.

Cabe destacar, que el no reconocer lo anteriormente expuesto podría ocasionar incumplimiento de obligaciones, al denotar un medio probatorio que muestre la existencia del contrato. Como por ejemplo el Boucher de la tarjeta, el debito de la misma o el cobro de un cheque, entre otras.

La convención de Varsovia de 1929, también expone en su artículo 3 la obligatoriedad de que el transportista aéreo emita un billete de transporte, esto generaría la obligatoriedad de un objeto que pudiera ser comprobante del contrato nacido entre el transportista aéreo y el pasajero.

Sin embargo, al tratado in comento se le hizo una mejora con otro instrumento internacional, este se conoce como el Protocolo de La Haya del 28 de septiembre de 1955, modificando la Convención de Varsovia, haciendo énfasis en los conceptos utilizados en la época, enfocando la evolución constante del derecho aeronáutico, específicamente en su artículo 1 suprime el párrafo 2 y lo sustituye por un concepto más jurídico y amplio con lo que respecta al transporte aéreo internacional, lo que dio paso a que en caso de surgir algún conflicto contractual o extracontractual exista la posibilidad de efectuar una demanda. También expuso una mejora en la realización del billete de transporte aéreo.

Por su parte, Videla (1979) opina que las innovaciones fundamentales del protocolo de la Haya de 1955, son la simplificación de los documentos de transporte, la elevación de los montos de la responsabilidad por daños sufridos por los pasajeros, la determinación del dolo o culpa cuando el pasajero infringe la ley, posteriormente la indemnizaciones que creó este



protocolo fueron sumamente elevadas y los estudiosos del área comenzaron a rechazar dichos resarcimientos, lo cual dio pie al nacimiento del protocolo de Guatemala de 1971 donde se incorporó el nuevo sistema de responsabilidad objetiva.

La incorporación del nuevo sistema de responsabilidad, se refiere a los casos de muerte o lesiones corporales sufridas por los pasajeros a bordo de aeronaves en curso de las operaciones de embarque, es decir, este protocolo amplía los derechos generados por los tratados internacionales, y coloca a su vez al explotador aéreo alerta en las operaciones de embarque o desembarque.

En otro orden de ideas, también se encuentra el Convenio de Chicago de 1944 el cual logró establecer el Organismo de Aviación Civil Internacional (OACI), órgano rector que se encargaría de proteger las decisiones tomadas en las asambleas aeronáuticas internacionales y dictaminar las condiciones en que se establecería el sistema jurídico aeronáutico internacional.

Dentro de las principales funciones del Organismo de Aviación Civil Internacional (OACI) de 1944, se encuentran:

- Hechos relativos al origen y volumen del tráfico aéreo internacionales, y sobre la relación entre este tráfico o su solicitud, y los servicios de explotación.
- Pedir, reunir y analizar los informes relativos a las subvenciones, tarifas y costos de explotación y hacer un informe sobre ello.
- Estudiar los asuntos relativos a la organización y explotación de los servicios de transporte aéreo internacionales, comprendidos la propiedad y la explotación internacional de internacionales de larga distancia.



- Estudiar los asuntos debatidos en la Conferencia Internacional de la Aviación Civil reunida en Chicago el 1º de noviembre de 1944, sobre los cuales los Estados representados no pudieron ponerse de acuerdo.

De esta forma, se evidencia que las principales regulaciones del contrato, se asignan por los organismos internos y el Organismo de Aviación Civil Internacional (OACI), para proteger tanto al usuario como al explotador aéreo, así cada uno de los antes nombrados convenios y protocolos ayudan a la dilucidación de incógnitas referidas a los derechos y deberes de los usuarios.

Según el autor de la presente investigación, cabe señalar que las condiciones a las cuales se someten tanto las aerolíneas como los pasajeros, se constituyen por tanto en la base jurídica para poder sustentar lo pactado por ambas partes y nacen desde el momento en que el tomador del servicio se dirige al counter a ejecutar la compra del boleto de transporte aéreo, debido a que por ejemplo cuando se va a ejercer la denuncia por un mal servicio prestado debe haber algo que compruebe la existencia de un nexo entre ambos, en el caso en cuestión es el contrato denominado boleto aéreo.

La responsabilidad contractual de las aerolíneas ante el pasajero en los contratos de transporte aéreo.

Antes de comenzar a desarrollar lo relativo a la responsabilidad específicamente la contractual, se hace necesario recordar que esta se erige cuando ha surgido previamente un daño debido al incumplimiento de un contrato.



Se habla de daño en el derecho civil como el deterioro que un individuo sufre a consecuencia de la acción u omisión de otra persona y que afecta sus bienes, derechos o intereses.

Ahora bien, los daños y perjuicios son expuestos por Maduro (2002) como aquel daño, disminución o pérdida que experimente una persona en su patrimonio o acervo material o moral, el cual requiere ser reparado por la persona que causo el daño.

Por tanto, trasladando la noción de daños y perjuicios al campo aeronáutico, quiere decir, que al momento en el que se ejecuta la indemnización realizada por el transportista aéreo a través de los derechos especiales de giro (Convenio de Montreal) o unidad tributaria, en caso de que esta sea irrisoria, no lo exime de la acción por responsabilidad civil que pueda incoar la víctima por el agravio causado.

En cuanto a las características que debe presentar el daño devienen de las mismas emanadas por el derecho civil, y podrían aplicarse al campo aeronáutico de la siguiente manera:

En primer lugar debe tratarse de un daño determinado o determinable, esto corresponde a la calidad y cualidad que pueda tener el mismo desde cualquier punto, sea de calidad del servicio, el extravío de equipaje, entre otras.

En segundo lugar, debe tratarse de un daño que no ha sido reparado, es decir, debe reconocerse que el mismo no ha sido resarcido con antelación, e igualmente debe ser indemnizado bajo una cuadratura ecuánime, alejada de una compensación pobre.



Como tercer aspecto, el daño debe ser personal, es decir, reclamado por el titular del derecho, en caso de transporte aéreo de pasajeros, debe ser reportado por el contratante, siempre y cuando no se trate de un accidente aéreo, donde el titular falleciere

Ahora bien, ¿Por qué se debe responder cuando se causa un daño? La explicación tradicional del fundamento de la responsabilidad civil, la basa la doctrina en el principio de justicia que impone la necesidad de restablecer el estado anterior a la lesión causada injustamente, o en que la sanción jurídica de la conducta lesiva responde a una elemental exigencia ética.

Por su parte, Garner 1999 apunta que la misma aborda el pago por alguna acción u omisión generada por alguna de las partes contratantes, sea este pago con alguna condena o por compensación, debido a la ejecución de una conducta equivocada, que genera acciones legales por su condición atípica y desapegada del derecho formal.

Para el autor Maduro (2002) el estudio de la responsabilidad civil deviene del cumplimiento de las obligaciones contraídas de manera contractual. Es decir al momento de ejercer la acción volitiva se activa un conjunto de obligaciones que emanan de dicha relación. En el caso del contrato de transporte aéreo pueden surgir las siguientes obligaciones:

- La Obligación de dar: como afirma Maduro (2002), es aquella que tiene por objeto la transmisión de la propiedad o de otro derecho real. En el campo aeronáutico se manifiesta al momento que se obliga al pasajero con la aceptación y debe ejecutar el pago del contrato de transporte, a su vez, el transportador aéreo debe emitir un boleto aéreo para ejecutar la obligación y cumplir con el Convenio de Varsovia.



- La Obligación de hacer: como lo manifiesta Maduro (2002), se refiere a las obligaciones donde el deudor realiza una conducta o actividad distinta a las transmisión antes referida, es decir, el pasajero ejecuta esta obligación al momento de trasladarse a la hora específica y con todo lo pactado para el momento del abordaje, cumpliendo con los requisitos establecidos en el contrato, mientras que el explotador aéreo tiene la obligación de trasladar de un punto a otro al usuario tal y como se pactó en el contrato.
- Obligaciones de no hacer: lo que simplifica Maduro (2002), al expresar que son aquellas que consisten en la no ejecución o no realización por parte del deudor al momento de pactar el contrato, es decir, al momento de ejercer la compra del boleto aéreo se especifican algunas normas que los usuarios deben abstenerse de realizar.

La responsabilidad contractual es una modalidad de la responsabilidad civil, que versa en hacerse cargo de los resultados que nacen para el que infringe el contrato, por haberse obligado a través de su propia voluntad, con respecto a su contraparte en función de un contrato, que genera obligaciones recíprocas en caso de los contratos bilaterales o sinalagmáticos, o para una sola de las partes en el caso de los contratos unilaterales. Debe diferenciarse de la responsabilidad extracontractual, otra forma de responsabilidad civil, nacida de la comisión de delitos, determinados por ley.

La responsabilidad aeronáutica nace desde el momento en que comienza a operar el contrato de turismo aéreo, y se hace o deja de hacer un acto perjudicial para alguna de las partes, si alguno de estos actos van en contra de la esencia de la ley o el contrato pactado, inmediatamente comienza a surtir efecto el concepto civil de la responsabilidad contractual, según el Instituto de aeronáutica civil el derecho del pasajero debe ser subjetivo, mientras que la responsabilidad del explotador aéreo siempre va a ser objetiva.



La realización del contrato de transporte aéreo genera responsabilidades para el transportista aéreo que es definida dicha responsabilidad por el autor Videla (1979), como la esencia que comprende todos los supuestos en que un sujeto de derecho debe responder frente a la comunidad o a otra persona en virtud de hechos o situaciones en los que se ha producido un daño en el ordenamiento legal, considera que ha habido una manifestación antijurídica.

En este mismo orden de ideas, Chaveau (1951) expone, debe existir por parte del transportista aéreo una obligación de debida diligencia, referida al medio o tipo de transporte, al ser imposible imponerle una obligación de resultado como consecuencia de un hecho técnico, en caso de no considerarse así habría que remitirse a las pruebas, el interés de los usuarios, y la limitación del valor de la responsabilidad.

A nivel Internacional se dirime la responsabilidad en los siguientes convenios aeronáuticos: La responsabilidad del transportador tiene su fundamento a nivel internacional en cuatro documentos:

1. El Convenio de Varsovia de 1929.
2. El Protocolo de La Haya de 1955.
3. El acuerdo de Montreal de 1966 celebrado entre las compañías aéreas.
4. El Protocolo de Guatemala de 1971, que modifica el Convenio de Varsovia y el Protocolo de La Haya.

Por su parte, en Venezuela actualmente los explotadores aéreos solo recurren a la Ley de aeronáutica civil (2009), específicamente sus artículos 100 y 101, cuando deben responder por los daños creados a los usuarios, dejando de un lado los daños y perjuicios devenidos de la acción negativa de ellos.



Artículo 100. Responsabilidad del transportista por daños al pasajero. El que realice transporte aéreo, es responsable por los daños causados al pasajero por la demora, cancelación o el accidente o incidente producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, conforme a las normas técnicas.

El derecho a percibir la indemnización por los daños ocasionados al pasajero, se ajustará a los siguientes términos:

1. Por muerte o por incapacidad total permanente, hasta cien mil Derechos Especiales de Giro.
2. Por incapacidad parcial permanente, hasta cincuenta mil Derechos Especiales de Giro.
3. Por incapacidad parcial temporal, hasta veinticinco mil Derechos Especiales de Giro.
4. Por demora o cancelación injustificada en el vuelo contratado, hasta cuatro mil ciento cincuenta Derechos Especiales de Giro.

Artículo 101. El transportista aéreo es responsable de los daños causados en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso en la entrega del equipaje facturado, la carga y el correo, en caso de haberse producido a bordo de la aeronave o durante cualquier momento en el que se hallasen bajo la custodia del transportista, dentro de los límites siguientes:

1. Por destrucción, pérdida o avería de la carga o el equipaje facturado, hasta diecisiete Derechos Especiales de Giro, por kilogramo de peso bruto.
2. Por retraso en la entrega de la carga, hasta una cantidad igual al precio estipulado para el transporte.
3. Por retraso en la entrega del equipaje facturado, hasta cien Derechos Especiales de Giro, de conformidad con las normas que, a tal efecto, dicte la Autoridad Aeronáutica.



4. Por destrucción, pérdida o avería del equipaje de mano, generado por causa imputable al transportista, hasta mil Derechos Especiales de Giro.

Si la carga o equipaje facturado se transporta conforme a la cláusula de “Valor Declarado”, el límite de la responsabilidad corresponderá a dicho valor. En este caso, el transportador estará obligado a pagar una suma que no excederá el importe de la suma declarada.

Con respecto a los artículos citados se puede verificar que se habla de la responsabilidad civil en materia aeronáutica, por los daños causados al pasajero en cuanto al accidente sufrido a bordo, la demora o cancelación injustificada, y solo un juez o la autoridad aeronáutica (INAC) competente podría determinar cuántas son las unidades tributarias aplicables para dicha omisión, y condenar al pago indemnizatorio, no solo de la pérdida del equipaje, sino, la demora por entrega del mismo, o por retraso del avión, lo cual quiere decir que debe haber una responsabilidad ecuaníme para que no sigan sucediendo los incumplimientos por parte del transportista aéreo en el campo de la aeronáutica civil.

Resulta claro que no debe morir el derecho de los pasajeros frente a la solución del conflicto en vía administrativa, se abre la oportunidad de ejercer la demanda por daños y perjuicios ante el Tribunal Civil y mercantil competente.

Redacción del contrato de transporte aéreo de pasajeros.

El Contrato de transporte, según Sánchez (1997), es aquel por el cual el porteador se obliga, mediante un precio a trasladar de un lugar a otro a personas o cosas, es decir, el porteador se obliga a realizar una obra teniendo como contrapartida el pago de una determinada cantidad de dinero.



Según Morles (2002) es uno de los actos que integran el servicio público de traslado aéreo, y a su vez, comprende una serie de actos destinados a transitar por vía aérea a pasajeros, equipaje, carga o correo, desde un punto a otro. A su vez el Autor Videla (1979) expone que la característica esencial de todo transporte deriva del servicio que se presta.

Sin embargo, para poder perfeccionar el contrato de transporte aéreo turístico, debe existir la acción volitiva por parte del usuario y que el mismo se someta a las condiciones pautadas por el explotador aéreo, debiendo éste último garantizar que el servicio prestado sea conforme a las normas emanadas por el instituto de aeronáutica civil (INAC) y la normativa internacional instaurada por el organismo de aviación civil internacional (OACI), todo ello a los efectos de ejercer la función de transportista aéreo con la más acertada calificación.

Por su parte, la libertad contractual constituye en sí, el poder elegir en cualquier momento la posibilidad de ejercer o crear un contrato, sin embargo, los márgenes de dicha autonomía se disminuyen ante la presencia de un contrato de adhesión.

Entonces, la factura o contrato de transporte aéreo al ser creado unilateralmente como contrato de adhesión, obliga a ambas partes a cumplir expresamente lo pautado y se materializa con la compra del boleto.

Por otra parte, cabe destacar que continúan vigentes los derechos que nacen de los tratados internacionales al ejecutar dicha compra, tales como: derecho a la comunicación, al efectivo transporte, a que no sean dañadas las pertenencias personales (equipaje), a que sean llevados a tiempo a los destinos peticionados, a que se respete el contrato de transporte turístico aéreo.



De esta forma a juicio del autor, para considerar válido el contrato de transporte turístico aéreo deben haberse cumplido los requisitos esenciales de validez de todo contrato: objeto consentimiento y causa. En este caso, el objeto se refiere al servicio de transporte turístico aéreo que pretende brindarse.

Por su parte, la causa del contrato es diferente para los contratantes, para el tomador del servicio será el traslado de un lugar a otro, mientras que para el explotador aéreo es el ánimo de lucro.

En cuanto al consentimiento se refiere a la voluntad de las partes y a su capacidad jurídica para contratar, por lo que no solo debe poseer esa condición el tomador del servicio sino también el explotador de aeronaves.

Siguiendo este orden, en cuanto a la redacción del contrato, la misma es realizada por el transportista aéreo, sometido a las regulaciones que el Estado le impone al explotador. Dicha regulación se encuentra estructurada con las siguientes características: consensual, bilateral, informal, oneroso, comercial y adhesivo, estos enunciados hacen posible la creación del contrato dentro del ordenamiento jurídico venezolano.

El contrato consensual, según Ossorio, (2001), es aquel contrato, que se perfecciona por el mero acuerdo de las partes y desde el instante en que se presta, es decir, que al momento de ejercer la recíproca condición del pago, se da el consentimiento en el contrato de transporte aéreo.

La bilateralidad según Garner, (1999) *a contract in which each party promises a performance, so that each party is an obligor on that party*, es el contrato en que las partes se comprometen y se obligan con la voluntad del mismo, es



decir, cuando se comprometen las partes y están de acuerdo con lo establecido.

La informalidad contractual según el Convenio de Varsovia de 1929 significa que la pérdida del contrato no afecta la validez ni la existencia del mismo, es decir, si bien es cierto que no consta una estructura exacta del mismo, si existen directrices por los ordenamientos jurídicos internos.

Es oneroso pues contempla una contraprestación en el momento de acceder a un counter y perfeccionar (el contrato de transporte) a través de la Acción volitiva, es decir, para que este contrato pueda perfeccionarse debe existir una contraprestación que equipare la magnitud del servicio con lo petitionado por el transportista aéreo.

Se trata de un contrato comercial, pues hace referencia al servicio prestado, como menciona Morles (2002) cuando se usa como medio o basamento económico de las aerolíneas.

Por su parte, el contrato de adhesión es una modalidad contractual caracterizada por el hecho de que las condiciones o cláusulas son redactadas por una sola de las partes, lo cual origina que la otra parte contratante se limite tan sólo a aceptar o rechazar el convenio en su integridad.

En cuanto a los vuelos charter (tipo de contrato de transporte aéreo) es el servicio de transporte aéreo alquilado por una persona natural o jurídica, para trasladar pasajeros de un lugar a otro, pero bajo la cláusulas emanadas por el usuario y la aerolínea.



Por ejemplo: una determinada aerolínea no viaja a Colombia, pero el usuario alquila un vuelo charter para que esa aerolínea vuele con determinados pasajeros a las determinadas ciudades en la República de Colombia, es decir, el pasajero ha colocado sus condiciones para acceder a la formalización del contrato.

La finalidad de cualquier contrato de transporte aéreo, es garantizar la seguridad del usuario en el momento que son trasladados a través de las rutas aéreas a los destinos escogidos por ellos.

En otras palabras, en definitiva el contrato para el usuario será el papel o la emisión del boleto, no obstante, la pérdida del boleto no extingue la relación contractual.

Para los efectos de esta investigación el contrato de transporte aéreo contempla tanto pasajeros y usuarios como equipaje. El primero comprende aquel acto celebrado al momento de la condición recíproca de contraprestación por un servicio de transportar personas de un lugar a otro, y como expresa el Código Aeronáutico Argentino, (Sancionado por ley 17285-Del 17/V/67; "B. O. ", 23/V/67, Con las Modificaciones introducidas por las leyes 19620, 20509 Y 22390). Expone en su Artículo 92.- Se considera servicio de transporte aéreo a toda serie de actos destinados a trasladar en aeronave a personas o cosas, de un aeródromo a otro.

El transporte de equipaje va relacionado directamente con el anterior, ya que el contrato relativo a los pasajeros contiene el segundo como parte de su servicio, este no es más que el traslado de las cosas pertenecientes al pasajero.



Igualmente puede nacer de dos formas, a nivel nacional e internacional. Con respecto a este último, implican el tráfico de bienes y servicios a través de sus fronteras. La figura jurídica del contrato internacional, nace junto al derecho aeronáutico de forma consuetudinaria, y muchas veces la gente no tiene idea de que se encuentra realizando un acuerdo de voluntades a nivel internacional.

En este mismo orden de ideas, la ley aplicable frente a los contratos internacionales realizados por el explotador aéreo y el usuario dentro de la República Bolivariana de Venezuela, es lógico pensar que se rige por la ley del territorio donde fue celebrado el contrato, así mismo lo estipula el Código de Bustamante de 1928 y la Ley de derecho Internacional Privado Venezolana.

La existencia y validez del contrato internacional, nace a través del acuerdo de voluntades, es decir con la acción volitiva, la existencia del contrato internacional nace con la simple adquisición del boleto aéreo.

No obstante, de ser un contrato el boleto aéreo también es una factura, y debe cumplir con los requisitos lógicos y pertinentes que apunta la ley venezolana para su elaboración, en la Gaceta oficial No. 38.997, del 19 de agosto de 2008, fue publicada la Providencia administrativa emanada del SENIAT no. 0257, que expone lo siguiente:

Según el artículo 13 de las Normas Generales de emisión de Facturas y otros documentos (2008) la misma debe contener:

1. Denominación de la Factura.
2. Numeración Consecutiva y única.
3. Numero de control preimpreso.



4. Total de los números de control asignados...
5. Nombre apellido y rif del emisor.
6. Fecha de emisión, constituida por 8 dígitos.
7. Nombre y apellido o razón social y rif del receptor del servicio, si es persona natural podrá prescindirse del número de rif por cédula...
8. Descripción de la Venta del bien o de la prestación del servicio, con indicación de la cantidad o monto. Podrá emitirse la cantidad en aquellas prestaciones de servicio que por sus características no pueda presentarse...
9. En caso que se cargue o cobren conceptos en adición al precio o remuneración convenidos o se realicen descuentos, bonificaciones, anulaciones, y cualquier otro ajuste realizado al precio, deberá indicarse la descripción de los mismos.
10. Especificación del monto total de la base imponible del impuesto al valor agregado, discriminada según alícuota, indicando el porcentaje aplicable, así como la especificación, del monto total exento o exonerado.
11. Especificación del monto total del impuesto al valor agregado, discriminado segunda alícuota, indicando el porcentaje aplicable.
12. Indicación del valor total de las ventas de los bienes o de la prestación del servicio o de la suma de ambos, si correspondiere.
13. Contener la frase sin derecho a crédito fiscal, cuando se trate de copia de la factura.
14. En los Casos de operaciones gravadas con el impuesto al valor agregado, cuya contraprestación haya sido expresada en moneda extranjera, equivalente en la cantidad correspondiente en la moneda nacional, deberán constar ambas cantidades en las facturas, con indicación del monto total y del tipo de cambio aplicable.
15. Razón social y el número de Registro único de información fiscal, de la imprenta autorizada, así como la nomenclatura y fecha de la providencia administrativa de autorización.



16. Fecha de elaboración por la imprenta autorizada, constituida por ocho dígitos.

Cabe destacar que dentro de la actividad aeronáutica y su constante evolución nacen otras características que debe contener la factura, ya que como se ha hablado también es el contrato de transporte aéreo, debiendo contener también: Localizador, descripción del vuelo y nave, descripción de aeropuertos y arribos, modo de pago, para mejor entendimiento revisar anexos donde fue incluido un contrato de transporte aéreo turístico para su entendimiento.

El autor de la investigación apunta que la redacción del contrato de transporte aéreo nacional o internacional, lo deben estipular los explotadores aéreos, siempre y cuando sigan con los procedimientos que emanan de los organismos y leyes nacionales e internacionales, ejecutándolo como un aparente contrato de adhesión pero enfocando las prerrogativas del usuario como las impuestas por los prenombrados convenios y organismos.

El Estado se constituye como la voz de sus ciudadanos, entonces al imponer la formación correcta de un contrato de transporte o servicio aéreo suple las reciprocas condiciones a la que los usuarios deberían acceder al momento de generar el contrato de transporte, esto haciendo salvedad a la redacción exacta y participativa de los vuelos charter, para culminar la redacción no es mas que la formalidad del mismo para dar nacimiento a un contrato bilateral donde podrían darse reciprocas condiciones.

Así mismo, al nacer el contrato de transporte aéreo las partes se obligan como expone Sequera (2004), el transportador aéreo se compromete a transportar al pasajero en toda seguridad hasta el lugar de destino, en



principio, de la manera más directa y según el horario anunciado, por un precio. El transportador expide un boleto para ello.

Sin embargo sus obligaciones no son rígidas, ya que el elemento de seguridad juega un rol importante en el transporte aéreo, mientras que el pasajero tiene derecho al transporte de su persona y su equipaje desde el aeródromo de partida hasta el de destino, según el itinerario indicado, y en la clase prevista (“economy”, primera clase: esta última se ha excluido de la mayoría de los servicios regulares). El boleto es válido en principio durante un año, aunque según las condiciones económicas y comerciales relativas a las tarifas, podrá reducirse el plazo a tres meses con el mismo precio indicado.

Por tanto, cuando se explana la redacción del contrato de transporte aéreo de pasajeros, se invoca la posibilidad de crear un contrato justo y necesario, para el desenvolvimiento social de las actividades aeronáuticas en Venezuela y según el autor de la presente investigación no debería apreciarse como si la ley resguardara en su totalidad al transportista aéreo, debido a que debe generarse confianza en el tomador del servicio, protegiéndolo de los vicios nacidos durante la ejecución de dicho contrato aéreo.

CONCLUSIONES

En cuanto a las regulaciones y condiciones establecidas por los Tratados Internacionales suscritos por la República Bolivariana de Venezuela, se puede concluir que en lo relativo a su aplicación son de carácter coercitivo y de obligatorio cumplimiento por parte de los sujetos formadores del contrato de transporte aéreo y lo que allí se establece que el mismo no puede ser relajado por las partes ni por ente público o privado alguno.



A juicio del autor, en Venezuela resulta necesario proteger y promocionar de forma efectiva los derechos de los pasajeros, invocando los tratados internacionales, quienes realizan y hacen la base del derecho aeronáutico en el país y el mundo.

Las consideraciones hechas de forma lógica y paulatina por los convenios internacionales aeronáuticos, a pesar de ser acertadas y ajustadas a las necesidades del siglo XXI, no resultan aplicables en la sociedad venezolana, debido al control de cambio establecido en dicho país.

Tal control ha impedido la eficaz indemnización al usuario del servicio aeronáutico, pues a pesar del interés del ente administrativo (instituto nacional de aeronáutica civil) en resolver la situación del derecho especial de giro al sustituirlo por la aplicación de la unidad tributaria, solución esta que intenta beneficiar a los posibles perjudicados en la relación contractual al aumentar el valor del resarcimiento del daño, expresamente viola los acuerdos suscritos por el país en esta materia.

Con respecto a la responsabilidad contractual de las aerolíneas ante el pasajero en los contratos de transporte aéreo, se concluye que la responsabilidad civil de las aerolíneas se basa específicamente en la indemnización no solo basada en la Ley de aeronáutica civil venezolana, sino en las leyes civiles de donde se emanan las obligaciones tales como las obligaciones de hacer, no hacer y dar.

En materia de responsabilidad civil aeronáutica, queda a potestad del pasajero el agotamiento de la vía administrativa antes de acudir a la vía jurisdiccional, no siendo la primera, limitante para la demanda judicial por daños y perjuicios al momento de haber violado un derecho al pasajero.



Resulta claro que no debe morir el derecho de los pasajeros frente a la solución del conflicto en vía administrativa, se abre la oportunidad de ejercer la demanda por daños y perjuicios ante el tribunal civil y mercantil competente.

En lo atinente a la redacción del contrato de transporte aéreo de pasajeros, se concluye que la creación de un contrato de transporte aéreo conlleva responsabilidades recíprocas para las partes contratantes, a fin de hacer cumplir la ley nacional e internacional y sea ejecutado el servicio de la mas alta calidad y sin ningún desperfecto.

La redacción del contrato de transporte aéreo debe ser hecha por el transportista aéreo, quien es el que otorga el servicio, siempre y cuando sea fiscalizado por la autoridad aeronáutica y los demás sujetos facultados para proceder, esto siempre para garantizar la ley y no permitir lo excesos.

El contrato de transporte aéreo puede ser nacional o internacional dependiendo del lugar donde se dirija el vuelo y donde tenga la casa matriz el transportista aéreo, o simplemente su asentamiento mercantil o registro de comercio.

La libertad contractual no la define ni el pasajero o usuario ni la aerolínea o transportista aéreo, simplemente la regula la ley por el tipo de operación o servicio que se ofrece, ya que de caer la redacción del contrato en manos del ente privado sin supervisión estatal alguna, podría ocasionar una desprotección jurídica al pasajero.

El boleto aéreo, además de surtir efectos como contrato de transporte aéreo, también debe cumplir con los requisitos legales de las facturas, para



evidenciar su objetivo al momento de un reclamo, y proceder como garantía de los usuarios al momento de verse vulnerado un derecho.

RECOMENDACIONES

En Venezuela el principal problema suscitado, es la falta de información al pasajero, por parte de los organismos rectores, también la poca fiscalización de los órganos administrativos, y las vagas nociones del derecho aeronáutico como materia, en las diversas universidades del país, lo primordial es hacerle saber al ciudadano que sus derechos son amparados jurídicamente y que el Estado deberá velar por esos derechos, condenando cualquier acto contrario a ello.

Para hacer valedero la anterior premisa se hace responsable recomendar lo siguiente:

- Promocionar de forma efectiva los derechos de los pasajeros según lo estipulado en los tratados internacionales, a través de la publicación en los aeropuertos de los derechos que le asisten a los mismos de conformidad con los convenios suscritos por Venezuela.
- Promulgar un Código Aeronáutico Internacional que contemple en alguno de sus capítulos lo relativo a la Responsabilidad Civil Aeronáutica, debiendo dicho dispositivo legal ser de obligatorio cumplimiento por parte de los países que le adscriban y le ratifiquen.
- Igualmente se deben crear Tribunales aeronáuticos, que conozcan de la materia y del derecho a nivel regional y Estatal.
- Actualizar al dorso del boleto, los derechos y obligaciones que le asisten a los pasajeros, así como exhibir públicamente el contrato de adhesión si fuere el caso. En caso de que el contrato haya sido suscrito vía internet, deberá exponerse una hoja con el término de uso y las condiciones legales atinentes al derecho aeronáutico.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

TEXTOS

Chaveau, (1951) **Transporte Aéreo Internacional**, Versión digital. Paris, Francia.

Dos Santos O. (2002), **Contratos internacionales**, Vadell hermanos Editores, Venezuela.

Garner, B. (1999). **Black's Law Dictionary**. 7th Edition, West Group. USA

Luís Tapia, L (1944). **Comentarios a la Conferencia de Chicago, Revista de Estudios Políticos**.

Maduro, E. (2002). **Curso de Obligaciones**. Derecho Civil III. Universidad Católica Andrés Bello. Manuales de Derecho. Décima Edición. Venezuela.

Morles, A. (2002). **Curso de Derecho Mercantil**. Universidad Católica Andrés Bello, Caracas.

Ossorio, M. (2001). **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**, editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina.

REVISTAS

Rodríguez Jurado, (1996). **Introducción al Derecho Aeronáutico, Edición Virtual**, Buenos Aires Argentina.

Rodríguez Jurado, (2002). **Introducción al Derecho Aeronáutico, Edición Virtual**, Buenos Aires Argentina.

Sánchez, F. (1997). **Instituciones de Derecho Mercantil, Tomo I (Introducción, empresa y sociedades)**. Editorial McGraw-Hill, vigésima edición, Madrid, España.

Sequera, A. (2004), **Derecho Aeronáutico Colombiano**, Editorial ediciones del Profesional Ltda, Bogotá Colombia.

Videla E, (1979) **Manual de Derecho Aeronáutico**, editorial Zavalia, Buenos Aires, Argentina



LEYES

Código Aeronáutico Argentino, Sancionado por ley 17285- Del 17/V/67; "B. O. ", 23/V/67- Con las Modificaciones introducidas por las leyes 19620, 20509 Y 22390.

Código Civil de Venezuela. (1982). Copia de la Gaceta Oficial N° 2.990. Extraordinario del 26 de Julio de 1982.

Constitución Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. (1999). Gaceta Oficial N° 36.860 del 30 de diciembre de 1999.

Decreto con rango, valor y fuerza de ley para la defensa de las personas en el acceso a los bienes y servicios. Gaceta oficial 5889 Julio de 2008.

Ley de Aeronáutica Civil, Copia de la gaceta Oficial Numero 39.140, Marzo 2009

Providencia administrativa emanada del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (I.N.A.C) N° 194° Y 145° de 2004).

TRATADOS INTERNACIONALES:

Convenio de la Haya (1955). Holanda.

Convenio Internacional de Chicago de 1944, Estados Unidos de Norte América.

Convenio Internacional de Varsovia (1929). República Polaca.

Protocolo de Guatemala de 1971. Ciudad de Guatemala.

PAGINAS WEB

Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA). Disponible en: www.alada.org

Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial. Disponible en: <http://www.instibaerospa.org/>

Instituto Nacional de Aeronáutica Civil Venezolano. Disponible en: www.inac.gov.ve



UNIVERSIDAD
Rafael Beloso Chacín



Instituto Nacional de Derecho aeronáutico y espacial Argentino. Disponible en: www.indae.gov.ar