

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE DERECHO

**“ESTUDIO JURÍDICO DE LA REGULACIÓN
QUE EN EL
SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE
AÉREO NACIONAL REGULAR
SE APLICA A LAS
PERSONAS DISCAPACITADAS,
PROPUESTA DE REFORMAS”**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN DERECHO**

**PRESENTA:
MIGUEL ANGEL AVILA GONZÁLEZ**

MÉXICO, D.F., 2009.



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO ADMINISTRATIVO

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

El pasante de esta Facultad, **MIGUEL ANGEL AVILA GONZÁLEZ**, con número de cuenta **40309079-2**, Ha Elaborado La Tesis Denominada **"ESTUDIO JURÍDICO DE LA REGULACIÓN QUE EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL REGULAR SE APLICA A LAS PERSONAS DISCAPACITADAS, PROPUESTA DE REFORMAS"** bajo la dirección del Lic. **Rogelio Zacarias Rodriguez Garduño**, y las recomendaciones de este Seminario.

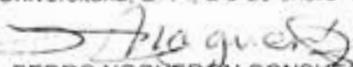
Ruego a usted ordenar lo conducente para que se continúen los trámites inherentes y dicho pasante presente el examen profesional correspondiente, en caso de no existir inconveniente para ello.

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

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

Reitero a usted las seguridades de mi consideración y respeto.

"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"
Ciudad Universitaria, D. F., a 6 de enero de 2009.


LIC. PEDRO NOGUERA CONSUEGRA
DIRECTOR DEL SEMINARIO

c.c.p.- Dr. Ruperto Patiño Maníffer. Director de la Facultad de Derecho. - Presente.-
c.c.p.-Mtra. Zaudizareth Bobadilla. Secretaria de Exámenes Profesionales. Facultad de derecho. -Presente.-
c.c.p.-Alumno Avila González Miguel Angel.-

**“ESTUDIO JURÍDICO DE LA REGULACIÓN QUE EN EL SERVICIO PÚBLICO
DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL REGULAR SE APLICA A LAS
PERSONAS DISCAPACITADAS, PROPUESTA DE REFORMAS”**

ÍNDICE.

	PAG.
A MANERA DE PRÓLOGO.....	1
INTRODUCCIÓN.....	3
CAPÍTULO 1.	
SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO.....	10
1.1) Naturaleza jurídica.....	15
1.2) Clasificación.....	23
1.2.1) Servicio Público.....	24
1.2.1.1) Nacional e Internacional.....	26
1.2.1.2) Regular y No-Regular.....	29
1.2.1.3) De Pasajeros; De Carga y; De Correo.....	37
1.2.2) Servicio Privado.....	48
1.2.2.1) Comercial y No-Comercial.....	49
CAPÍTULO 2.	
DERECHOS HUMANOS Y DERECHOS DE LAS PERSONAS DISCAPACITADAS.....	53
2.1) Breves acotaciones sociológicas sobre los Derechos Humanos.....	53
2.2) Antecedentes de los Derechos Humanos y de los Derechos de las Personas Discapacitadas.....	65
2.3) Ámbito Internacional.....	74
2.3.1) Declaración de los Derechos del Buen Pueblo de Virginia, 1774.....	78
2.3.2) Declaración de Independencia de las Colonias Inglesas, 1776.....	78
2.3.3) Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, 1789.....	79

2.3.4) Organización de las Naciones Unidas.....	81
2.3.5) Carta de las Naciones Unidas, 1945.....	81
2.3.6) Declaración Universal de los Derechos Humanos, 1948.....	83
2.3.7) Conferencia Internacional de Derechos Humanos, 1968.....	88
2.3.8) América Latina y los Derechos Humanos.....	89
2.3.9) Europa y los Derechos Humanos.....	90
2.3.10) África y los Derechos Humanos.....	90
2.3.11) Declaración adoptada en Viena, 25 de Junio de 1993.....	91
2.3.12) Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, 2006.....	93
2.3.13) Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Chicago 1944..	96
2.3.13.1) Anexo 9 “Facilitación”.....	99
2.4) Ámbito Nacional.....	103
2.4.1) La Colonia y la Independencia.....	104
2.4.2) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	105
2.4.2.1) La Constitución de 1814.....	109
2.4.2.2) La Constitución de 1824.....	109
2.4.2.3) La Constitución de 1836.....	110
2.4.2.4) La Constitución de 1843.....	111
2.4.2.5) La Constitución de 1847 y la Ley de Procuraduría de Pobres.....	111
2.4.2.6) La Constitución de 1857.....	113
2.4.2.7) La Constitución de 1917.....	114
2.4.2.8) Comisión Nacional de (los) Derechos Humanos, Artículo 102 Apartado “B” de la CPEUM.....	115
2.4.2.9) Decreto por el que se reforma el Artículo 102 de la CPEUM.....	116
2.4.3) Ley General de las Personas con Discapacidad, 2005.....	117
2.4.4) Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal y su Reglamento.....	120
2.4.5) Normas Oficiales Mexicanas.....	121
2.4.5.1) NBS-00-SCT-2003, Que regula la atención a los usuarios con necesidades especiales para promover y	

agilizar las acciones tendientes a lograr el bienestar social de este tipo de usuarios del sector aéreo a nivel nacional.....	122
2.4.5.2) NOM-R-050-SCFI-2006, Que establece la accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios construidos de servicio al público.....	123
2.4.5.3) NOM-001-SSA2-1993, Que establece los requisitos arquitectónicos para facilitar el acceso, tránsito y permanencia de los discapacitados a los establecimientos de atención médica del sistema nacional de salud.....	124
2.4.5.4) NOM-173-SSA1-1998, Que establece la atención integral para personas con discapacidad.....	125
2.4.5.5) NOM-178-SSA1-1998, Que establece los requisitos mínimos de infraestructura y equipamiento de establecimientos para la atención médica de pacientes ambulatorios.....	126
2.4.5.6) NOM-197-SSA1-1998, Que establece los requisitos mínimos de infraestructura y equipamiento de hospitales y consultorios de atención médica especializada.....	126
2.4.5.7) NOM-233-SSA1-2003, Que establece los requisitos arquitectónicos para facilitar el acceso, tránsito, uso y permanencia de las personas con discapacidad en establecimientos de atención médica ambulatoria y hospitalaria del sistema nacional de salud.....	127

CAPÍTULO 3.

PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL REGULAR PARA PERSONAS DISCAPACITADAS.....	128
3.1) Antecedentes.....	128
3.2) Problemática.....	131
3.2.1) Ley de Aviación Civil y su Reglamento.....	144
3.2.2) Ley de Aeropuertos y su Reglamento.....	146
3.3) Facilitación y accesibilidad de las Personas con Discapacidad al transporte aéreo.....	147

3.3.1) Acceso a los servicios aéreos.....	147
3.3.2) Acceso a los aeropuertos.....	148
3.4) Lineamientos para la prestación del servicio de transporte aéreo para Personas Discapacitadas.....	148
3.4.1) Persona Discapacitada.....	148
3.4.2) Definición.....	152
3.4.3) Tipos de discapacidad.....	152
3.4.4) Tipos de usuarios-personas discapacitadas.....	153
3.4.5) Facilidades antes del vuelo.....	154
3.4.6) Información antes y durante el vuelo.....	155
3.4.7) Documentación y acreditación.....	156
3.4.7.1) De la discapacidad.....	156
3.4.7.2) Del equipaje.....	157
3.4.7.2.1) Derecho de equipaje.....	159
3.4.7.2.2) Diferencia entre equipaje de mano y equipaje facturado.....	160
3.4.7.2.3) Exceso de equipaje y equipaje exento.....	161
3.4.7.2.4) Objetos que no se aceptan como equipaje.....	164
3.4.7.2.5) Supuestos en que puede incurrir el pasajero para que el transportista tenga el derecho a denegarle el transporte.....	166
3.4.7.2.6) Facultad del transportista para ejercer una inspección al equipaje.....	167
3.4.8) Política a observar para el transporte de animales.....	175
3.4.9) Asistencia durante el viaje.....	176
3.4.10) Comunicación interpersonal.....	176
3.4.11) Medidas de seguridad, higiene y salubridad.....	177
3.4.12) Facilidades en la infraestructura aeroportuaria.....	177
3.4.12.1) Elementos arquitectónicos.....	178
3.4.12.2) Espacios arquitectónicos.....	181
3.4.12.3) Zonas de seguridad y señalización.....	183

CAPÍTULO 4.	
RESPUESTA AL INCIDENTE SUFRIDO EN LA AEROLÍNEA “VOLARIS”	186
4.1) Narración del incidente acontecido en la aerolínea “Volaris”	186
4.2) ¿Legalidad en la negación del servicio?	192
4.3) ¿Discriminación en la negación del servicio?	195
4.4) ¿Exceso de equipaje?	197
CONCLUSIONES.	
PROPUESTA DE REFORMAS	210
FUENTES BIBLIOGRÁFICAS Y DE CAMPO	229

A MANERA DE PRÓLOGO.

Cuando ingresé a la H. Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) — hoy querida con gratitud— para estudiar la Licenciatura en Derecho, llevaba conmigo una meta y un anhelo trazado desde hace mucho tiempo. Mi meta, poder estudiar con los mejores Licenciados en Derecho de México y algún día pertenecer a dicho selecto grupo; mi anhelo, poder algún día regalarle mi título de Licenciado en Derecho a mi madre, anhelo que estoy muy cerca de realizar una vez que concluya con el presente trabajo de Tesis y realice mi examen profesional.

Talvez, la mayor virtud que tiene, no sólo la Facultad de Derecho sino toda la Universidad Nacional, no sea que tiene el mejor profesorado de las universidades, públicas o privadas, ni que cuente con las mejores aulas y laboratorios, o que dentro de ésta tengamos a los investigadores y científicos más reconocidos del país, sino realmente la grandeza de mi amada UNAM radica en el amplio universo de personas que han circulado y circulan diariamente por las aulas universitarias, esa diversidad de cultura, que sólo el que es “puma” puede entender y conocer, el “*espíritu social de la UNAM*”.

Es por este “*espíritu social*”, del cual me he visto empapado por más de cinco años, el motivo principal de mi Tesis, es decir, no sólo pretendo con la realización de ésta cumplir con un trámite administrativo mas, porque entonces sería tanto como decir que todo lo que mis compañeros y mis profesores me enseñaron durante todo este tiempo simplemente fueron letras, letras secas y, peor aún, en mi carrera, cuya alma radica en la justicia y en el bienestar común, en la ayuda al prójimo hablando coloquialmente.

La carrera de Licenciado en Derecho es extraordinariamente rica y dadivosa, porque es como un arma de doble filo, no sólo es benéfica con quien la estudió y conoce, ya sea porque te permite vivir cómodamente, uno y sus seres queridos, o porque te permite conocer tus derechos y con base en estos, defenderlos y preservarlos; sino además, porque es una ciencia que te permite ayudar, no sólo a tu cliente, sino a la sociedad ¿Cómo se logra esto? Haciendo justicia, siendo justo, proponiendo y creando leyes nobles, leyes que protejan al

gobernado, leyes que realmente sirvan a la sociedad, al ser humano y no, proponiendo y creando leyes ambiguas, que sirvan a intereses políticos o económicos y peor aún, que sirva a unos cuantos, discriminando a la mayoría, discriminando a la sociedad.

INTRODUCCIÓN.

Como deje ver en el Prólogo de la presente investigación, el motivo principal de esta investigación es poder contribuir con mis conocimientos jurídicos a resolver un problema que acontezca en mi país porque sólo así tendría la satisfacción de gratamente decir que “soy puma”, además de que no encuentro razón alguna para que una Tesis para graduarse de Licenciado en Derecho de la UNAM no persiga este propósito: ayudar y servir a la sociedad.

En el área del Derecho que decidí incursionar para la realización de mi Tesis, es una área muy poco explorada en nuestro país, el Derecho Aéreo pero, ¿cómo, cuándo o dónde nació el tema de mi Tesis?

Hace un poco más de diez meses, acompañe a una amiga al aeropuerto ya que se disponía a viajar de la Ciudad de México a Monterrey, por medio de la aerolínea “Volaris” (Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A de C.V.) pero, al momento de llegar al aeropuerto y de registrar su equipaje no le permitieron subir al avión porque según ellos contaba con un exceso de equipaje superior al permitido y tenía que cubrir un pago adicional por el exceso mismo.

Bueno, el artículo 38 fracción IV del Reglamento de la Ley de Aviación Civil prescribe que: “El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario, en este caso, tiene derecho a solicitar al usuario un pago adicional.”.

Sin embargo, en el antecedente descrito con anterioridad omití mencionar que mi amiga en efecto contaba con un “equipaje” que excedía el máximo fijado por la aerolínea para que no tuviera cargo adicional alguno, el cual se acercaba a los 40 kilogramos, pero, no era porque mi amiga se estaba llevando consigo veinte mil maletas con todo su guardarropa, sino todo lo contrario, llevaba consigo una maleta de mano en la cual llevaba sólo lo indispensable para viajar. El exceso de equipaje se debió a que mi amiga cargaba consigo una serie de menesteres médicos imprescindibles para su tratamiento médico, ya que se encuentra enferma de por vida de “Insuficiencia Renal Crónica” hasta

que se le transplante un riñón y el tratamiento que lleva a cabo consiste en que diariamente se practique una diálisis peritoneal al infundir solución con dextrosa al peritoneo para desechar toxinas y líquidos, entre otros. Entre los medicamentos o instrumentos que necesita para realizarse su diálisis peritoneal es una “máquina de diálisis” que pesa aproximadamente 8 kilogramos y dos soluciones para diálisis las cuales pesan 6 kilogramos cada una y, diariamente usa dos soluciones, las cuales se utilizan, se desechan y al otro día hay que utilizar otras nuevas. Obviamente, la enfermedad que padece mi amiga es crónica, de por vida y muy delicada, al grado que si ella dejara a un lado uno o dos días el tratamiento médico, de inmediato habría que llevarla al hospital, pero, si lo dejara tres días o más es muy probable que no viviera para contarlo, así de delicada es su enfermedad y así de imprescindible es su tratamiento.

En fin, mi amiga el día que pretendía volar a Monterrey más que llevar cientos de ropa, calzado, utensilios de higiene personal u otros, llevaba consigo lo necesario para su vestimenta y lo necesario para su tratamiento médico, es decir, su máquina de diálisis y sus soluciones para diálisis que utiliza diariamente; sin embargo, en la aerolínea le dijeron, primero, que no podía subir con esas cajas y bolsas al avión porque desconocían qué era, que se podían derramar en el avión, que podían ser tóxicas, en fin, un sin número de pretextos. Después de varios minutos, casi una hora, discutiendo con el personal de la aerolínea, la mayoría muy déspotas sintiéndose dueños de la misma, nos mencionaron que sí podía viajar y llevar consigo dichos menesteres médicos, pero que, constituían un exceso de equipaje y que por cada kilogramo excedido tendría que pagar mi amiga \$100.00 más IVA, lo cual era totalmente algo descabellado y discriminatorio, ya que supuestamente el exceso de equipaje era aproximadamente de 40 kilogramos y si pretendía mi amiga viajar tendría que pagar aproximadamente \$4,000.00 más IVA.

¿Por qué digo que es discriminatorio? Simplemente porque el artículo primero constitucional último párrafo a la letra prescribe: “Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, *las capacidades diferentes*, la condición social, *las condiciones de salud*, la

religión... que atente contra la dignidad humana...”¹. Con base en esto, es obvio que mi amiga fue víctima de discriminación, ya que el “equipaje” que llevaba —y lo entrecorillo, porque para mí sus menesteres médicos indispensables para su tratamiento médico no deben ser considerados como tales, ya que no es por lujo, capricho o antojo que los llevara consigo, sino por necesidad vital, de sobrevivencia— le pusieron la barrera en la aerolínea de que debía pagar un pago adicional; me pregunto ¿con base en qué le pone la aerolínea precio a la vida de mi amiga?

En fin, de este singular y muy vergonzoso incidente nació mi tema de Tesis y mi preocupación por proteger a todas aquellas personas que se han visto inmersas en un hecho discriminatorio en alguna aerolínea por motivo de padecer una discapacidad, porque el padecer enfermedad alguna o contar con alguna capacidad diferente o reducida, no es motivo ni causa suficiente para tratar a una persona de manera heterogénea y peor aún, de manera discriminatoria y denigrante.

El presente trabajo de Tesis busca aclarar varias vertientes relativas a los derechos que tienen o deben tener las personas discapacitadas cuando se disponen a viajar por medio de una aerolínea; entre ellas, proponer la creación de un Capítulo dentro de la Ley de Aviación Civil y dentro de la Ley de Aeropuertos, con sus respectivos Reglamentos, que regule categóricamente qué se entiende por persona discapacitada y cuáles son los derechos que tiene dicha persona, no sólo para acceder a los servicios de una aerolínea sino también las facilidades que debe brindar la aerolínea y el aeropuerto para que la persona discapacitada pueda conducirse y acceder de la manera más simple, fácil y de forma digna en dichos servicios aéreos y de aeropuerto.

Asimismo, pretendo definir que se entiende por equipaje de las personas que transportan en las aerolíneas, ya que fue este la piedrita que originó la presente investigación y me lleno de toda clase de inquietudes, porque no existe ninguna disposición jurídica en la Ley o en algún Reglamento en México,

¹ *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 2008*. El resaltado en letra itálica es del suscrito.

ni siquiera en alguna Norma Oficial Mexicana que defina claramente y libre de toda ambigüedad que se entiende por equipaje y, al no existir definición alguna, se deja al arbitrio de las aerolíneas decir qué es, según ellos, el equipaje y hacer con éste un verdadero negocio, porque no olvidemos que lo que les importa verdaderamente a los dueños de las aerolíneas como en cualquier otro negocio —tal como le sucedió a mi amiga—, es el dinero.

Una vez que ya se pueda partir de una clara definición de equipaje, propondré que dentro del Reglamento de la Ley de Aviación Civil se cree un Capítulo referente a regular todo lo relativo al equipaje de las personas que transportan en las aerolíneas: qué equipaje está prohibido; cuál necesita de inspección, reglamentación y registro especial; cuál debe tener un pago adicional por exceso; cuál debe estar exento y en qué condiciones; cuándo se podrá denegar el transporte; qué sucede cuándo una persona viaja con algún animal; etc., a fin de que cualquier problema que pudiera existir alrededor de éste tema fuera solucionado conforme al texto jurídico y no conforme a inicuas decisiones de los dueños de las aerolíneas, porque insisto hay muchas lagunas, ambigüedades e imprecisiones dentro de la legislación nacional.

Además, atendiendo al motivo que originó la presente Tesis, también pretendo que después de hacer un análisis exhaustivo del artículo primero constitucional y del artículo 38 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil que prescribe el derecho que tiene todo pasajero que contrata el servicio de transporte público aéreo con alguna aerolínea de poder transportar consigo su equipaje y que cuando exceda éste de ciertos parámetros de peso y volumen que establece la ley se cobre por este exceso un pago adicional, se establezca una fracción más que regule que determinado equipaje que por su naturaleza médica es vital su transporte, es decir, que tenga fines médicos o que persiga compensar una capacidad diferente o reducida, para sí o para un tercero, esté exento de ser contemplado su peso para la determinación del exceso de equipaje, siempre y cuando se acredite y justifique que el transporte de este equipaje no constituye ningún peligro ni incomodidad para el pasaje, tripulación ni para la aeronave y se haya justificado clínicamente que es necesario que el pasajero vuele con el mismo.

Todo esto partiendo de que el artículo 38 del citado ordenamiento jurídico al hablar del equipaje y del exceso de éste y no delimitar al mismo, se deja al arbitrio de las aerolíneas el que éstas decidan qué se permite y qué no se permite cargar y peor aún, que digan y clasifiquen a los medios o instrumentos médicos que utiliza una persona discapacitada por padecer una enfermedad o capacidad diferente o reducida, o simplemente, por ser una persona adulta mayor como: “equipaje liso y llano”. Es decir, que si bien es cierto que por el sólo hecho de ser bienes muebles que el pasajero, llámese propietario o posesionario de estos, desea viajar con ellos, sí se encuadran a una definición de equipaje (en sentido amplio si así se quiere ver), pero también es cierto, que los mismos atendiendo a su naturaleza y función médica o de salud deberían, o mejor dicho, deben estar sujetos a una regulación jurídica especial, de la cual, ni la propia Ley de Aviación Civil, ni su Reglamento, ni ninguna otra disposición jurídica, llámese jurisprudencia o Normas Oficiales Mexicanas se encargan de esto.

Además, afirmó que cualquier medicamento o cualquier otro instrumento que se utilice en un tratamiento médico o para compensar una capacidad diferente o reducida debe ser considerado como “equipaje de regulación jurídica especial” y no debe pagarse por este un pago adicional por su transportación, porque si esto no fuera lo correcto entonces me hago las siguientes preguntas: ¿alguien que usa unos simples anteojos para poder ver, o alguien que usa marcapasos para poder respirar mejor, o alguien que tiene un clavo en su pierna para poder caminar por haber sufrido una fractura, dichos anteojos, o dicho marcapasos, o dicho clavo son o deberían ser catalogados como equipaje? O bien, ¿alguien que usa una silla de ruedas ya sea porque es inválido o porque la necesita para desplazarse debido a su avanzada edad o por cualquier otro motivo de salud ó, simplemente mi amiga que padece insuficiencia renal crónica y que necesita de determinados menesteres médicos para llevar a cabo su tratamiento médico, dichas personas deberían pagar un costo adicional por el transporte de esa silla de ruedas o por el transporte de esos instrumentos médicos que se necesitan para llevar a cabo un tratamiento médico por insuficiencia renal crónica? Peor aún, ¿qué diferencia existe entre

el marcapasos, el clavo, los anteojos, la silla de ruedas, o los menesteres médicos para el tratamiento médico por insuficiencia renal crónica?; es decir, ¿qué diferencia existe jurídicamente entre la persona afecta a los ojos, la persona afecta al corazón, la fracturada de una pierna, la invalida o la persona afecta renalmente respecto a cualquier otra persona físicamente en condiciones más óptimas de salud? Suenan ridículas estas interrogantes, pero más ridículo suena el hecho de que la norma jurídica nacional no regule los derechos que tiene las personas discapacitadas y, por ende, las obligaciones que tienen las aerolíneas y aeropuertos.

Debo dejar en claro desde este momento, a expensas de abordar más a fondo más adelante y de que después de investigar y analizar varias vertientes sobre este tema, doctrinal y legalmente, mi opinión cambie, pero que por el momento mi sentir es el siguiente: Todos estos objetos, cosas o instrumentos médicos que las personas usan no creo que sean equipaje sólo por encuadrar en un concepto amplio de equipaje —que insisto, jurídicamente no existe en la legislación nacional positiva vigente— y no lo creo, por la simple razón de que estos menesteres médicos que las personas utilizan día a día ya pasan a formar parte de su cuerpo, de su vida cotidiana, no solo para vivir sino en algunos casos para sobrevivir. No olvidemos que el que estas personas no hayan nacido con estos menesteres médicos en su cuerpo —llámense anteojos, marcapasos, clavo, silla de ruedas o máquina de diálisis— no quiere decir que actualmente no pasen a formar parte de éste, porque sin estos, reitero, no podrían vivir.

Finalmente, haré un ensayo durante todo el desarrollo de mi Tesis que haga conciencia en la gente de que las persona discapacitadas o que se encuentran en condiciones de salud distintas a las habituales merece ser tratadas igual que todas las demás personas, no sólo dentro de las aerolíneas sino en todo lugar y tiempo.

En fin, así nació mi inquietud de abordar este tema: “la discriminación que sufren las personas discapacitadas en la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional regular por no contar con derechos en la legislación,

o contar con ciertos derechos pero que evidentemente no están prescritos adecuadamente” y antes de finalizar esta pequeña Introducción dejo al aire una serie de cuestionamientos que espero haga conciencia en el lector y pueda dar respuesta al término de la realización de la presente Tesis: ¿debe ser tratada jurídicamente igual una persona discapacitada que una persona en condiciones de salud más óptimas en el derecho aéreo? ¿cómo debe ser dicho trato? ¿es justo que además de padecer una discapacidad una persona, se le trate todavía de formas denigrante y discriminatoria? ¿qué medidas de seguridad, higiene y salubridad deben operar alrededor de dichas personas? ¿qué facilidades en la infraestructura aeroportuaria debe contar un aeropuerto para la libre y digna movilización de la persona discapacitada cuando haga uso de estos servicios? Y, atendiendo al problema suscitado en Volaris y que despertó en mí la necesidad de estudiar las dificultades con que se enfrenta una persona discapacitada al no saber sus derechos en la legislación aérea, por que estos no existen, ¿es justo que se le cobre un pago adicional a una persona con discapacidades cuando tiene que llevar consigo una serie de menesteres médicos para un tratamiento médico personal? ¿es legal dicho cobro? ¿es humano dicho cobro? ¿qué son estos menesteres médicos? ¿cómo deben ser regulados jurídicamente dichos menesteres? ¿parece justo que se le niegue el transporte aéreo a una persona con capacidades diferentes o reducidas por no cubrir este pago? ¿dicha denegación es apegada a derecho? ¿qué pasa si en dicha denegación, el supuesto pasajero pierde una oportunidad de empleo por no viajar? ¿quién es el responsable por este perjuicio ocasionado? ¿por qué unos lentes sí, y una máquina de diálisis no? ¿qué bienes si son equipaje y qué bienes no? ¿quién está legalmente facultado para decidir esto? ¿qué ordenamiento legal lo prescribe? ¿hay discriminación en el derecho aéreo?... En fin...

CAPÍTULO 1.

SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO.

En el presente capítulo se tratará todo lo relativo a qué es y cómo está regulado el servicio de transporte aéreo en nuestra legislación nacional positiva vigente. Desde aclarar su naturaleza jurídica, es decir, aclarar si dicho servicio está regulado por el Derecho Público o por el Derecho Privado, qué tipo de contrato es, unilateral o bilateral, gratuito u oneroso, conmutativo o aleatorio, formal o consensual, principal o accesorio, etc., sus principales características y elementos, así como los derechos y obligaciones que las partes adquieren al contratar.

Sin embargo, antes de abordar este tema, me veo en la necesidad de aclarar dos puntos medulares partiendo del hecho de que el presente trabajo de investigación aborda un tema en particular del Derecho Aéreo. Primero, antes de comenzar de lleno con mi estudio, qué es el Derecho Aéreo o Aeronáutico, y segundo; qué se entiende por hecho técnico o aeronave, ya que no puedo tratar de analizar al servicio de transporte aéreo y los derechos que tienen o deben tener las personas con discapacidades en el Derecho Aéreo Nacional, sin antes saber claramente qué regula dicha materia jurídica y cuál y qué es su objeto de estudio.

Ahora bien, el jurista Federico Videla al pretender conceptuar al Derecho Aéreo expone lo siguiente: “Si en las ramas tradicionales de la ciencia jurídica, cuyos principios están sedimentados por el transcurso de los siglos y sistematizados rigurosamente por la labor de los juristas dedicados a su estudio, resulta difícil encontrar una definición aceptada por todos, por lo menos, que cuente con un acuerdo general, el problema es aún más complejo en el campo del Derecho Aéreo, disciplina relativamente nueva, nacida en nuestra época.”¹.

Sin embargo, el maestro Videla, más adelante en su libro *Derecho Aeronáutico* proporciona la siguiente definición: “Es el conjunto de principios y

¹ VIDELA ESCALADA, Federico N. *Derecho Aeronáutico, Tomo I*. Ed. Zavalia, Buenos Aires, 1969, p. 13.

normas, de Derecho Público y Privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella.”².

Por su parte, Ambrosini define al Derecho Aéreo como: “La rama del Derecho que estudia todos los factores esenciales a la navegación aérea, es decir: el ambiente (atmósfera y superficie) en el que se organiza y desenvuelve; el medio (aeronave), con el que se actúa, y todas las relaciones jurídicas públicas y privadas, nacionales e internacionales a las cuales da lugar.”³.

Aurelio Carrera del Río indica que: “Es la rama especial del Derecho que, sobre los principios generales del Civil y tomando instituciones propias del Comercio y de lo Marítimo, regula toda actividad producida por o en razón de un aerostato o de un aerodino y los caracteres fundamentales de tal actividad.”.

Para Cogliolo son: “las normas de Derecho Público y Privado que regulan la navegación aérea y en general el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire, en sus relaciones con las cosas, personas y con la tierra.”⁴.

Así bien, Rafael Gay de Montella lo define como: “El conjunto de normas de Derecho Público y Privado de la navegación aérea dedicada al transporte de cosas y de personas, mediante la utilización de las aeronaves, y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema.”⁵.

Juan A. Lena Paz nos da una definición más concreta del Derecho Aéreo al definirla como: “El conjunto de normas y principios que rigen la navegación aérea y las relaciones jurídicas que nacen de la misma.”⁶.

² VIDELA ESCALADA, Federico N. *Op. cit.* p. 18.

³ AMBROSINI, Antonio. *Instituciones de Derecho de la Aviación*. Ed. Desalma, Buenos Aires, 1949, p. 48.

⁴ COGLIOLO, Pietro. *Código Aeronáutico*. Milán, 1927, p. 19.

⁵ GAY DE MONTELLA, Rafael. *Principios de Derecho Aeronáutico: con referencia a las legislaciones de los principales Estados de Europa y América*. Ed. Desalma, Buenos Aires, 1950, p. 10.

⁶ LENA PAZ, Juan A. *Compendio de Derecho Aeronáutico y del Espacio*. Ed. Plus Ultra, Buenos Aires, 1975, p. 11.

El jurista Luis Tapia Salinas conceptúa al Derecho Aéreo como: “El conjunto de principios y normas, de Derecho Público y Privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella.”⁷.

En fin, podría transcribir más definiciones pero resultaría ocioso, ya que existen tantas definiciones de Derecho Aéreo como autores del mismo; lo que resultaría más útil es que diera mi propia definición basándome en las anteriores y tomando como punto de partida, que todas las definiciones transcritas anteriormente tienen algo en común: regular al hecho técnico llamado aeronave y a la actividad de la aviación; de tal motivo que paso a proporcionar el siguiente concepto:

“El Derecho Aéreo es la rama del Derecho, Público y Privado, Nacional e Internacional, que estudia la relaciones que surgen con motivo de la actividad aeronáutica, el transporte y el comercio aéreo, así como los acuerdos adoptados por los Estados para el uso del espacio aéreo.”

Como se puede ver el Derecho Aéreo tiene como principal objeto de estudio a la actividad aeronáutica y las relaciones que surgen con motivo de ésta, pero se puede apreciar que esta actividad aeronáutica surge con motivo de un hecho técnico llamado “aeronave”, ya que sería imposible hablar de actividad, transporte y comercio aéreo si no hay un hecho técnico que las propicie y proporcione. De tal manera que a continuación pasaré a explicar qué se entiende por aeronave, para que una vez definida ésta, aborde el desarrollo del presente capítulo que versa sobre cómo está regulado el servicio de transporte aéreo en nuestra legislación nacional, su naturaleza jurídica y su clasificación legal.

⁷ TAPIA SALINAS, Luis. *Derecho Aeronáutico*. Ed. Bosch, Barcelona, 1993, p. 12.

Desde el punto de vista de la ingeniería, se entiende por aeronave como una unidad mecánica, es decir, una máquina provista de motores que la impulsan a desplazarse en el medio atmosférico.

Ahora bien, atendiendo a nuestra legislación nacional vigente, la Ley de Aviación Civil en su artículo 2 fracción I, define a la aeronave como:

“Artículo 2 LAC. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. Aeronave: cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo.”.

Esta definición es inconclusa ya que sólo contempla a los vehículos aéreos que transitan con personas, carga o correo y no a los vehículos que se mueven en el espacio aéreo por sí solos y sin necesidad de cargar con algo, dicha definición pasó a sustituir a la que proporcionaba el artículo 311 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, reformado, el 23 de enero de 1950, que prescribía lo siguiente:

“Artículo 311 LVGC. Para los efectos de esta Ley, se considera aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.”.

Desde mi punto de vista, la Ley de Vías Generales de Comunicación era más clara, porque era general y no limitativa ya que decía que todo aquel vehículo que se sostuviera en el aire, sin importar quien lo condujera o si llevaba pasaje, carga o no, se consideraría aeronave, y por ende, tendría que ser regulado por dicha Ley.

Atendiendo a los distintos ordenamientos jurídicos internacionales que han regulado esta actividad de la aviación —y de los cuales hablare en el siguiente capítulo— han definido a la aeronave de la siguiente manera:

El Convenio Internacional⁸ para la Reglamentación de la Navegación Aérea firmado en París en 1919 la conceptúo como: “Todo aparato que puede sostenerse en la atmósfera merced a la reacción del aire.”⁹.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en 1944 la definió en su Anexo 7 “Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves” como: “Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por las reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.”¹⁰. Esta definición se concreta y precisa más por cuanto en ella se comprenden las reacciones estáticas (aeróstatos) y las dinámicas (aerodinos), pero no se incluyen las que pueden denominarse *neumáticas* en las que estaría comprendido el denominado Hovercraft¹¹.

Por su parte el Convenio de Ginebra de 1948 —menciona el jurista Tapia Salinas— que aunque sólo se refiere a los derechos reales sobre las aeronaves, estipuló que la expresión aeronave comprende la célula, los motores, hélices, aparatos de radio y todas las piezas destinadas al servicio de la aeronave que estén unidas a ellas o aparezcan temporalmente separadas. Estableciéndose así un criterio acumulativo-técnico, de unión de partes cuyo todo forman la aeronave.

⁸ ¿Convenio Internacional o Tratado Internacional? Acerca de la diversidad de denominaciones sobre estos Hans Kelsen dice: “Algunas veces al Tratado Internacional se le llama Acuerdo, Convención, Protocolo, Acta, Declaración, etcétera; no obstante, el nombre no tiene importancia.”. Conforme al Derecho mexicano, esto es palpable en la obra magna publicada por el Senado de la República, de 19 Tomos más el Índice General, denominado *Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México*. De igual manera, en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, en el inciso a) del artículo 2, parágrafo 1, se define al Tratado Internacional como: “un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho Internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que se su denominación particular.”. El maestro ARRELLANO GARCÍA menciona que algunas denominaciones clásicas han caído en desuso en el momento actual del Derecho Internacional; que ha habido cierta anarquía en el empleo de denominaciones, dado que éstas no tienen una aplicación unívoca y; que en época moderna, suele utilizarse el término “Tratados” para los Tratados bilaterales y el vocablo “Convenios” para los Tratados multilaterales. El citado maestro define al Convenio o Tratado Internacional como: “el acto jurídico regido por el Derecho Internacional que entraña el acuerdo de voluntades entre dos o más sujetos de la comunidad internacional, principalmente Estados, con la intención lícita de crear, transmitir, modificar, extinguir, conservar, aclarar, certificar, detallar, etcétera, derechos y obligaciones recíprocos.”. Véase, ARRELLANO GARCÍA, Carlos. *Segundo Curso de Derecho Internacional Público*. Porrúa, México, 2004, pp. 627-641.

⁹ TAPIA SALINAS, Luis. *Op. cit.* p. 172.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ Conocido coloquialmente como colchón de aire o alfombra voladora.

En fin, desde mi punto de vista, la más clara definición que han dado los distintos ordenamientos jurídicos tanto, en el ámbito nacional como en el internacional, es la que contemplaba la Ley de Vías Generales de Comunicación antes de su reforma en 1950 por los motivos que explique líneas atrás.

Sobre la naturaleza jurídica de las aeronaves se puede afirmar que son bienes muebles de carácter *sui generis*, mueble en esencia, pero al que la Ley y el Derecho atribuyen la naturaleza propia de inmueble¹².

1.1) NATURALEZA JURÍDICA.

Una vez que ya se definió qué es el Derecho Aéreo y cuál y qué es su objeto de estudio, entraré ya de fondo a estudiar la naturaleza jurídica del servicio de transporte aéreo según nuestra legislación jurídica.

Primero necesito dejar en claro qué es o qué se entiende por servicio, por transporte y por aéreo.

Si para la obtención de un concepto apropiado de servicio de transporte aéreo utilizo el método etimológico, me encontraría con una acepción inservible por estricta. Así, servicio del latín *servitium* que significa la acción y efecto de servir; por transporte de *trans* y *porte* que significa llevar a ó llevar a través; aumentado con el calificativo aéreo en su significado de lo que es ó perteneciente al aire, me daría el concepto de “acción de servir llevando a través del aire” que no indica ni poco ni mucho el verdadero y práctico significado de la expresión “servicio de transporte aéreo”.

Ahora bien, mejor buscaré el significado de cada concepto aisladamente y desde el punto de vista del Derecho para poder construir un concepto más apropiado del análisis de los elementos que entran en dicho término, para

¹² Esta idea se fortalece por lo analizado y comentado por el jurista Luis Tapia Salinas en su libro *Derecho Aeronáutico* cuando trata este tema. TAPIA SALINAS, Luis. *Op. cit.* pp. 173-175.

después delimitar su naturaleza jurídica y finalmente proponer una definición clara y exacta.

Según el Diccionario de la Real Academia Española define al “servicio” como la acción y efecto de servir, y más propiamente y de acuerdo al Derecho, como la situación laboral o, sobre todo, funcional, en la que una persona desempeña efectivamente el puesto que le corresponde.

Por “transporte” se debe entender a la acción y efecto de transportar o transportarse¹³, y de acuerdo al Derecho, como el sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro¹⁴.

Finalmente, por “aéreo”, la Real Academia Española lo define como aquello perteneciente o relativo al aire ó aquello perteneciente o relativo a la aviación, como las aerolíneas.

Ahora bien, ya conocido el significado individual de cada concepto, pasaré a definirlos pero de manera conjunta, primeramente entender qué se entiende por transporte aéreo, y luego, qué se entiende por servicio de transporte aéreo.

Para Giorgio el transporte aéreo consiste en el traslado de personas o cosas por aire por medio de una aeronave.¹⁵

Para Le Goff consiste en trasladar por aeronave de un punto a otro, pasajeros, correo o mercancías.¹⁶

Según el maestro Tapia Salinas el transporte aéreo es una serie o sucesión de actos que tienden al traslado de personas o cosas por vía aérea y empleando una aeronave.

¹³ *Diccionario de la Real Academia Española*. 29ª ed. 2008.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ VIDELA ESCALADA, Federico N. *Derecho Aeronáutico, Tomo III*. Ed. Zavalia, Buenos Aires, 1973, p. 234.

¹⁶ VIDELA ESCALADA, Federico N. *Op. cit.* pp. 234 y 235.

Cartou lo define como: “la actividad que consiste en trasladar por aeronave, de un lugar a otro, pasajeros, correo o mercancía.”¹⁷.

En fin, no creo necesario agregar otras definiciones, ya que las transcritas son suficientes para poner de manifiesto la coincidencia respecto a ciertos puntos básicos, como el traslado de personas o cosas; que van de un lugar a otro; mediante el empleo de una aeronave y; transitando por vía aérea.

Cabe mencionar que algunos otros medios de transporte, como el funicular, emplean también la vía aérea, y, sin embargo, no caben dentro de la definición antes dada y, asimismo, queda claro que el uso de la aeronave no es por sí solo suficiente, ya que tampoco sería transporte aéreo el que se efectuara con un hidroavión sin despegar del agua, aún cuando traslade a sus pasajeros de un lado a otro. Es indispensable establecer que dicho traslado debe ser de un lugar a otro y que no basta volar por el espacio si, al fin de la operación se retorna directamente al punto de partida.

Ahora bien, una vez que ya se sabe qué es el transporte aéreo y sus caracteres comunes, estudiaré la naturaleza jurídica del servicio de transporte aéreo, para esto no sólo me apoyaré en la legislación nacional sino también en la internacional, ya que ésta es la principal fuente del Derecho Aéreo.

Del artículo primero del Convenio de Varsovia de 1929¹⁸ se puede inferir una definición de servicio de transporte aéreo internacional como aquel que se aplica a todo transporte internacional, de un punto de partida a un punto de destino, de personas, equipajes o mercancías, contra remuneración, en aeronave, e igualmente, a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una empresa de transportes aéreos.

“Artículo 1º Conv. de Varsovia.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional. Varsovia, 12 de octubre de 1929.

1. El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuado, contra remuneración, en aeronave. Se aplica igualmente a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una Empresa de transportes aéreos.
2. Se califica como "transporte internacional", en el sentido del presente Convenio, todo transporte en el cual con arreglo a las estipulaciones de las Partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción de transporte o transbordo, están situados ya en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, ya en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, con tal de que se prevea una escala intermedia, bien en territorio sometido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de cualquier otra Potencia, aunque no sea Contratante. El transporte sin la susodicha escala entre territorios sometidos a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de la misma Alta Parte Contratante no se considerará como internacional en el sentido del presente Convenio.
3. El transporte que haya de ejecutarse por varios porteadores por vía aérea, sucesivamente se considerará para la aplicación de este Convenio como transporte único cuando haya sido considerado por las Partes como una sola operación, bien que haya sido ultimado por medio de un solo contrato o por una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de ellos deban ejecutarse íntegramente dentro de un territorio reducido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de una misma Parte Contratante.”.

El Convenio de Chicago de 1944¹⁹ prescribe en su artículo 96 que se debe entender por servicio aéreo y por servicio aéreo internacional:

"Artículo 96 Conv. de Chicago.

A los fines del presente Convenio se entiende por:

- a) Servicio aéreo. Todo servicio aéreo, regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.
- b) Servicio aéreo internacional. El servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.”.

Como se puede apreciar nunca define propiamente qué es el servicio aéreo, mejor dicho, distingue como es el servicio aéreo regular, al estipular que éste es realizado por aeronaves de transporte "público" de pasajeros, correo o carga. Y cuando trata de establecer qué es el servicio aéreo internacional menciona que éste pasa sobre el espacio aéreo de más de un territorio de un Estado, definición que no es tan precisa al no decir qué es servicio aéreo, pero

¹⁹ Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, 07 de Diciembre de 1944.

que tampoco es tan imprecisa, ya que si establece cuando es internacional, y por exclusión, cuando es nacional.

Por su parte, la Ley de Aviación Civil en su artículo 2 establece lo siguiente:

"Artículo 2 LAC. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

X. Servicio al público de transporte aéreo: el que se ofrece de manera general y que, en términos de la presente Ley, incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso;

XI. Servicio de transporte aéreo regular: el que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios;

XII. Servicio de transporte aéreo nacional: el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional."

De igual manera que el Convenio de Chicago de 1944, no define qué es el servicio aéreo, mucho menos qué es el servicio de transporte aéreo, sólo deja ver que el mismo puede ser al público, regular y nacional. Del primero menciona que éste puede estar sujeto a concesión o a permiso; del regular, sus características, que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios y; del nacional, se puede apreciar ligeramente una definición al establecer que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional, sin embargo no da sus características ni su clasificación.

Algunos lectores podrían pensar que tanto en la Ley de Aviación Civil como en el Convenio de Chicago si uno es minucioso podrá ver que sí ofrecen una definición de servicio de transporte aéreo, pero esto es incorrecto, porque como ya explique cuando tratan de definir, en alguna parte sólo mencionan características, en otra, clasifican, y en alguna más, sólo excluyen. Por que trato esto, ya que una verdadera definición es aquella *proposición que expone con claridad y exactitud los caracteres genéricos y diferenciales de algo material o inmaterial*, fin, que persigue el presente trabajo de investigación, y no ambigüedades.

Lo que se puede rescatar de ambos ordenamientos jurídicos, antes de proponer una definición propia, es que ya se sabe que dicho servicio, puede ser al público, público o privado; nacional o internacional, regular y por exclusión no-regular; y de pasajeros, correo o carga. Ahora se debe aclarar cómo una persona se allega a tal servicio.

El artículo 48 de la Ley de Aviación Civil estipula que el servicio de transporte aéreo se adquiere mediante un contrato que podrá referirse a pasajeros, carga o correo:

“Artículo 48 LAC. Los contratos de servicio de transporte aéreo podrán referirse a pasajeros, carga o correo.”.

Pero, ¿qué características tienen estos contratos? A esta pregunta daré respuesta en los siguientes subcapítulos ya que cada contrato dependiendo del servicio de transporte aéreo que se trate (público, privado, nacional, internacional, regular, no-regular, etc.) tiene sus propios caracteres en particular, por lo mientras, analizaré algunas definiciones de qué es el contrato de transporte aéreo.

El maestro Tapia Salinas define a éste como: “aquel mediante el cual, una persona denominada transportista conviene con otra denominada usuario, en el traslado de un lugar a otro en una aeronave y por vía aérea, de una determinada persona o cosa con arreglo a las condiciones estipuladas entre ambas partes.”²⁰.

Como se puede apreciar —y así lo expone el maestro Tapia Salinas— las partes que integran este concepto son las siguientes:

Primero, que existe un transportista, sin embargo, el autor de esta definición no se refiere al carácter mercantil o civil, individual o colectivo, ni habitual u ocasional, de esta parte del contrato, se trata tan sólo, del elemento personal activo del convenio establecido.

²⁰ TAPIA SALINAS, Luis. *Op. cit.* p. 413.

Segundo, que hay un usuario, entendiendo por tal y de una manera general, el que utiliza el transporte aéreo como medio de traslación de personas o cosas y que contrata en calidad de elemento pasivo con el transportista.

Tercero, debe existir una traslación, es decir, como requisito indispensable puesto que cuando la salida y llegada se realiza en el mismo lugar, no se trata, en realidad, de un transporte, sino que se tratará de otro tipo de servicio aeronáutico.

Finalmente, una aeronave, requisito que caracteriza precisamente la especialidad de transporte frente a los restantes medios de comunicación, subsistiendo además el requisito de la vía aérea.

Asimismo el autor antes citado considera que dicho contrato de transporte aéreo es de naturaleza consensual, bilateral, generalmente oneroso, de carácter normalmente adhesivo y usualmente mercantil, pero que, sin embargo, resultando difícil otorgar estas notas con carácter permanente, dada su variabilidad según los diferentes contratos de transporte a que se refieran.²¹

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

De dicha definición se pueden encontrar algunos elementos distintivos del contrato de transporte aéreo.

Primero, que existen dos partes, una, el concesionario o permisionario que presta el servicio, y la otra, el pasajero, es decir, el usuario. Aquí se puede

²¹ *Ídem.*

apreciar que no es restrictiva esta característica, porque no sólo define a un solo tipo de contrato, es decir, los que son de naturaleza pública o de naturaleza privada, sino contempla ambos y por eso dice que será prestado por un concesionario o por un permisionario.

Segundo, que dicho contrato tiene por objeto el trasladar al pasajero de un punto de origen a uno de destino. De esta característica puedo observar que dicha definición en vez de conceptualizar al contrato de transporte aéreo (en sentido amplio) sólo define al contrato de transporte aéreo pero de pasajeros y no al de carga o correo, que son dos modalidades que también están reguladas tanto en la legislación internacional como en la nacional.

Tercero y último, que dicho contrato es oneroso, al mencionar que dicho contrato o bien servicio será prestado contra el pago de un precio. Pero, entonces qué pasa cuando se brinda de forma gratuita ¿frente a qué figura jurídica se encontrarían los sujetos de la relación? Bien, el Convenio de Montreal da respuesta a esto y establece que hay contrato de transporte aéreo aunque no haya una contraprestación, en este caso, el pago de un precio.

El mismo Convenio establece que el contrato debe constar en un billete pero ¿qué pasa cuando no se expide dicho billete, no hay contrato? De igual manera el Convenio de Montreal da respuesta a esta interrogante estableciendo que existe el contrato pero de manera consensual porque el transportista dejó subir al pasajero al avión y lo trasladó de un punto de origen a otro destino y por tanto no lo exime de responsabilidad alguna.

De tal manera, puedo concluir el presente subcapítulo proponiendo las siguientes dos definiciones, la primera respecto a qué se debe entender por servicio de transporte aéreo y la segunda respecto a qué se debe entender por contrato de transporte aéreo:

“El servicio de transporte aéreo es la serie o sucesión de actos que tienden al traslado de personas o bienes por la vía aérea y utilizando una aeronave.”.

“El contrato de transporte aéreo es el acuerdo de voluntades entre una persona denominada concesionario o permisionario y otra denominada pasajero, embarcador o servicio postal, que tiene por objeto trasladar de un punto de origen a uno de destino, personas y bienes. Este puede ser, atendiendo a su naturaleza o a quién lo preste: público, al público o privado; atendiendo a sobre dónde se conduzca: nacional o internacional; a cómo se procure: regular o no-regular y; atendiendo a los gravámenes para las partes: oneroso o gratuito.”.

1.2) CLASIFICACIÓN.²²

Como mencione en el subcapítulo anterior, el contrato de servicio de transporte aéreo tiene diferentes características o elementos dependiendo de cual se trate.

En la legislación aérea mexicana dicho servicio posee dos grandes clasificaciones, una pública y otra privada. A su vez, éstas se subdividen en nacional e internacional; regular y no-regular y; de pasajeros, de carga y de correo, la primera subdivisión; mientras que la segunda, en comercial y no-comercial.

Esta clasificación, de servicio de transporte aéreo público y de servicio de transporte aéreo privado, se vincula con la naturaleza de la operación, es decir, se refiere a la personalidad del transportador y la finalidad pública o privada de la operación como criterio de distinción.

Cabe aclarar que los transportes militares y los aduaneros, policiales y postales no encuadran en la clasificación de servicio de transporte aéreo

²² Una aclaración pertinente es que el presente trabajo y la clasificación a analizar se hizo con apego a lo que está regulado en nuestra legislación aérea nacional vigente, sin embargo cada autor clasifica al servicio de transporte aéreo con distintas subcategorías pero, siempre coincidiendo en los mismos parámetros. Por ejemplo, el jurista Luis Tapia Salinas hace la siguiente clasificación: Por su naturaleza (Públicos y Privados); Por el objeto (Personas y Cosas); Por la causa (Onerosos y Gratuitos); Por el lugar (Nacionales e internacionales); Por la frecuencia (Regulares y No-Regulares) y; Por la forma (Simples y Combinados). Véase su libro *Derecho Aeronáutico*.

público, sino más bien en la clasificación de aeronaves públicas destinadas al servicio del poder público.

1.2.1) SERVICIO PÚBLICO.

Como dije anteriormente, el artículo 2 de la Ley de Aviación Civil establece que para los efectos de dicha Ley, se entenderá por servicio “al” público de transporte aéreo el que se ofrece de manera general y que, en términos de la presente, incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso.

Entrecomille la contracción “al” porque este artículo trata de definir al “servicio al público” y no al “servicio público”, ya que inmediatamente de mencionar que se ofrece de manera general, señala que uno será mediante permiso y otro mediante concesión y es aquí donde se encuentra la diferencia.

No es que existan dos servicios públicos, sino todo lo contrario, lo que quiso decir el legislador es que uno, propiamente dicho público, está sujeto a concesión y, el otro, está sujeto a permiso pero no es público sino “al público”. El primero, es decir, el servicio público, se trata del servicio de transporte aéreo nacional regular y, el segundo, es decir, el servicio al público, del servicio de transporte aéreo nacional no-regular; de los cuales hablaré más adelante y explicaré sus pormenores. Mientras tanto, no hay que confundirse, entre “servicio público” y “servicio al público”, uno se adquiere por medio de una concesión y el otro por medio de un permiso.

“Artículo 11 LAC. Los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso serán:

- I. Nacional no regular;
- II. Internacional regular;
- III. Internacional no regular, y
- IV. Privado comercial.”.

Para reforzar esta idea, el artículo 5 del ordenamiento jurídico antes citado clasifica a las aeronaves mexicanas en Civiles y de Estado y entre las

primeras se encuentran las de servicio al público utilizadas en la prestación de un servicio de transporte aéreo regular o no-regular, nacional o internacional.

“Artículo 5 LAC. Las aeronaves mexicanas se clasifican en:

I. Civiles, que podrán ser:

a) *De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional,*²³ y

b) Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio al público o para el transporte particular sin fines de lucro, y aquellas cuyo fin expreso sea la experimentación, acrobacia, exhibición y las que por su naturaleza sean de colección.

II. De Estado, que podrán ser:

a) Las de propiedad o uso de la Federación distintas de las militares; las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales, y

b) Las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.”.

Por su parte el artículo 18 de la Ley citada clasifica el servicio al público en nacional o internacional; regular o no-regular y; de pasajeros, carga o correo; estableciendo que cuando dicho transporte se realice dentro del territorio nacional exclusivamente se hará por personas morales mexicanas.

“Artículo 18 LAC. El servicio al público de transporte aéreo podrá ser: nacional o internacional; regular o no regular, y de pasajeros, carga o correo.

El transporte aéreo entre dos o más puntos en territorio nacional, se realizará exclusivamente por personas morales mexicanas.”.

Otra diferencia que se puede apreciar entre “público” y “al público” es que en el primero, la venta siempre es directa con el particular, existe accesibilidad permanente y un itinerario fijo, además de que dicho servicio es ininterrumpido, uniforme y no-discriminatorio en condiciones de calidad, seguridad y precio mientras que; en el segundo, la venta es siempre a través de un intermediario y no es de libre accesibilidad al particular.

²³ El resaltado en letra itálica es del suscrito.

En conclusión, el servicio de transporte aéreo público es “público” cuando es nacional regular mediante concesión y es “al público” cuando es nacional no-regular e internacional regular o no-regular mediante permiso.

1.2.1.1) NACIONAL E INTERNACIONAL.

El servicio de transporte aéreo nacional regular se encuentra regulado por los artículos 2 fracción XII y 4 de la Ley de Aviación Civil y por el artículo 3 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil que establecen que el servicio de transporte aéreo nacional es el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional y que la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional se regirá por lo que prescriba dicha Ley y su Reglamento, por los Tratados Internacionales que suscriba México y a falta de disposición expresa, por la Ley de Vías Generales de Comunicación, por la Ley General de Bienes Nacionales, la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y por los Códigos, de Comercio y Civil Federal.

Por su parte el Reglamento de dicha Ley reafirma lo comentado en el párrafo anterior al establecer que el servicio público de transporte aéreo nacional regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de estos, que está sujeto a concesión y a rutas nacionales, frecuencias e itinerarios fijos.

“Artículo 2 LAC. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

- X. Servicio al público de transporte aéreo: el que se ofrece de manera general y que, en términos de la presente Ley, incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso;
- XI. Servicio de transporte aéreo regular: el que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios;
- XII. Servicio de transporte aéreo nacional: el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional.”.

“Artículo 4 LAC. La navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional se rige por lo previsto en esta Ley, por los tratados y, a falta de disposición expresa, se aplicará:

- I. La Ley de Vías Generales de Comunicación;
- II. La Ley General de Bienes Nacionales;
- III. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y

IV. Los códigos de Comercio; Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal; y Federal de Procedimientos Civiles.”.

“Artículo 3 RLAC. El servicio público de transporte aéreo nacional regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a concesión y a las rutas nacionales, los itinerarios y las frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados conforme a lo dispuesto por el artículo 21 de este Reglamento.”.

Ahora bien, el servicio de transporte aéreo nacional no-regular está regulado por el artículo 23 de la Ley de Aviación Civil y por el artículo 5 de su Reglamento que establecen que dicho servicio será de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, que está sujeto a permiso pero no a rutas, itinerarios y frecuencias fijos, y que opera desde y hacia cualquier punto del territorio nacional y se clasifica en taxi aéreo, de fletamento, ambulancia aérea, y servicios no regulares, establecidos en atención al desarrollo tecnológico, de conformidad con la norma oficial mexicana correspondiente.

“Artículo 23 LAC. Los servicios de transporte aéreo nacional no regular incluyen, entre otros, los de fletamento y de taxis aéreos.”.

“Artículo 5 RLAC. El servicio de transporte aéreo nacional no regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso pero no a rutas, itinerarios y frecuencias fijos, opera desde y hacia cualquier punto del territorio nacional y se clasifica en las siguientes modalidades:

I. Taxi aéreo;

II. De fletamento;

III. Ambulancia aérea, y

IV. Servicios no regulares, establecidos en atención al desarrollo tecnológico, de conformidad con la norma oficial mexicana correspondiente.

La Secretaría puede fijar modalidades de operación para el servicio de transporte aéreo nacional no regular atendiendo a criterios de desarrollo regional. Cuando el servicio se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros, la Secretaría designará rutas específicas en las que el permisionario debe operar como mínimo una frecuencia quincenal, sin estar sujeto a itinerario ni horario fijos, pudiendo omitir uno o más puntos de la misma.

La Secretaría publicará en el Diario Oficial de la Federación las regiones de alta densidad de tráfico de pasajeros.”.

Respecto al servicio de transporte aéreo internacional regular se encuentra regulado por el artículo 4 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil que establecen que tal servicio es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos; se encontrará sujeto a permiso y; a rutas internacionales, frecuencias e itinerarios fijos.

“Artículo 4 RLAC. El servicio de transporte aéreo internacional regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso y a las rutas internacionales, los itinerarios y las frecuencias fijos aprobados, así como a las tarifas aprobadas y a los horarios autorizados por la Secretaría conforme a lo dispuesto por este Reglamento. La entrada o salida de los puntos en territorio nacional deben ser efectuados en aeródromos internacionales.”.

Por lo que respecta a la regulación del servicio de transporte aéreo internacional no-regular se localiza dentro del Reglamento de la Ley antes mencionada en su artículo diez que prescribe que podrá ser de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, que está sujeto a permiso y operará desde cualquier punto del territorio nacional a cualquier punto en el extranjero y desde cualquier punto en el extranjero a cualquier punto en territorio nacional, no estando sujeto a rutas, itinerarios, frecuencias ni horarios fijos. Asimismo, clasifica dicho servicio en taxi aéreo, fletamento, ambulancia aérea y servicios no regulares establecidos en atención al desarrollo tecnológico.

“Artículo 10 RLAC. El servicio de transporte aéreo internacional no regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso, opera desde cualquier punto del territorio nacional a cualquier punto en el extranjero y desde cualquier punto en el extranjero a cualquier punto en territorio nacional, no está sujeto a rutas, itinerarios, frecuencias ni horarios fijos y la entrada o salida de los puntos en territorio nacional deben ser efectuados en aeródromos internacionales. Este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:

- I. Taxi aéreo;
- II. Fletamento;
- III. Ambulancia aérea, y
- IV. Servicios no regulares, establecidos en atención al desarrollo tecnológico, de conformidad con la norma oficial mexicana correspondiente.”.

Como se puede apreciar existe amplia similitud entre ambos servicios de transporte aéreo nacional o internacional, ya sean regulares o no-regulares, la diferencia esencial que existe entre el servicio de transporte aéreo nacional con el internacional es que el nacional regular es prestado mediante concesión y que el nacional no-regular y el internacional regular o no-regular es mediante permiso.

1.2.1.2) REGULAR Y NO-REGULAR.

El servicio de transporte aéreo regular se encuentra regulado por el artículo 2 fracción XI de la Ley de Aviación Civil y por los artículos 3 y 4 de su Reglamento que prescriben que para que dicho servicio sea regular deberá estar sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios fijos. Además, dicho servicio se clasificará en regular nacional y regular internacional.

“Artículo 2 LAC. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

XI. Servicio de transporte aéreo regular: el que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios.”.

“Artículo 3 RLAC. El servicio público de transporte aéreo nacional regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a concesión y a las rutas nacionales, los itinerarios y las frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados conforme a lo dispuesto por el artículo 21 de este Reglamento.”.

“Artículo 4 RLAC. El servicio de transporte aéreo internacional regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso y a las rutas internacionales, los itinerarios y las frecuencias fijos aprobados, así como a las tarifas aprobadas y a los horarios autorizados por la Secretaría conforme a lo dispuesto por este Reglamento. La entrada o salida de los puntos en territorio nacional deben ser efectuados en aeródromos internacionales.”.

Ahora bien, por lo que respecta al servicio de transporte aéreo no-regular, puedo decir que los problemas referentes a éste presentan un carácter sumamente complejo debido a que en su resolución intervienen una serie de factores, ya sean, administrativos (puesto que muchas veces los gobiernos

poseen compromisos de protección a determinadas empresas estatales); comerciales (si se tiene en cuenta que tanto con tráfico regular como no-regular ha de procurarse un máximo intercambio de personas y cosas); económicos (en definitiva, el fomento del turismo de una manera u otra ha de repercutir en la obtención de divisas); internacionales (atendiendo a algunas necesidades y, a veces, incomprensibles compensaciones aéreas nacidas de convenios bilaterales); políticos (como consecuencia de la postura estatal en cuanto al tráfico nacional se refiere); e incluso, psicológicos (ya que el Estado muchas veces ha de autorizar ciertos servicios aéreos para llenar el vacío que las empresas regulares dejan en la programación de su tráfico y que daría la sensación a una determinada zona o región de encontrarse totalmente desamparada).

Además, otro de los problemas que se me presenta al referirme a esta forma de servicio de transporte aéreo es el de la adopción de un término adecuado para expresar la idea o actividad que desarrolla. Las denominaciones más cotidianamente usadas y conocidas en otras legislaciones distintas a la mexicana, son las siguientes:

- A petición. Es el término francés *a la demande*, de gran raigambre internacional pero inexacto.
- Discontinuo. Que parece querer romper la continuidad en un determinado itinerario.
- Irregular. No admisible a mi juicio desde el punto de vista jurídico.
- Itinerario no fijo. Admitido por el Convenio de Chicago en los artículos 5 y 6, pero no correcto desde el punto de vista gramatical y significativo.
- Ocasional. Admitida por la legislación suiza, pero cuyo significado encuentro excesivamente estricto y concreto.
- Taxis aéreos. Adoptado en un principio por la legislación española, sin embargo, en la legislación aérea mexicana tan sólo designa una modalidad muy concreta y parcial de este tipo de servicio de transporte aéreo.

Estas son algunas de las acepciones o sinónimos que otras legislaciones utilizan para designar a este tipo de servicio de transporte aéreo, sin embargo, considero que la adecuada es la de no-regular, tanto por su significación etimológica (no sujeto a regla) pero no contrario a ella, como por el criterio de diferenciación que con el regular se establece. Ésta es, además, la denominación que en un sentido amplio se ha aceptado en el ámbito internacional y en un gran número de legislaciones nacionales.

Ahora bien, antes de pasar al estudio del servicio de transporte aéreo no-regular en la legislación aérea nacional, resulta conveniente distinguir doctrinalmente al servicio de transporte aéreo no-regular del regular, ya que no sólo las condiciones de desenvolvimiento de uno y otro son distintas, sino que también son diferentes las reglamentaciones, tanto en el campo nacional como en el internacional.

Entre las muchas diferenciaciones que han sido intentadas doctrinalmente se puede citar, la del profesor Juglart, el cual se funda en los criterios jurídicos, de organización y económicos, habida cuenta de la legislación, de las actividades de la empresa, y de las tarifas existentes, pero sin que igualmente aparezca clara la cuestión.

Bien, el maestro Tapia Salinas, considera que: “la postura del profesor Juglart, tiene un falso punto de arranque en su planteamiento por fundarse única y exclusivamente en el principio de la eliminación de la competencia. Basta recordar que en estos momentos me refiero al servicio de transporte aéreo no-regular en toda su amplitud y extensión y no a los denominados vuelos *charter* que constituyen una modalidad específica aunque muy importante.”²⁴.

Además, agrega que: “...la competencia no puede ni debe existir en los términos económicos del problema. El servicio de transporte aéreo no-regular tiene una vida propia y una actuación totalmente diferente e independiente del

²⁴ TAPIA SALINAS, Luis. *Op. cit.* p. 321.

servicio de transporte aéreo regular. Éste último se dedica al mantenimiento de las grandes aerolíneas internacionales, realizado con arreglo a las conveniencias estatales y a las propias de la empresa, cuyo servicio es compensado económicamente en la mayoría de los casos. Por el contrario, el servicio de transporte aéreo no-regular tiene sus misiones propias y especiales a las que sirve. Recoge lo que se pudiera denominar como tráfico complementario, por servir de concentración y dispersión de las grandes aerolíneas regulares; atiende también, al tráfico periférico uniendo puntos terminales y escalas de las grandes rutas; se aprovecha además del tráfico residual o sobrante por un exceso de demanda y, desarrolla los denominados servicios urgentes y especiales que, aun cubiertos por las empresas regulares, no siempre pueden satisfacer una cierta clase de necesidades en orden al tiempo a al propio servicio de transporte.”²⁵.

Por lo que respecta al ámbito internacional, el Convenio de Chicago solamente en su artículo 5 menciona este tipo de servicio de transporte aéreo, al referirse al derecho de sobrevuelo de las aeronaves que no aseguran servicios regulares, es decir, cada Estado contratante conviene que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, tienen el derecho a penetrar en su territorio o de atravesarlo en tránsito sin escala y de hacer escalas no comerciales, sin necesidad de obtener una autorización previa a condición de que si las expresadas aeronaves sirven al transporte de pasajeros, mercancías o correo mediante remuneración o en ejecución de un contrato de arrendamiento, fuera de los servicios aéreos internacionales regulares, tendrán también el privilegio, salvo la reserva del cabotaje, de embarcar o de desembarcar pasajeros, mercancías y correo.

Por su parte, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI o ICAO, correspondiente a *International Civil Aviation Organization* en sus siglas en inglés) no ha conseguido una definición del servicio de transporte aéreo internacional no-regular y en diversas ocasiones ha tratado el problema sobre

²⁵ *Ídem.*

la base de intentar definir el servicio de transporte aéreo internacional regular, con objeto de obtener su definición por exclusión.

Ahora bien, siguiendo por este mismo sendero de intentar definir el servicio de transporte aéreo internacional no-regular, en el decimocuarto período de sesiones del Consejo de la OACI, en diciembre de 1951, fue examinado el informe del Comité de Transporte Aéreo sobre este mismo problema, llegándose a la aprobación de la definición del servicio de transporte aéreo internacional regular para poder así obtener por exclusión la del no-regular bajo las siguientes características: El servicio de transporte aéreo internacional regular es aquel que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado; se realiza con aeronaves para el transporte de pasajeros, carga o correo con remuneración de tal modo de cada uno de los vuelos esté a disposición del público y; ajustándose a un horario publicado previamente, o bien en forma tan regular o frecuente que los vuelos constituyen una serie que puede reconocerse con sistemática y atienda al tráfico entre dos o más puntos, siempre los mismos.

El Acuerdo elaborado por la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC), firmado en París, el 30 de abril de 1956, constituye uno de los éxitos de la colaboración europea promovida por la CEAC y sobre la base de un criterio enunciativo susceptible de ampliaciones, mediante el cual no se establecen criterios de diferenciación difíciles, ni se adoptan supuestos competitivos, sino que simplemente se definen un buen número de casos, a los que se les aplica el concepto de servicios de transporte aéreos no-regulares para los efectos del Acuerdo.

De los once extensos artículos que dicho Acuerdo contiene, sólo los cuatro primeros se dedican a la regulación del servicio de transporte aéreo no-regular, ya que los siete restantes contienen el procedimiento adecuado para la ratificación y denuncia de dicho Acuerdo. Ante la imposibilidad de reflejar todo el texto jurídico del Acuerdo, sólo me limitaré a mencionar aquellos casos en los que los Estados firmantes convienen en admitir libremente en sus territorios respectivos, para el embarque o desembarque de tráfico, a las aeronaves

civiles matriculadas en un Estado miembro, que sea explotada por un nacional de uno de ellos, debidamente autorizados y que realice vuelos internacionales por remuneración o alquiler distintos de los servicios de transporte aéreos internacionales regulares. Los supuestos contemplados en el Acuerdo son los siguientes:

- Vuelos humanitarios o de necesidad urgente.
- Servicios de taxis aéreos ocasionales, con menos de siete pasajeros, cuyo punto de destino se elija por el arrendatario, y que no se revenda a terceros parte de dicha capacidad.
- Transportes con aeronaves cuya capacidad total, sin reventa de parte, sea arrendada por una sola persona física o jurídica.
- Vuelos aislados, considerando como tales aquellos cuya frecuencia no exceda de una vez al mes entre dos puntos o lugares.
- Servicios entre regiones que no tengan enlace razonablemente directo mediante servicios de transporte aéreos regulares, otorgándose a los Estados contratantes la facultad de exigir la suspensión de dichas actividades, si consideran que son perjudiciales para los intereses de sus servicios de transporte aéreos regulares.
- Transporte exclusivo de mercancías.

Además, en el citado Acuerdo se contienen las disposiciones referentes a plazos, datos exigidos, autoridad aeronáutica, itinerarios, objeto del vuelo, etcétera.

Por lo que respecta a la legislación aérea mexicana, el servicio de transporte aéreo no-regular se encuentra regulado por el artículo 23 de la Ley de Aviación Civil y por los artículos 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13 de su Reglamento que no definen qué es el servicio de transporte aéreo no-regular sino clasifican a éste en nacional e internacional y en que opera bajo las modalidades de taxi aéreo, de fletamento, ambulancia aérea y de servicios no- regulares establecidos en atención al desarrollo tecnológico. Sin embargo, por antinomia del artículo 2 fracción XI de la Ley de Aviación Civil que brinda las características del servicio de transporte aéreo regular, se puede concluir que

el servicio de transporte aéreo no-regular posee las siguientes características: su venta es a través de un intermediario, no es de libre accesibilidad al público y no está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios fijos.

“Artículo 23 LAC. Los servicios de transporte aéreo nacional no regular incluyen, entre otros, los de fletamento y de taxis aéreos.”.

“Artículo 5 RLAC. El servicio de transporte aéreo nacional no regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso pero no a rutas, itinerarios y frecuencias fijos, opera desde y hacia cualquier punto del territorio nacional y se clasifica en las siguientes modalidades:

I. Taxi aéreo;

II. De fletamento;

III. Ambulancia aérea, y

IV. Servicios no regulares, establecidos en atención al desarrollo tecnológico, de conformidad con la norma oficial mexicana correspondiente.

La Secretaría puede fijar modalidades de operación para el servicio de transporte aéreo nacional no regular atendiendo a criterios de desarrollo regional. Cuando el servicio se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros, la Secretaría designará rutas específicas en las que el permisionario debe operar como mínimo una frecuencia quincenal, sin estar sujeto a itinerario ni horario fijos, pudiendo omitir uno o más puntos de la misma.

La Secretaría publicará en el Diario Oficial de la Federación las regiones de alta densidad de tráfico de pasajeros.”.

“Artículo 6 RLAC. El servicio de transporte aéreo nacional no regular bajo la modalidad de taxi aéreo es aquél en el que el permisionario pone a disposición del usuario la capacidad útil total de una o más aeronaves con el personal técnico aeronáutico de vuelo.

El permisionario de esta modalidad de servicio puede realizar el traslado con remuneración de personas enfermas o lesionadas sólo en casos de emergencia y cuando no se encuentren disponibles aeronaves que operen en la modalidad de ambulancia aérea nacional, para lo cual debe dar aviso y presentar al comandante del aeródromo de su base de operaciones, los documentos médicos o legales que así lo justifiquen en un plazo no mayor a diez días naturales contados a partir de la fecha en que se realice el vuelo de traslado.”.

“Artículo 7 RLAC. El servicio de transporte aéreo nacional no regular bajo la modalidad de fletamento es aquél en que el permisionario pone a disposición del fletador, la

capacidad útil total o parcial de una o más aeronaves con el personal técnico aeronáutico de vuelo.

La operación de este servicio está sujeta a la autorización de horarios conforme a lo dispuesto por el artículo 21 de este Reglamento.”.

“Artículo 8 RLAC. El servicio de transporte aéreo nacional no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros es:

I. De paquete turístico o de excursión, cuando se comercializa al público con tarifas grupales o individuales, se realiza en viaje redondo y con tiempo predeterminado de estancia, incluye además los servicios turísticos al pasajero de hospedaje y de transporte terrestre del aeropuerto al hotel y del hotel al aeropuerto;

II. De traslado de un grupo para eventos especiales, en viaje redondo y con estancia predeterminada, y

III. De traslado de un grupo en viaje sencillo de ida, y con retorno sin pasajeros, o bien, redondo el mismo día.

El servicio de transporte aéreo en grupo a que hacen referencia las fracciones II y III anteriores no pueden comercializarse a un solo pasajero y se pueden omitir los servicios turísticos a que se refiere la fracción I de este artículo, lo cual debe especificarse en el contrato respectivo.”.

“Artículo 9 RLAC. El servicio de transporte aéreo nacional no regular bajo la modalidad de ambulancia aérea debe estar destinado al traslado y atención de personas enfermas o lesionadas desde un punto en territorio nacional hacia uno o diversos puntos en territorio nacional y realizarse con aeronaves que cuenten con servicios médicos a bordo.”.

“Artículo 10 RLAC. El servicio de transporte aéreo internacional no regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso, opera desde cualquier punto del territorio nacional a cualquier punto en el extranjero y desde cualquier punto en el extranjero a cualquier punto en territorio nacional, no está sujeto a rutas, itinerarios, frecuencias ni horarios fijos y la entrada o salida de los puntos en territorio nacional deben ser efectuados en aeródromos internacionales. Este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:

I. Taxi aéreo;

II. Fletamento;

III. Ambulancia aérea, y

IV. Servicios no regulares, establecidos en atención al desarrollo tecnológico, de conformidad con la norma oficial mexicana correspondiente.”.

“Artículo 11 RLAC. En el servicio de transporte aéreo internacional no regular bajo la modalidad de taxi aéreo, el permisionario mexicano debe prestar el servicio desde uno o diversos puntos en territorio nacional hacia un punto en el extranjero, y desde un punto en el extranjero hacia uno o diversos puntos en territorio nacional, expresamente determinados en el permiso correspondiente.

El permisionario extranjero puede prestar el servicio desde un punto en el extranjero hacia un punto en territorio nacional expresamente determinados en el permiso correspondiente y sólo puede retornar al extranjero a cualquier pasajero que haya transportado anteriormente, sin realizar cabotaje.”.

“Artículo 12 RLAC. El servicio de transporte aéreo internacional no regular bajo la modalidad de fletamento está sujeto a la autorización de horarios conforme a lo dispuesto en el artículo 21 del presente Reglamento. El permisionario mexicano debe prestar el servicio desde territorio nacional hacia otro u otros países, y viceversa, expresamente determinados en el permiso correspondiente.

El permisionario extranjero puede prestar el servicio desde un punto en el extranjero hacia un punto en territorio nacional expresamente determinados en el permiso correspondiente y puede retornar al extranjero únicamente a los pasajeros que haya transportado a territorio nacional, sin realizar cabotaje.

El permisionario extranjero puede desembarcar carga que provenga de un punto en el extranjero a un punto en territorio nacional, siempre que se cumpla con las disposiciones aplicables al tipo de carga que transporten. Asimismo puede embarcar carga en un punto en territorio nacional con destino a un punto en el extranjero, sujeto a las condiciones que la Secretaría le establezca en su permiso y en la autorización de vuelo correspondiente.

La Secretaría propondrá que en la celebración de tratados se pacten los requisitos y condiciones para la óptima operación de los servicios a que se refiere el presente artículo.”.

“Artículo 13 RLAC. El servicio de transporte aéreo internacional no regular bajo la modalidad de ambulancia aérea debe estar destinado al traslado y atención de personas enfermas o lesionadas desde un punto en territorio nacional hacia un punto en el extranjero y desde un punto en el extranjero hacia un punto en territorio nacional y se debe realizar con aeronaves que cuenten con servicios médicos a bordo.”.

1.2.1.3) DE PASAJEROS; DE CARGA Y; DE CORREO.

Una clasificación más que se da en la prestación del servicio de transporte aéreo es la que se refiere al tipo de contrato que se celebra respecto a quiénes

o qué se desea transportar, tal como lo prescribe el artículo 48 de la Ley de Aviación Civil que establece lo siguiente:

“Artículo 48 LAC. Los contratos de servicio de transporte aéreo podrán referirse a pasajeros, carga o correo.”.

Probablemente esta es la clasificación más simple y de más fácil comprensión, ya que el criterio de diferenciación se basa en nociones muy conocidas y realidades elementales y concretas, es decir, elementos primarios en el conocimiento humano: la diferencia entre persona y cosa.

La persona o ser humano es aquel ente susceptible de derechos y obligaciones, ser trascendente y libre; mientras que la cosa, es un elemento material que aquél usa para su servicio.

Bien, sin embargo la legislación aérea mexicana no proporciona ningún concepto acerca de qué se debe entender por pasajero, carga y correo y, es aquí donde surgen los problemas, porque aunque es clara la distinción entre persona y cosa, no lo es tanto la distinción entre pasajero y viajero ó carga, mercancía y equipaje.

Para esto, primero definiré claramente cada concepto uno por uno e inmediatamente analizaré las características de cada contrato de servicio de transporte aéreo al que hace alusión dicho concepto.

CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS: El servicio de transporte aéreo de personas es sin duda el más importante tanto desde el punto de vista cuantitativo como del cualitativo, relacionado con la atención que despierta y la preocupación que requiere de juristas, legisladores y gobernantes, en general, para lograr estructurar un régimen que contemple adecuadamente los derechos de transportistas y usuarios y los legítimos intereses de los distintos países, señala Federico Videla.

El servicio de transporte aéreo de personas es más sencillo que el de carga o correos, por cuanto solo cuenta con dos elementos personales: el transportista y el pasajero. Pero, engendra relaciones jurídicas más complejas, precisamente por estar en juego personas, lo que no ocurre en la otra especie.

Conviene destacar que se habla generalmente de pasajeros o viajeros sin precisar mayormente la distinción. En realidad, pueden transportarse cualesquiera viajeros, pasajeros y no-pasajeros, nota digna de tomarse en consideración por la importancia que reviste el análisis del contrato de transporte aéreo de personas. No es lo mismo viajero que pasajero, aún cuando, en la mayoría de los casos se identifiquen. El viajero interesa por su situación de hecho y el pasajero por la de Derecho. Puede decirse que es pasajero quien tiene derecho a ser trasladado de un lugar a otro en virtud de lo establecido en un contrato de transporte aéreo; mientras que, es viajero toda persona que es efectivamente transportada.

Para distinguir a unos y otros puede ejemplificarse para mayor claridad: no tienen calidad de pasajeros los tripulantes de la aeronave ni el restante personal dependiente del transportista que viaja en comisión de servicio, ni quienes están a bordo de la máquina sin título para ser transportados, ni los polizones, etc.

En efecto, como menciono, el pasajero no puede confundirse como un simple viajero ni mucho menos con la cosa transportada, y por consiguiente, su transporte tampoco reviste las mismas condiciones que el de un bien material.

Tapia Salinas define al pasajero como: "Aquel sujeto que es transportado en virtud del correspondiente contrato realizado con el transportista a ese fin."²⁶. Asimismo define al contrato de transporte aéreo de pasajeros como: "Aquel mediante el cual una empresa de transporte aéreo o un simple transportista en determinadas condiciones se compromete a trasladar de un lugar a otro al mismo, con escalas intermedias, por vía aérea y en una

²⁶ TAPIA SALINAS, Luis. *Op. cit.* p. 422.

aeronave especialmente equipada para este efecto, a una persona y su equipaje, generalmente mediante remuneración.”²⁷

Ahora bien, el maestro Chávez Castillo define al contrato de transporte aéreo de pasajeros como: “Es el acuerdo entre el concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio.”²⁸.

Para Tapia Salinas se trata de un contrato consensual, ya que en efecto, el simple consentimiento o anuencia de voluntades entre las partes perfecciona el contrato; la necesidad o exigencia del requisito del correspondiente título de transporte no es determinante de la existencia o no del contrato, sólo es un elemento de prueba del mismo y una obligación de otorgamiento para el transportista. Asimismo, agrega que el contrato de transporte aéreo de personas es de carácter adhesivo, ya que los transportistas tienen ya por lo general, establecidas sus condiciones que incluso aparecen impresas en los billetes de pasaje y el mero hecho de adquirir este título de transporte implica por parte del pasajero la aceptación de estas condiciones sobre las que no se emite variación alguna. Sólo en los casos de transporte aéreo privado suele la empresa aceptar discusión de las condiciones y éstas son acordadas conjuntamente por ambas partes.

De igual forma, Gay de Montellá, entiende que el contrato de transporte aéreo de pasajeros es un contrato de naturaleza puramente consensual, por el cual una empresa de transportes aéreos ordinarios asume la obligación de transportar a una persona conjuntamente con su equipaje hasta cierto lugar, por medio de una aeronave de su explotación.

Ahora bien, por lo que respecta a la legislación aérea nacional el artículo 49 de la Ley de Aviación Civil establece que el contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero,

²⁷ TAPIA SALINAS, Luis. *Op. cit.* p. 435.

²⁸ CHÁVEZ CASTILLO, Raúl. *Diccionario Práctico de Derecho*. Porrúa, México, 2005, p. 60.

por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio. Y, que dicho contrato debe constar en un billete de pasaje o boleto.

“Artículo 49 LAC. El contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio.

El contrato deberá constar en un billete de pasaje o boleto, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana correspondiente.”.

Asimismo, la Ley en su siguiente artículo establece que cuando se trate de servicios de transporte aéreo nacional, los pasajeros tendrán derecho al transporte de su equipaje dentro de los límites de peso, volumen o número de piezas establecidos en el Reglamento y disposiciones correspondientes, pero, cuando el vuelo sea internacional dichos límites serán fijados de conformidad con los Tratados Internacionales.

Por su parte el artículo 51 del ordenamiento jurídico mencionado con antelación prescribe que para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte aéreo de pasajeros se sujetará a lo dispuesto en los Tratados Internacionales y a dicha Ley, y que, para este tipo de servicios, el concesionario o permisionario deberá exigir a los pasajeros la presentación de los documentos oficiales que acrediten su legal internación al país de destino del vuelo respectivo.

CONTRATO DE TRANSPORTE DE CARGA: La carga es una expresión muy propia del Derecho Marítimo y que se ha tratado con éxito de introducir en la legislación aérea con el fin de comprender bajo este título algunos objetos, sobre los que existían resistencias muy naturales a considerarlos como mercancías. De igual manera cabe aclarar que la carga y el equipaje son dos conceptos totalmente diferentes y aún más respecto a la regulación de estos en el Derecho Aéreo.

El Anexo IX "Facilitación" al Convenio sobre Aviación Civil Internacional define a la carga como todos los bienes que se transportan en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Una definición que propongo sobre qué se debe entender por carga es: todas aquellas cosas que, propuestas para su transporte aéreo por un remitente y no comprendidas ni dentro del equipaje ni en ninguna de las excepciones y prohibiciones expresas (cadáveres y animales), son aceptadas por un transportista, y en consecuencia, se transportan o han de ser transportadas en una aeronave en las condiciones estipuladas en el contrato o carta de porte.

Sin embargo, antes de que se llegara a una definición clara de lo que hoy se entiende por carga, este concepto era utilizado como sinónimo de mercancía y debido a que el Convenio de Varsovia no trajo consigo una definición de la misma, ello motivó a que se llevaran a cabo diversos intentos de dar un concepto satisfactorio, entre los cuales puede señalarse una serie de posiciones bastante dispar.

El Comité Jurídico de la OACI en una de sus primeras reuniones consideró a la mercancía como todo aquello que se transportaba en nombre de un transportista.

Desde otro punto de vista, el Mayor Beaumont, se refirió a las mercancías como todas aquellas cosas que sean transportadas a un remitente, de acuerdo con el contrato de transporte.

Por su parte el Subcomité reunido en París para tratar su proyecto de reformas al Convenio de Varsovia se refirió a las mercancías como todas las cosas que el transportista acepta para su transporte por aeronave, con exclusión de los equipajes.

Como se puede apreciar, tanto el Mayor Beaumont y como el Subcomité reunido en París para tratar su proyecto de reformas al Convenio de Varsovia

propusieron definiciones que hacían expresa referencia al contrato de transporte aéreo, ya que incluían la necesidad de la aceptación de la mercancía por parte del transportista.

Sin embargo, es la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, (en inglés *International Air Transport Association* o IATA), la que propone una definición más acertada que las anteriores ya que define a las mercancías como cualquier clase de bienes transportados o que hayan de ser transportados en un avión, excepto el correo o cualesquiera otros bienes transportados en virtud de los términos de un Convenio Postal Internacional, equipajes o géneros del transportista.

El jurista Tapia Salinas da el siguiente concepto: “Las mercancías son todas aquellas cosas que, propuestas para su transporte por un remitente y no comprendidas en las excepciones y prohibiciones expresas, son aceptadas por un transportista y, en consecuencia, se transportan o han de ser transportadas en una aeronave en las condiciones estipuladas en el contrato o carta de porte.”²⁹.

Federico Videla muestra en el Tomo III de su libro *Derecho Aeronáutico* que debe darse una doble acepción a la expresión “mercancías”; es decir, menciona que desde un punto de vista comprensivo, significan todas las cosas transportadas que no sean equipajes ni piezas postales y, desde otro, significan algo más restringido, donde deben excluirse hipótesis especiales, como los efectos propios del transportista y las cosas transportadas clandestinamente.³⁰

Ahora bien, como se puede apreciar los términos carga y mercancía son utilizados como sinónimos, sin embargo, en la legislación aérea mexicana cuando se habla del contrato de transporte de éstas se utiliza la acepción carga, la cual como se dijo en líneas anteriores son todas aquellas cosas que, propuestas para su transporte por un remitente y no comprendidas dentro del

²⁹ Tapia Salinas. *Op. cit.* p. 403.

³⁰ VIDELA ESCALADA, Federico N. *Op. cit.* pp. 252 y 253.

equipaje ni en ninguna de las excepciones y prohibiciones expresas (cadáveres y animales), son aceptadas por un transportista, y en consecuencia, se transportan o han de ser transportadas en una aeronave en las condiciones estipuladas en el contrato o carta de porte.

El maestro Chávez Castillo define al contrato de transporte de carga como: “El acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de un punto de origen a otro de destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio.”³¹.

Por su parte Tapia Salinas lo define como: “aquel mediante el cual una empresa de transporte aéreo o un simple transportista, en determinadas condiciones, se compromete a trasladar de un lugar a otro, por vía aérea en una aeronave, unos determinados objetos considerados como mercancías, por encargo de una persona física o jurídica, denominada expedidor o remitente, y para su entrega a otra física o jurídica concretamente individualizada llamada destinatario.”³².

Ahora bien, por lo que respecta a la legislación aérea nacional, la Ley de Aviación Civil define al contrato de transporte de carga como el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de un punto de origen a otro de destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio. Dicho contrato debe constar en una carta de porte o guía de carga, que el concesionario o permisionario expedirá al embarcador al recibir las mercancías bajo su custodia.

Asimismo, el embarcador será responsable de la exactitud de las declaraciones consignadas por él o sus representantes en la carta de porte o guía de carga aérea. Sin embargo, el porteador tendrá derecho de retener la

³¹ CHÁVEZ CASTILLO, Raúl. *Op. cit.* p. 61.

³² TAPIA SALINAS, Luis. *Op. cit.* p. 487.

carga hasta en tanto se cubre el precio indicado por el transporte en la carta de porte o guía de carga aérea.

“Artículo 55 LAC. Se entiende por contrato de transporte de carga el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de un punto de origen a otro de destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio.

Este contrato deberá constar en una carta de porte o guía de carga aérea, que el concesionario o permisionario expedirá al embarcador al recibir las mercancías bajo su custodia, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana respectiva.

El embarcador será responsable de la exactitud de las declaraciones consignadas por él o sus representantes en la carta de porte o guía de carga aérea.

Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte de carga se sujetará a lo dispuesto en los tratados y en esta Ley.”.

Ahora bien, líneas atrás considere pertinente hacer la aclaración de que carga y equipaje son dos conceptos totalmente diferentes y aún más en su tratamiento jurídico, es por esto, que creo que es conveniente hacer unas breves acotaciones respecto a qué es y como está regulado el equipaje en el Derecho Aéreo para despejar toda clase de dudas y ambigüedades sobre este tema.

El primer problema que se presenta respecto al transporte de equipajes consiste en la dificultad existente para comprender en un solo concepto las diferentes cosas comprendidas bajo aquella denominación común.

El Convenio de Varsovia no incluyó definición alguna en su texto. Por su parte el Anexo IX “Facilitación” al Convenio sobre Aviación Civil Internacional define al equipaje como aquellos artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

Romanelli expresa que el equipaje aéreo está formado por las cosas de uso personal y doméstico del viajero y que éste debe ser transportado conjuntamente con aquel. Es decir, –agrega Romanelli– es equipaje cualquier

objeto que el transportista se compromete a transportar conjuntamente con el pasajero a título de obligación accesoria de un contrato de transporte.

Videla Escalada considera que el concepto de Romanelli es correcto ya que para él por equipaje se debe entender como el conjunto de cosas de uso personal y doméstico que el viajero lleva en el mismo vuelo en el que se traslada.

Ahora bien, la doctrina francesa, entiende que el equipaje comprende todos los efectos que el viajero desea llevar consigo en su viaje; mientras que, la doctrina alemana, únicamente incluye a los elementos que le son útiles o necesarios en el viaje.

Esta última acepción ha prevalecido en los trabajos de la IATA, que definen al equipaje como los artículos, efectos y otras propiedades personales del pasajero, necesarias o apropiadas para usar y proporcionarle comodidad o conveniencia en relación con su viaje, a lo que agrega que quedan comprendidos en el concepto tanto a los efectos registrados como los de mano, aunque difieran los regímenes de ambas categorías.

Esta definición permite distinguir claramente a los equipajes de las mercancías, distinción de suma importancia por el diferente tratamiento jurídico de unos y otras y que reposa sobre el criterio de ligar a los equipajes con el uso personal del viajero y a las mercancías con el interés mercantil del expedidor y el transportista.

Es necesario, desde el punto de vista jurídico, diferenciar al equipaje de mano del registrado o facturado ya que la base de su tratamiento jurídico diverso surge de la entrega del segundo al transportista, hecho jurídico relevante que no se produce respecto a los de mano. El equipaje de mano es todo aquel que el viajero lleva consigo y no ha entregado al transportista para su custodia y el equipaje facturado es todo aquel que el viajero entregó y consignó su custodia al transportista. Esto significa que el equipaje facturado o registrado queda bajo la guarda exclusiva del transportista y que el pasajero se

libera de toda vigilancia a su respecto, circunstancia cuya importancia jurídica radica en materia de responsabilidad.

Las características del equipaje justifican plenamente la solución de que sólo puede hablarse de transporte de equipaje por la circunstancia de tratarse de un transporte de cosas *accesorio* del transporte de pasajeros, en la intención de las partes, ya que sólo tiene lugar debido al viaje de aquellos. Precisamente, esa *accesoriedad* es la nota definitoria de todo transporte de equipaje, tanto del de mano como del facturado.

En conclusión, el concepto de equipaje como noción general comprende todos los bienes que no necesariamente son propiedad del pasajero; sin importar que le sean útiles o necesarios en el viaje; que son llevados en la aeronave mediante convenio con el explotador a título de obligación accesoria de un contrato de transporte y; que su transporte no lleva consigo un fin o interés mercantil parte del mismo (pasajero).

CONTRATO DE TRANSPORTE DE CORREOS: La última especie que contempla la Ley de Aviación Civil y que se encuentra regulada en sus artículos 57 y 58 es la del servicio de transporte aéreo de correos, que por sus notas específicas, requieren regulación especial.

El correo o piezas postales son aquellas cosas que el Estado, como encargado de las comunicaciones dentro de su territorio y mediante su adhesión al organismo universal, en cuanto a las comunicaciones internacionales, entrega al transportista para su traslado a un lugar determinado.

Es evidente que el Estado mexicano no puede desentenderse de este medio de comunicación, particularmente apto para el cumplimiento de sus funciones. Es importante destacar que, en otros lugares, como en Francia, el correo tuvo relevancia muy grande al comienzo de la historia de la aviación y cabe decir que se desarrolló antes de comenzar a funcionar ordenadamente las operaciones de transporte de pasajeros y de carga.

El transporte aéreo de correo o postal puede ser cumplido directamente por el Estado y, en tal supuesto, se trata del más típico caso de transporte público en la acepción más pura de la expresión, o bien, mediante acuerdos entre la Administración Pública con los transportistas particulares, que revisten la calidad de convenciones administrativas.

El artículo 57 antes citado define al contrato de transporte de correos como el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el organismo público descentralizado que preste el servicio público de correo, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar correspondencia de un punto de origen a otro de destino, contra el pago de un precio. De igual manera, los concesionarios o permisionarios serán responsables ante los pasajeros, embarcadores o el organismo descentralizado por los actos u omisiones que realicen terceros que, en su caso, hubieren contratado los propios concesionarios o permisionarios para la prestación de los servicios de transporte y que en las tarifas que ofrezcan los concesionarios o permisionarios estarán incluidos los gastos que se originen por la contratación de dichas terceras personas.

“Artículo 57 LAC. Se entiende por contrato de transporte de correos, el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el organismo público descentralizado que preste el servicio público de correo, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar correspondencia de un punto de origen a otro de destino, contra el pago de un precio.

Con sujeción a la presente Ley, las partes celebrarán el contrato de transporte de correos con las modalidades que convenga a la prestación eficiente del servicio.”.

1.2.2) SERVICIO PRIVADO.

La segunda gran subdivisión del servicio de transporte aéreo según la legislación aérea nacional es la del servicio privado en contraposición al servicio público.

En el sector de los servicios de transporte aéreo privado se ubican, los comerciales y los no-comerciales, cuya diferenciación dependerá de su ejecución por una empresa mercantil, dotada de su consiguiente fin de lucro. Sin embargo ni la Ley de Aviación Civil ni su Reglamento definen que se entienda por servicio privado, sólo lo clasifican en comercial y no-comercial. No obstante esto, se puede obtener sus características del artículo 5 fracción I inciso b que prescribe lo siguiente:

“Artículo 5 LAC. Las aeronaves mexicanas se clasifican en:

I. Civiles, que podrán ser:

- a) De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional, y
- b) Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio al público o para el transporte particular sin fines de lucro, y aquellas cuyo fin expreso sea la experimentación, acrobacia, exhibición y las que por su naturaleza sean de colección.”.

Por lo tanto, el servicio de transporte aéreo privado en México es aquel que se realiza por aeronaves mexicanas civiles utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio al público o para el transporte particular sin fines de lucro, y aquellas cuyo fin expreso sea la experimentación, acrobacia, exhibición y las que por su naturaleza sean de colección.

1.2.2.1) COMERCIAL Y NO-COMERCIAL.

El servicio de transporte aéreo privado comercial encuentra su regulación en el artículo 27 de la Ley de Aviación Civil y en el artículo 14 de su Reglamento. Lo definen como aquél transporte aéreo que se destina al servicio de una o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la misma aeronave, con fines de lucro.

Asimismo, prescriben ambos artículos antes citados que dentro del transporte aéreo privado comercial se encuentra la renta de aeronaves a terceros, y, los servicios aéreos especializados que, a su vez, comprenden los de aerofotografía, aerotopografía, capacitación y adiestramiento, fumigación aérea, provocación artificial de lluvias, publicidad comercial, entre otros.

Por su parte el Reglamento estipula que dicho servicio de transporte aéreo privado está sujeto a permiso, diferente a la concesión que solo es otorgada para la prestación de servicios públicos.

“Artículo 27 LAC. Se considera transporte aéreo privado comercial aquél que se destina al servicio de una o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la misma aeronave, con fines de lucro.

Dentro del transporte aéreo privado comercial se encuentran los servicios aéreos especializados que, a su vez, comprenden los de aerofotografía, aerotopografía, publicidad comercial, fumigación aérea, provocación artificial de lluvias y capacitación y adiestramiento, entre otros.

En el caso de aeronaves extranjeras que presten servicios de transporte aéreo privado comercial, se estará a lo dispuesto en los tratados y en las leyes aplicables.”.

“Artículo 14 RLAC. El servicio de transporte aéreo privado comercial está sujeto a permiso y debe operar sólo en las áreas autorizadas por la Secretaría, previo cumplimiento de las condiciones y requisitos que marquen la Ley, este Reglamento y las normas oficiales mexicanas correspondientes. Este servicio se clasifica en las modalidades de:

- I. Renta de aeronaves a terceros;
- II. Servicios aéreos especializados, y
- III. Los que la Secretaría determine en atención al desarrollo tecnológico conforme a la norma oficial mexicana correspondiente.

La solicitud de autorización para modificar las áreas de operación a que se refiere este artículo se debe resolver en un plazo que no exceda de diez días hábiles, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud. Si después de dicho plazo no se ha emitido resolución alguna, ésta se considerará como otorgada.”.

Por lo que respecta al servicio de transporte aéreo privado no-comercial se encuentra regulado en la Ley de Aviación Civil en el artículo 28 y en su Reglamento en los artículos 58, 59, 60, 61, 62 y 63. Al respecto definen al servicio de transporte aéreo privado no-comercial como aquel que se destina a uso particular sin fines de lucro, el cual no requerirá de permiso ni concesión, sino solo acreditar que cuenta con los certificados de matrícula y aeronavegabilidad correspondientes y con una póliza de seguro. Entre los

servicios que se prestan en esta modalidad están los de transporte particular, acrobacia, exhibición, colección y para fines recreativos.

“Artículo 28 LAC. Se considera transporte aéreo privado no comercial aquél que se destina a uso particular sin fines de lucro.

La operación de las aeronaves de transporte aéreo privado no comercial no requerirá de permiso; pero deberá contar con los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, y con póliza de seguro.

Las personas que operen las aeronaves a que se refiere este artículo, en ningún caso podrán prestar servicios comerciales a terceros.

El transporte aéreo privado no comercial se registrará específicamente por esta Ley, su Reglamento y por las disposiciones legales aplicables.”.

“Artículo 58. El transporte aéreo privado no comercial es el que se realiza sin fines de lucro y tiene por objeto atender necesidades e intereses particulares del propietario o poseedor, incluyendo, entre otros, fines recreativos.”.

Ahora bien, de estos tres tipos de contratos o servicios (de pasajeros, de carga y de correos) se vislumbra claramente que estos contratos son de adhesión porque no existe una verdadera negociación entre las partes, esto es, el pasajero está obligado a adoptar y cumplir las condiciones impuestas por el transportista.

Puedo concluir el presente capítulo, después de ya haber estudiado y analizado tanto la naturaleza jurídica del servicio de transporte aéreo así como su clasificación en servicio público y en servicio privado con cada una de sus subdivisiones proponiendo una proposición clara y exacta de los caracteres genéricos y diferenciales de este contrato:

“El servicio de transporte aéreo es el contrato (acuerdo de voluntades) que celebra una persona denominada concesionario o permisionario y otra denominada pasajero, embarcador o servicio postal, que tiene por objeto trasladar de un punto de origen a uno de destino, personas o bienes. Este puede ser, atendiendo a quién lo preste: público, al público o privado; atendiendo a sobre dónde se conduzca: nacional o internacional; a cómo se procure: regular o no-regular; atendiendo qué transporte: de

pasajeros, de carga o de correos; atendiendo al lucro: comercial o no-comercial y; atendiendo a los gravámenes para las partes: oneroso o gratuito.”.

CAPÍTULO 2.

DERECHOS HUMANOS Y DERECHOS DE LAS PERSONAS DISCAPACITADAS.

Ya he tratado una tercera parte de esta investigación en el anterior capítulo, al estudiar todo lo relativo a qué es y cómo está regulado el servicio de transporte aéreo en nuestra legislación nacional positiva vigente, aclarando su naturaleza jurídica, qué tipo de contrato es, sus principales características y elementos, así como los derechos y obligaciones que las partes adquieren al contratar en alguna de sus distintas modalidades. Ahora bien, es momento de entrar al estudio de la segunda tercera parte de esta investigación que versa sobre la regulación jurídica que han tenido históricamente los derechos humanos o del hombre y principalmente los derechos de las personas discapacitadas tanto en el ámbito internacional como en el nacional.

2.1) BREVES ACOTACIONES SOCIOLOGICAS SOBRE LOS DERECHOS HUMANOS.

Los derechos son una clase de pretensiones dotadas de una fuerza y legitimidad sociales particulares. Mientras los intereses pueden ser, en términos generales, objeto de negociación y compromiso, los derechos deben ser respetados sin condiciones, y en el caso de los derechos humanos se refuerza esta cualidad, pues se trata de valores con pretensiones de universalidad y de las demandas sociales más fundamentales.¹

Hablar de los derechos humanos, tratar acerca de ellos, precisarlos, aplicarlos y definirlos, así como buscar su más honda fundamentación filosófica y su más adecuada y eficaz protección jurídica es, quizá, el máximo imperativo de nuestros tiempos.

¹ *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*. Nueva serie, Año XXVIII, Núm. 84, septiembre-diciembre de 1995, UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, p. 959.

A pesar de la gran cantidad de literatura jurídica y filosófica escrita sobre los derechos humanos, y de los múltiples y variados documentos que acerca de ellos han sido expedidos por los organismos internacionales, éstos siguen sin respetarse, lo que contribuye a configurar la triste y frustrante imagen de un mundo en el que ha habido, y sigue habiendo, prodigiosos avances en la ciencia y en la técnica, pero grandes retrocesos en la salvaguarda y práctica de los valores.

No se trata nada más de conocerlos y precisar sus características filosóficas y jurídicas, sino, sobre todo, de hacer una enérgica defensa de los mismos frente a las amenazas del abuso de la autoridad estatal. Hay que crear conciencia en los hombres de nuestro tiempo, o fortalecerla, en su caso, de la urgente necesidad de luchar por la efectiva vigencia de esos derechos y de los valores que contienen, en todos los momentos y circunstancias de la vida: no sólo en la actividad política y jurídica, sino en la familia, en la escuela, en la comunidad profesional, en la empresa económica, en cualquier tipo de quehacer humano colectivo.

Los fundamentos filosóficos de los derechos humanos radican en la naturaleza misma del hombre, ser racional y libre, y que no le vienen ni de la sociedad, ni del Estado, ni del mero reconocimiento que de ellos hacen las legislaciones positivas. Estas deben declararlos y señalar las garantías jurídicas que aseguren su vigencia, pero suponen su existencia anterior que, ciertamente, está por encima y es independiente de la voluntad estatal.

Así lo han reconocido todos los pueblos civilizados del mundo desde la antigüedad hasta nuestros días. Fuera de regímenes despóticos y absolutistas, en los que la voluntad de los gobernantes era la suprema ley y los gobernados no podían hacer otra cosa que someterse y obedecer, como ocurrió en el Antiguo Oriente y en algunas épocas y circunstancias en Grecia y Roma, la característica de las sociedades más avanzadas fue siempre la de reconocer la necesidad de la participación ciudadana en la integración de los gobiernos. El derecho de los miembros de la *polis* o de la *civitas* para intervenir en la vida de

su comunidad y en la elaboración de las leyes fue la base del constitucionalismo clásico.

La defensa y exigencia de los derechos humanos que se hace en el sistema jurídico nace y se inspira previamente en la concepción filosófica de la persona, de cuya naturaleza se desprenden ciertos atributos esenciales. De la fundamentación filosófica se deriva su exigencia normativa en el derecho positivo. Traduciendo en otras palabras, esto se expresa así: La filosofía discursiva inspira una concepción integral de los derechos humanos, mientras que el sistema jurídico político los hace vigentes en un tiempo y lugar determinado.²

Asimismo, hablar de los derechos humanos presenta un sin número de ambigüedades, entre ellas, su propia definición.

Juan Pablo II decía en su discurso de octubre de 1995 en la Asamblea General de la ONU que los derechos humanos son aquellos derechos que están arraigados en la naturaleza de la persona, son derechos que reflejan las exigencias objetivas e inviolables de una ley moral universal.

Los tratadistas de derecho internacional definen a los derechos humanos como: "derechos fundamentales que el hombre posee por el hecho de ser hombre, por su propia naturaleza y dignidad; derechos que son inherentes y que lejos de nacer de una concesión de la sociedad política, han de ser por ésta consagrados y garantizados".

Entre las ambigüedades de fundamentación sobre esta expresión de derechos humanos, los argumentos se podrían resumir en los siguientes grupos:

- No existe fundamento para los mismos. Hablar de los derechos humanos no puede ser más que una metáfora, aunque útil en la práctica

² NAVARRETE, Tarcisio. *Los Derechos Humanos al alcance de todos*. 2ª ed., Diana, México, 1992, p. 17.

política, no en la práctica. Es esta la línea argumentativa de los estructuralistas y posestructuralistas.

- No existe un fundamento absoluto de los derechos humanos en una naturaleza humana, sino que la fundamentación es inmanente a la conciencia del sujeto. Se trata de un fundamento provisional. Los derechos humanos son siempre revisables. En esta línea se argumenta desde el relativismo, el contractualismos, el historicismo y en el funcionalismo.
- Los derechos humanos están fundados es la esencia humana y, por tanto, en la ley natural escrita por Dios, en el corazón de los hombres y, en última instancia, en Dios mismo. En este caso, los derechos humanos no se pueden conocer inmediatamente en su totalidad, sino que necesariamente el hombre va descubriéndolos tomando conciencia de ellos a través de la historia.³

Sin embargo, para los principales exponentes del iusnaturalismo, Tomás de Aquino y Francisco Suárez, la persona humana es poseedora de ciertos valores inherentes y que la norma jurídica sólo se limita a consagrarlos en los ordenamientos legales; el hecho de que el ordenamiento jurídico positivo no los reconozca, no le quita valor a tales derechos.

Para los positivistas Augusto Comte, Emmanuel Kant y Hans Kelsen, es Derecho sólo aquello que ha mandado el poder gobernante, por virtud simplemente del que lo manda, y, considera que los derechos humanos vienen dados por la Ley; si un derecho no está en la Ley, no es derecho, es decir los derechos del hombre son voluntad del legislador.

El tratadista Italiano Rodolfo Piza define a los derechos humanos como determinadas situaciones favorables par el ser humano como tal, que se suponen derivadas de su intrínseca dignidad y necesarias para el desarrollo pleno de su personalidad, y que por lo tanto, se reclaman como derechos

³ HERRERO, Montserrat. *Problemas actuales sobre Derechos Humanos. Una propuesta filosófica*. UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2001, pp. 120 y 121.

fundamentales frente a todos los demás hombres y de modo especial, frente al Estado y el poder.

Tarcisio Navarrete indica que es el conjunto de atributos y facultades inherentes a la naturaleza de la persona humana, reconocidos o no por la ley, que requiere para su pleno desarrollo personal y social.⁴

Los derechos del hombre son aquellos que reconoce el orden jurídico de un país determinado, dándoles normalmente un rango especial, bien sea por las normas que los definen o por los sistemas que se establecen para su salvaguarda.

Carrillo Flores menciona que Edward H. Capr, Presidente de la Comisión de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Culturización (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*, UNESCO), en julio de 1947, indicó que los derechos del hombre son valores que señalan lo que es natural y justo pero además exigen aquellas condiciones de vida sin las cuales, en cualquier fase histórica dada de una sociedad, los hombres no pueden dar de sí lo mejor que hay en ellos como miembros activos de la comunidad, porque se ven privados de los medios para realizarse plenamente como seres humanos.⁵

El léxico “derechos del hombre” surge de la Declaración⁶ Francesa de 1789 y alude al ser humano como sujeto activo o titular, pero fueron derechos

⁴ BUECHOT PUENTE, Mauricio. *Los Derechos Humanos y su fundamentación filosófica*. Universidad Iberoamericana, México, 1997, pp. 16-19.

⁵ CARRILLO FLORES, Antonio. *La Constitución, la Suprema Corte y los Derechos Humanos*. Porrúa, México, 1981, pp. 186 y 187.

⁶ El maestro Arrellano García en su libro *Segundo Curso de Derecho Internacional Público*, nos muestra las diferentes terminologías con las cuales se les suele denominar a los Tratados Internacionales y entre las cuales se encuentra la “Declaración”. Señala que para el jurista Manuel J. Sierra predomina una verdadera anarquía en el uso de términos sobre Tratado Internacional y entre estos está la Declaración y que esta se usa cuando se trata de establecer principios jurídicos o de afirmar una actitud política común. De igual manera Arrellano García reproduce el concepto del internacionalista brasileño Hildebrando Accioly sobre la Declaración y menciona que, como manifestación de acuerdo internacional, se emplea en más de un sentido, así, cuando se tiene intención de proclamar ciertas reglas o principios de Derecho Internacional reconocidos por las partes contratantes; sirve también, para aclarar o interpretar algún acto internacional anterior; finalmente, ya ha sido empleada para designar el simple ajuste por el cual las partes contratantes se reconocen, o reconocen a los respectivos súbditos

del hombre únicamente los que la Comisión de la época incluyó en esa categoría.

El léxico “derechos de la persona humana” parece una mejor solución a las anteriores, y en nuestro tiempo puede ser equivalente, a lo mejor, con algo más de sabor iusfilosófico a la de los derechos humanos.

La expresión derechos humanos acumula una carga valorativa y de Derecho Positivo, que supera con abundancia a lo que a fines del siglo XVIII se puso bajo el rótulo de derechos del hombre.

El tratadista español Manuel Aragón señala que los derechos de los ciudadanos son fundamental-mentales no sólo porque sin ellos no serían ciudadanos, es decir, hombres libres, ni el pueblo soberano, esto es pueblo libre, sino además porque tales derechos se reconocen en la norma fundamental, esto es, en la propia Constitución. La consecuencia de ello es la eficacia jurídica de tales derechos constitucionales, su aplicación directa por los jueces y la inaplicación de la ley o del acto de los poderes públicos que los vulneren.

No hay derechos absolutos, por principio, y es la ley, en el marco de la Constitución, la que garantiza el desarrollo normativo equilibrado de los distintos derechos constitucionales. Sistema que se consigue más adecuadamente por intervención del legislador como resultado de la práctica judicial.

La tratadista mexicana María del Pilar Hernández Martínez sostiene que los derechos del hombre son los derechos válidos para todos los pueblos y en todos los tiempos; tales derechos tienen su origen, precisamente, en la propia naturaleza humana y de ahí se derivan sus caracteres de inviolables,

o ciudadanos, determinados derechos. Véase, ARRELLANO GARCÍA, Carlos. *Segundo Curso de Derecho Internacional Público*. Porrúa, México, 2004, pp. 633-638. Por su parte, la *Enciclopedia Jurídica Latinoamericana* del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM define a la Declaración como una “Plasmación jurídica de ideales”. Véase, *Enciclopedia Jurídica Latinoamericana, Tomo IV*. Porrúa-UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2006, p. 61.

intemporales y universales. Son los que pertenecen al hombre en cuanto tal, es decir, derechos naturales son los inherentes al individuo y anteriores a cualquier contrato social.⁷

Los derechos humanos definen una condición obvia: son derechos inherentes al hombre por su sola condición de tal. Por tanto, no requieren positivización alguna ni concesiones graciosas de la solidaridad política.⁸

Jorge Fernández Ruiz sostiene que por el solo hecho de serlo, el hombre tiene un cúmulo de derechos constitutivos de su ámbito mínimo de libertad. Se trata de los derechos subjetivos orientados a preservar y salvaguardar la dignidad humana, considerados derechos humanos, los cuales existen con, sin y aún contra la voluntad de los gobernantes, del Estado y del ser humano mismo, por ser de carácter inalienable, intransmisible e irrenunciable, porque los derechos humanos son consustanciales a la naturaleza misma del hombre.⁹

El artículo sexto del Reglamento Interno de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos define a los derechos humanos como los inherentes a la naturaleza humana, sin los cuales no se puede vivir realmente como ser humano; es decir, son todos aquellos derechos que tiene la persona por el simple hecho de serlo y que la autoridad es obligada a respetar y proteger.

Dentro de los derechos humanos se encuentra el derecho a la protección de la salud física y mental, que es de naturaleza social y que el Estado tiene obligación de satisfacer de acuerdo con los principios de derechos humanos. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce este derecho en el artículo cuarto, párrafo cuarto, reglamentado por la Ley General de Salud, de igual manera se recoge en Pactos, Convenios y Tratados Internacionales suscritos y ratificados por el país, así como en otros

⁷ Congreso Internacional sobre el 75º Aniversario de la Promulgación de la CPEUM. UNAM, México, 1993, pp. 9, 20, 254 y 255.

⁸ GOZAINI, Osvaldo Alfredo. *El Derecho Procesal Constitucional y los Derechos Humanos*. UNAM, México, 1995, p. 16.

⁹ FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge. *“Problemas actuales de Derecho Constitucional”, Estudios en homenaje al Dr. Jorge Carpizo*. UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1994, p. 117.

documentos consensados por la comunidad internacional, principalmente los principios para la protección de los enfermos mentales y para el mejoramiento de la atención de la salud mental aprobados por la Organización de las Naciones Unidas.

Los derechos del hombre se refieren al ámbito de la vida individual del sujeto frente al Estado, mientras que los derechos del ciudadano constituyen prerrogativas del individuo como miembro de una sociedad política. Los dos principios rectores de esta Declaración son la libertad y la igualdad, sin más distinción que la fundada en el bien común.¹⁰

Jesús Rodríguez y Rodríguez conceptualiza la noción de los derechos humanos como “el conjunto de facultades, prerrogativas, libertades y pretensiones de carácter civil, político, económico, social y cultural incluidos los recursos y mecanismos de garantía de todas ellas, que se reconocen al ser humano, considerado individual y colectivamente”.¹¹

El concepto de los derechos humanos es en su origen una idea política expresada en la exigencia del respeto irrestricto del Estado a la libertad e igualdad de la persona. Estas prerrogativas constituyen el escudo del hombre contra el arbitrio de los gobernantes, para dar sentido y destino a su relación, no sólo frente al Estado sino también frente a sus semejantes.

El concepto actual de los derechos humanos se consolidó a partir de profundas y longevas consideraciones de tipo filosófico en torno de una serie de reflexiones sobre la condición humana en su interacción social.

En el campo jurídico, los derechos humanos son principio y fin de la disciplina. Es decir, la norma jurídica, en tanto objeto de estudio del Derecho, tiene como causa y finalidad al hombre. Por ello, la disciplina jurídica bien puede ser entendida como el espacio natural de estudio de los derechos

¹⁰ SÁNCHEZ VIAMONTE, Carlos. *Los Derechos del Hombre en la Revolución Francesa*. UNAM, México, 1956, pp. 52 y 53.

¹¹ *Diccionario Jurídico Mexicano, Tomo II*. Porrúa-UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1989, pp. 1063-1065.

humanos. Los juristas se desenvuelven en un marco de normas que ordenan una convivencia social constituida por y para el hombre.¹²

El Doctor Víctor Martínez Bulle Goyri sostiene que hoy los derechos humanos son criterio de legitimidad y elemento de legitimación del ejercicio del poder político.

Un régimen es legítimo en su origen cuando es producto de procesos electorales universales, con voto secreto y transparencia en los resultados; esto es, cuando es fruto de un proceso de ejercicio respetuoso de los derechos de participación política de los ciudadanos, que también son derechos humanos. Y en el ejercicio cotidiano del poder político sucede algo similar, pues se juzga como un ejercicio legítimo del poder aquel que se realiza en el marco del respeto, promoción y tutela de los derechos humanos.

Con toda certeza una norma, o incluso un orden jurídico, es justo cuando contempla y respeta a los derechos humanos, y no lo es si los ignora, violenta o les niega su tutela.

José Gastan Tobeñas al respecto indica que los llamados derechos del hombre se pueden definir como aquellos derechos fundamentales de la persona humana —considerada tanto en su aspecto individual como social— que corresponden a éste por razón de su propia naturaleza y que deben ser reconocidos y respetados por todo poder y autoridad y toda norma jurídica positiva, cediendo, no obstante, en su ejercicio ante la exigencias del bien común.

El Dr. Ignacio Burgoa Orihuela considero que los derechos humanos se traducen en imperativos éticos emanados de la naturaleza del hombre que se traducen en el respeto a su vida, dignidad y libertad en su dimensión de persona o ente auto teleológico.

¹² LARA APONTE, Rodolfo. *Los Derechos Humanos en el constitucionalismo mexicano*. Serie G, Estudios Doctrinales, Núm. 151, UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1993, pp. 9 y 15.

Bien, la noción "derechos humanos", en la lingüística mexicana alude a las actividades o prácticas relativas al respeto, protección, promoción o reivindicación de la persona humana ante una o varias normas de manifestación de poderes sociales o políticos. Es, sucintamente, una concepción de moral positiva acerca de la persona humana y de la relación que respecto ella deben guardar, en la realidad, sociedades e instituciones. Es un punto de vista, una idea de justicia para juzgar la actuación de esas sociedades y de esas instituciones.

Los atributos con que se define al ser humano son calificados como "derechos" en una acepción no jurídica de la expresión. Por lo tanto el iusnaturalismo no plantea, aunque quisiera, una noción jurídica sino una noción axiológica de los derechos humanos, de donde resulta absurdo pretender derivar "derechos" en su sentido jurídico, de dichas exigencias morales.

El filósofo italiano Norberto Bobbio ha captado perfectamente el enredo conceptual a que da lugar interpretar la expresión "derechos naturales" en el sentido jurídico: "Hablar de derechos naturales o fundamentales o inalienables o inviolables es usar fórmulas del lenguaje persuasivo que pueden tener una función práctica en un documento político para dar mayor fuerza a un reclamo, pero no tienen ningún valor teórico, y son por lo tanto completamente irrelevantes en una discusión de teoría del Derecho."

Los denominados "derechos naturales" poseen el estatuto de llamados a la conciencia moral de las personas —de ahí la idea de exigencias— que predicán una serie de valores —bienes morales— que, se supone, comportan los seres humanos por su sola naturaleza, es decir, por su mera condición de tales.

Es en las Declaraciones Políticas del siglo XVIII donde a los derechos humanos se les han otorgado de manera definitiva las características singulares con que generalmente se les identifica. De hecho, estas características forman parte de aquella idea común que predomina sobre

dichos derechos y cuyo antecedente se encuentra, principalmente, en las doctrinas contractualistas-iusnaturalistas de los siglos XVII y XVIII. Por ello se alude a los derechos humanos como derechos universales, absolutos, inalienables y eternos.

La idea de derechos humanos es, además, concebida multidimensionalmente. Con ello se quiere subrayar, que posee un carácter dinámico, desenvolviéndose como un conjunto de valores o principios éticos, forjados históricamente y reflejados en normas jurídicas gracias a una voluntad y actitud política e ideológica específica. En otros términos, los derechos humanos como una creación de la cultura humana puesta al servicio de una concepción determinada del hombre, que como cualquier actitud ante una posición moral o jurídica, puede o no ser voluntaria y libremente asumida.

Esta especie de desacralización del concepto derechos humanos no significa restarle importancia, sino analizar sin prejuicios la que efectivamente tiene, esto es, aquella que puede razonablemente sustentarse con argumentos inteligibles y susceptibles de ser explicados y discutidos abiertamente. Sólo así pueden asumirse los derechos humanos sin dogmas, por tanto, como una actitud ética, jurídica y política, no sólo conveniente socialmente —y en este sentido útil— sino moralmente justa.

Adoptar los derechos humanos implica comprometerse a la construcción por parte de la sociedad y los Estados, al interior y fuera de sus fronteras, de un marco específico de respeto a la vida y condición humanas como valores fundamentales.

En tal entendido, los derechos humanos concebidos inicialmente como una idea muy general y con un denominador común compartido por legos y concedores, ha pasado a ser un concepto con una doble personalidad básica, axiológica y jurídica, de la que pueden predicarse respectivamente, dos nociones. Primero, los derechos humanos serán el conjunto de principios o exigencias éticas que conciben al hombre como el valor por excelencia; segundo, históricamente, han sido consagradas en instrumentos jurídicos que

progresivamente les han dotado de la fuerza, que en el más amplio sentido del término, el derecho legítimamente posee.

Las características que los identifican se mueven con diferente consistencia en sus dimensiones axiológica y jurídica. Sus rasgos, al parecer, van más dirigidos a subrayar su urgencia o importancia moral, su aspiración de ser, efectivamente, derechos de aplicación universal, *prima facie*, no negociables y de validez temporal no sujeta a los caprichos históricos del legislador.¹³

En fin, concluyendo estas primeras acotaciones sobre los derechos humanos o del hombre, se pueden sostener las siguientes características que poseen los derechos humanos:

- Primera. Debe destacarse el concepto mismo de la persona humana como una categoría diferente a la de individuo aislado, en tanto el ser humano sólo puede realizarse dentro de un orden social que posibilite efectivamente la satisfacción de sus necesidades y el desarrollo de sus potencialidades humanas.
- Segunda. El carácter histórico de los derechos humanos debe ser enfatizado por diversas razones, principalmente porque demuestra la posibilidad de su expansión y desarrollo.
- Tercera. Su universalidad porque se trata de derechos de los que son titulares todos los hombres, y que deben por tanto, ser realmente satisfechos por todos y no sólo a los miembros de grupos determinados de la sociedad.
- Cuarta. Valor, es todo aquello que, como tal, aparece o se estima por la conciencia de la sociedad, es decir, valor es lo que de algún modo aprovecha o contribuye a la evolución y perfeccionamiento de la sociedad. Si los valores son vida humana objetivada, y como tal, son configurados por la historia. Por lo tanto, los derechos humanos son valores que tienen por objeto buscar el fundamento mismo de la convivencia, a cuyo fin el orden jurídico positivo se subordina a ellos, y

¹³ ÁLVAREZ LEDESMA, Mario. *Acercas del concepto Derechos Humanos*. Serie Jurídica, McGraw Hill, México, 1999, pp. XI-XIV, 26, 66, 75 y 92.

los jueces que los interpretan encuentran una fuente modelo del cual no pueden apartarse sin caer en arbitrariedad o injusticia.

2.2) ANTECEDENTES DE LOS DERECHOS HUMANOS Y DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS DISCAPACITADAS.

En la antigüedad grecorromana, no se llegó a tener una idea clara y precisa de la dignidad del hombre como individuo y de sus correspondientes derechos frente a la comunidad y la autoridad política. Se consideró siempre que los hombres formaban parte de su comunidad y pertenecían a ella como las partes de un todo. La comunidad tenía la primacía absoluta sobre los hombres, y éstos debían obedecer las leyes de la misma aun cuando fueran injustas. En general, se consideraba que la *polis* era una instancia de perfeccionamiento de la naturaleza humana y que el fin de la ciudad se identificaba con el fin de los ciudadanos y lo llevaba a su plenitud, por lo que éstos no tenían ningún derecho que invocar frente al gobierno de la ciudad.

Fue en el ocaso de la cultura griega cuando aparecieron las escuelas éticas que anteponían a toda investigación política la búsqueda de la felicidad individual. Dentro de ellas, una de las más destacadas fue la Estoica, que cultivó una filosofía severa y elevada. Tuvo como ideal al hombre sabio y habló de la ley natural universal a la que se adhería todo hombre por el uso de su razón.

La filosofía estoica abrió nuevas perspectivas al desarrollo humano. El hombre no fue ya el estrecho ciudadano de la *polis*, sino el miembro de una comunidad universal. Además, se acentuó la idea de la dignidad, de que todo lo que tiene rostro humano tiene el valor natural de la libertad y de la igualdad. Este pensamiento fue cultivado en Grecia y también en Roma por espíritus selectos, como Cicerón, que fue su gran divulgador, Séneca y Marco Aurelio.

De igual manera, desde tiempos inmemorables, a las personas discapacitadas se les ha negado la existencia o se les ha considerado seres de categoría inferior, que constituían normalmente una carga para las familias con

las que vivían y para la sociedad. Aristóteles decía que lo mejor que se podía hacer con ellos era dejarlos a las puertas de los templos. En Esparta, un Consejo de Ancianos examinaba la salud de los recién nacidos y si las criaturas no eran normales, se les abandonaba a las alimañas o se les despeñaba desde el Monte Taigeto.

El prestigiado catedrático de la División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Tlaxcala e investigador del Instituto Nacional de Ciencias Penales, Dr. Fernando Tenorio Tagle, con relación a la dignidad humana sostiene que:

“Antecedentes de las convenciones sociales que hoy se signan bajo la nomenclatura de los derechos fundamentales, han sido múltiples y han estado presentes en todas las culturas dado que, característica básica de ellos lo ha sido precisamente inscribirse como limitaciones del poder o, en su caso, la posibilidad del desarrollo de estos poderes limitando sus afectaciones. Sin embargo, la temática bajo esa nomenclatura tiene inicio a partir del proyecto de Modernidad; consecuentemente, ese proyecto, es el proyecto de los iniciales derechos humanos, de los derechos individuales; es también, por ello, el proyecto de las libertades del individuo, pero ante todo, es el proyecto de aquello que las contextualiza, precisamente: la igualdad formal, entonces, el planteamiento occidental, deseado o no, del inicial reconocimiento del otro, de aquel que en un principio se le había diferenciado para combatirlo.

Como es evidente y ya abundantemente tratado por la literatura especializada, el proyecto en cuestión, exhibido como universal, fue en realidad el proyecto de una clase para garantizar sus respectivos intereses conformando a la comunidad para esos fines; por ello, la declaración de estos derechos canceló los viejos órdenes y su estratificación social, sustituyendo los fundamentos sobrenaturales esgrimidos por las instancias eclesiásticas, por fundamentos laicos, declarativamente reconocedores de lo que con mayor sentido comenzó a dibujarse como dignidad humana presente en todos, más allá de la religión, la costumbre u otras formas culturales de los pueblos y de sus individuos. Sólo en este marco de igualdad formal, de respeto, entonces,

de la diversidad cultural, es que fue posible imaginar las propias condiciones de la libertad individual.”¹⁴.

Fue hasta el cristianismo cuando se cultivaron las primeras semillas de la dignidad humana. El ambiente espiritual estaba preparado por el estoicismo para que se abriera paso a la idea de la dignidad del hombre como persona, ser racional y libre, con un destino individual, propio e intransferible, distinto y superior al de la comunidad. Esta idea fue introducida por el Cristianismo y difundida por todo el mundo conocido. A partir de la aseveración enérgica de San Pablo de que ya no hay esclavos ni hombres libres, sino que todos son hermanos de Jesús, los hombres ya no serían cosas ni objeto de posesión por otros hombres, sino verdaderos ciudadanos, libres e iguales, del reino de Dios.

Esta idea influyó también en las relaciones del hombre con su comunidad. Dejó de ser ya una parte del todo político y de participar necesaria e indisolublemente en su destino, para gozar de independencia incluso frente a la comunidad misma. Siendo ciudadano de dos reinos, el espiritual y el temporal, el hombre era, sin embargo, autónomo y libre en lo más íntimo de su ser, y responsable sólo ante Dios.

Estas ideas fueron desarrolladas por los padres de la Iglesia, tanto griegos como latinos y, especialmente, por el gran obispo de Hipona, San Agustín, quien en su *Ciudad de Dios* trazó el amplio panorama de la historia de la humanidad en su camino ascensional hacia su destino eterno.

Puestas así, las bases filosófico-teológicas de los derechos humanos, tanto frente a los demás hombres como frente a la comunidad, la Edad Media, por boca de sus teólogos más preclaros, como Santo Tomás de Aquino, y otros que siguieron sus enseñanzas, se ocupó por delimitar con claridad los derechos y deberes de los hombres frente a la vida social y política.

¹⁴ TENORIO TAGLE, Fernando. *Alter, Revista Internacional de Teoría, Filosofía y Sociología del Derecho*. Año 1, Núm. 1, Universidad Autónoma de Campeche-Centro de Investigaciones Jurídicas, México, Enero-Abril de 1997, p. 18.

Fue Santo Tomás de Aquino quien apuntó al hombre como un ente que camina en este mundo entre las dos vertientes del tiempo y de la eternidad, estableció que cuando están en juego intereses propios de la esfera de valores que miran a la vida buena en esta existencia terrenal, tales como la economía, las leyes positivas, la instrucción, la salud corporal, la política; es el bien común el que tiene la primacía, y los hombres, como personas individuales, deben subordinarse a él.

En cambio, cuando están de por medio cuestiones que afectan a la salvación eterna del hombre o que se refieren al núcleo íntimo de su personalidad, tales como la determinación libre de su estado de vida o del número y educación de sus hijos o de la religión que quiere practicar, es el que debe prevalecer, y el hombre no queda subordinado a la sociedad, o sea, reserva una esfera mínima que trasciende a los valores mundanos y es superior a ellos.

Por otra parte, en el mundo medieval no se dio el fenómeno del Estado omnipotente. El poder estatal que provenía del Imperio Romano se había fraccionado en multitud de formaciones políticas que sólo tenían como común denominador el de su fe cristiana y su obediencia al romano pontífice. Eran la respuesta cristiana en la que las leyes y costumbres descansaban sobre privilegios y contratos que tenían como base el derecho natural, que resultaba obligatoria tanto para el Papa como para el Emperador y los restantes poderes políticos. Y la idea principal que se hacía resaltar en ese orden jurídico era, sin duda alguna, la dignidad del hombre como hijo de Dios. Dignidad de la cual brotaban sus derechos fundamentales.

Adame Goddard sostiene que del principio de la dignidad humana se desprendieron consecuencias jurídicas importantes; si el hombre pertenece al reino de Dios es evidente que tiene ciertos derechos de los cuales no puede ser despojado por ninguna comunidad humana, en esta doctrina está la raíz de la afirmación de que el hombre posee derechos incondicionados, inviolables,

oponibles a cualquier organización social o política nacional o aún internacional.¹⁵

Asimismo agrega el autor citado que la palabra dignidad significa la excelencia que posee la persona humana en razón de su propia naturaleza. Con base en la noción de dignidad de la persona humana, fundada en la naturaleza racional y espiritual del hombre, se han hecho las diversas Declaraciones de derechos humanos.¹⁶

Por su parte los juristas y filósofos políticos Hugo Grocio, Juan Althusio y John Locke manifestaron también su respeto a los derechos humanos. Sus ideas influyeron, sin duda, en documentos de innegable importancia para la lucha contra la arbitrariedad de los gobernantes y el reconocimiento de los derechos naturales del ser humano, como la *Petition of Rights* de 1628, en Inglaterra, el *Bill of Rights*, de 1689, y sobre todo en las Declaraciones de derechos de las primeras constituciones norteamericanas de la Independencia, a fines del siglo XVIII.

De esta manera, se manifestó en la Edad Moderna una filosofía inspirada en el humanismo y en la defensa de los individuos contra los excesos del poder público.

Durante la época de la Ilustración alemana, Emanuel Kant inspirándose en las ideas de Rousseau, en su *Crítica de la razón practica*, defendió la dignidad y la libertad del ser humano como base del orden jurídico y político. El derecho debe ser sólo salvaguarda para que coexistan en la sociedad, pacíficamente, las libertades de todos los hombres, porque a la persona humana la posee una dignidad tan alta y característica que nunca debe ser utilizada como medio, sino como un fin. Agrega que la dignidad humana era la verdadera base de los derechos individuales reconocidos por la sociedad, y que el orden jurídico positivo no podía ser sino la expresión de este principio

¹⁵ ADAME GODDARD, Jorge. *Diccionario Jurídico Mexicano*. 4ª ed. UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1991, p. 1139.

¹⁶ *Ibidem*. p. 1138.

básico. De este modo confirmó la vieja idea de que los genuinos derechos humanos están fundados en la naturaleza racional del hombre y son, por tanto, anteriores y superiores a cualquier ordenación inmediata del Estado.

Ahora bien, ¿y el papel de la Iglesia respecto a los derechos humanos cuál ha sido a lo largo de la historia? Desde la época del Papa León XIII, en la que se impulsó grandemente el sistema de encíclicas o cartas circulares para dar a conocer las enseñanzas del magisterio eclesiástico acerca de esas materias, se ha venido subrayando, con creciente energía, el tema de la dignidad humana, ya sea en el campo del trabajo (*Rerum Novarum*) o en el de la libertad (*Libertas Praestantissimum*), o en el del origen de la autoridad política (*Diuturnum Illud*), o en el de la constitución cristiana de los Estados (*Inmortale Dei*), o en el de los deberes cívicos políticos de los católicos (*Sapientiae Christianae*), o en el de la democracia cristiana (*Graves de Comuni*) u otros semejantes. En esta misma línea, han aparecido en las últimas décadas, las notables encíclicas de Juan XXIII, Madre y Maestra (*Mater et Magistra*) de 1961 y La paz en la tierra (*Pacem in Terris*) de 1963. En esta última aparece un claro, sistemático y muy completo catálogo de derechos humanos, tanto individuales como sociales, que bien puede servir como modelo a las legislaciones de nuestros días. Más adelante, los Papas Paulo VI y Juan Pablo II han renovado y fortalecido esas ideas en sus encíclicas El desarrollo de los pueblos (*Populorum Progressio*) de 1967, En el octogésimo aniversario (*Octagesima Adveniens*) de 1971 y Con su trabajo (*Laborem Exercens*) de 1982, de tal manera que puede decirse que ha habido una actividad ininterrumpida del magisterio eclesiástico católico en defensa de la dignidad de la persona humana y de sus derechos fundamentales.

La Iglesia, de acuerdo con su naturaleza y misión, tiene la facultad y el deber de exponer y practicar el mensaje cristiano acerca de los derechos humanos. La actividad de la Iglesia presupone cierta medida de respeto a los derechos humanos, y se orienta a obtener, como fruto necesario de la salvación, el ejercicio y respeto de tales derechos como manifestación primera del ordenado amor a uno mismo y al prójimo. Quien ama y respeta a los demás y a sí mismo, no viola los derechos humanos. Al iluminar y promover los

derechos humanos actúa la Iglesia como signo y salvaguarda de la trascendencia y dignidad de la persona humana.

Sin embargo, durante la Alemania nazi los derechos humanos parecían no existir. Millones de personas, entre ellas, miles de personas discapacitadas, fueron quemadas de manera brutal, fueron aprovechadas y utilizadas durante la Segunda Guerra Mundial cuando hacía falta mano de obra y luego abandonados otra vez a su suerte.

Hoy en día, en instituciones psiquiátricas del llamado primer mundo siguen estando atados a una camisa de fuerza las personas discapacitadas. Sin embargo, es necesario poner de relieve la gran riqueza que encierran y lo mucho que se puede obtener de ellos.

Es importante considerar a la persona discapacitada como persona tal y ciudadano, titular de derechos de los que no se le puede privar, para poder lograr la plena integración social y jurídica en absolutas condiciones de igualdad, dignidad y libertad, con la vista puesta en la construcción y configuración de una sociedad sin barreras.

Por ello, el modo de entender la discapacidad ha de prestar mayor atención a la persona, a realizar sus capacidades, a ser valorada como ser humano portador de dignidad y de riqueza para la sociedad, antes que quedar reducida a una patología o a una limitación.

La negación de los derechos de las personas con discapacidad ha sido la abolición de su identidad, la persona con discapacidad apenas ha existido como ser humano individual, singular e independiente. Si dicha actitud de la sociedad respecto de la persona con discapacidad era el referente a través del cual se preservaba el derecho de cada persona discapacitada a “no ser diferente”, una vez alcanzado éste hito surge un nuevo objetivo, el derecho a “ser diferente”. La identidad apela a la singularidad de cada persona discapacitada, cada sujeto posee tal grado de individualidad que se configura

como único y diferente de todos los demás. La identidad, como expresión de lo que es propio de cada persona, es la definición de uno mismo.

La discapacidad es considerada hoy desde un punto de vista sociológico como la expresión de la interacción entre una persona y el entorno en que se desarrolla. Esto es claramente una invitación a modos diferentes de intervención, así, si se da apoyo apropiado durante un periodo significativo, la persona discapacitada generalmente mejorará, con independencia de sus circunstancias personales. Es decir, toda persona discapacitada puede progresar si se le ofrece el apoyo adecuado.

Para Tamarit Cuerda es necesario un comportamiento basado en la ética para atender en el mejor interés a las personas discapacitadas como personas de pleno derecho basándonos en una humanidad compartida y no en una jerarquía de segundo o tercer nivel de humanidad, y así, desde hace ya unos años se está produciendo este cambio esencial en la consideración de la persona discapacitada, colocando el énfasis en sus necesidades únicas, en sus expectativas y anhelos, en sus deseos legítimos y en sus proyectos de vida, mas que en su aparente patología y sus supuestamente inalterables limitaciones. Del arquetipo patológico se está pasando al arquetipo de la autorrealización basado en los apoyos que el contexto puede y debe ofrecer a cada persona discapacitada.

Este modo de entender la discapacidad es, además, aunque aparentemente puede parecer inocente, un verdadero remedio en las creencias más profundas de la sociedad mundial, y es, un motor esencial contra actitudes injustas, irrespetuosas e indignas hacia las personas que presentan esta condición. Antes, si la persona discapacitada no mejoraba, se suponía que era porque no podía debido a la patología que presentaba, es decir, era un problema de la persona discapacitada; ahora, no, el desarrollo de cada persona discapacitada depende también del modo en que se planifiquen los apoyos que se requieren y del modo en que se ajuste el entorno para que pueda ser compartido por todos. La persona discapacitada no es quien tiene sobre sus espaldas dicha discapacidad, sino que el gobierno, en interacción con las

personas, genera tal y, por tanto, tiene la obligación y la responsabilidad de construir apoyos y aportar medios de toda índole para minimizar las consecuencias negativas de su actuar.

Desde una perspectiva constitucional, el punto de partida son los principios de igualdad, dignidad y obligación de los poderes públicos en orden a la realización de una política de prevención, tratamiento, rehabilitación e integración de este grupo de personas con la sociedad.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo primero dispone que todo individuo gozará de las garantías individuales que en ella se establecen y prohíbe toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, **las discapacidades**, la condición social, **las condiciones de salud**, la religión, las opiniones, las preferencias, el estado civil u otras, y que por ello atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas

“Art. 1º CPEUM. En los Estados Unidos Mexicanos todo individuo gozará de las garantías que otorga esta Constitución, las cuales no podrán restringirse ni suspenderse, sino en los casos y con las condiciones que ella misma establece.

Está prohibida la esclavitud en los Estados Unidos Mexicanos. Los esclavos del extranjero que entren al territorio nacional alcanzarán, por este solo hecho, su libertad y la protección de las leyes.

Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.”.

Afortunadamente cada vez se va prestando más atención a las discapacidades y capacidades de este grupo de personas, no solo en el ámbito jurídico y económico, sino también en el social y en el emocional, en sus relaciones interpersonales significativamente complejas y sus habilidades para conducirse en el entorno que se ha construido.

Por lo tanto, la intervención estatal y social debe dirigirse tanto a las personas discapacitadas como a las personas que interactúan con ellas; no es solo la persona discapacitada sino toda la sociedad que convive día a día con ellas; y que, un mundo mejor, más rico, más feliz, más justo y con un futuro prospero es aquel que es capaz de integrar en éste a cualquier persona, independientemente de las condiciones económicas, médicas, sociales, étnicas, religiosas u cualesquiera otra que presente.

2.3) ÁMBITO INTERNACIONAL.

La historia del proceso evolutivo de la noción o concepto de los derechos humanos y de los derechos que deben tener las personas discapacitadas, tanto a nivel internacional como en el plano nacional, ha conocido varios momentos importantes y varios documentos históricos que contribuyeron a la evolución de estos y su consigna y reconocimiento.

Uno de estos momentos está marcado por la solemne proclamación, durante el último cuarto del siglo XVIII, de la Declaración de Independencia de los Estados Unidos de 1776, de las Declaraciones de Derechos incluidas en las constituciones de los nuevos estados de la Unión Americana y de las diez primeras enmiendas incorporadas en 1791 al texto de la Constitución Norteamericana del 17 de septiembre de 1787 así como de la clásica y trascendental Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, votada por la Asamblea Nacional constituyente el 26 de agosto de 1789, dos años más tarde incluida como preámbulo de la Constitución Francesa del 3 de septiembre de 1791.

Otro momento estelar está señalado por la Declaración Universal de Derechos Humanos, del 10 de diciembre de 1948, por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, reunida en tal ocasión en el Palacio de Chialot, en París.¹⁷

¹⁷ OLSON, Keithw y otros. *Reseña de la historia de los Estados Unidos*. Agencia de Comunicación Internacional de la Embajada de los Estados Unidos, México, p. 41.

Los documentos antes mencionados representan la consagración de los derechos humanos y su progresiva evolución hacia su aplicación práctica.

Corresponde a la Declaración Francesa, y posteriormente, a la Declaración Universal, el mérito de haber impreso a los derechos humanos el carácter de universalidad de que estaban desprovistos en cualquier otra Declaración anterior, ejerciendo por ello una influencia insuperable sobre los demás pueblos.

Estas Declaraciones concretan la noción filosófica de derechos naturales en el discurso político, convirtiéndola en un criterio de política práctica y de práctica política para determinar, respectivamente, la legitimidad de las nacientes y futuras democracias, y la justicia de los sistemas jurídicos en los Estados de Derecho en que, insoslayablemente, habrán de desarrollarse aquéllas.

Rousseau es el antecedente inmediato del puente que conduce a las Declaraciones Políticas con las que en el siglo XVIII se publicita y universaliza la idea de derechos humanos. Su *Contrato social* cumple, sobrada y brillantemente, con ese propósito. En efecto, la obra de Rousseau logra plantear una solución más viable, a problemas que Hobbes y Locke apenas esbozaron y a los que, en algunos casos, respondieron de modo ya insuficiente, ya inconsistente. Es de destacar, sobre todo, el asunto relativo a la relación entre ley natural y derecho natural que es de donde se deriva la original idea filosófica de los derechos humanos.¹⁸

La Declaración Francesa de 1789 discrimina entre derechos innatos —los del hombre, los que todo miembro de la raza humana posee— y derechos adquiridos —los del ciudadano, adquiridos en función de la pertenencia al grupo social y a la participación en las decisiones de la comunidad política—, así como al acuerdo, vía contrato social, establecido entre estado y ciudadanos.

¹⁸ COING, Helmut. *Fundamentos de la filosofía del Derecho*. Ed. Ariel, Barcelona, 1961, p. 57.

Contra lo que pudiera pensarse, los orígenes históricos, influencias doctrinales y trascendencia de la Declaración Francesa no son objeto, en la doctrina, de consenso. Antes bien, han sido causa de un acalorado debate a finales del siglo pasado entre dos estudiosos del Derecho, uno alemán y otro francés, George Jellinek y Emil Boutmy, respectivamente.

Jellinek se pronunció en el sentido de que la Declaración Francesa no debía sus orígenes a la filosofía iluminista del siglo XVIII y, particularmente, a Rousseau. El modelo seguido por la susodicha Declaración fue la norteamericana del Buen Pueblo de Virginia de 1776.

Para Boutmy, contrariamente, Rousseau y las máximas del *Contrato social* podrían ser perfectamente la fuente de inspiración de buena parte de los artículos de la Declaración Francesa, así como el espíritu filosófico del siglo XVIII.

Quizás uno de los aspectos más interesantes que resultan de la polémica Jellinek *versus* Boutmy, sea el haber subrayado, desde sus propios argumentos, las aportaciones tanto filosófico-políticas como jurídicas que quedaron incorporadas a las Declaraciones de derechos humanos del siglo XVIII, tanto francesas como americanas.

La aportación filosófica en que ambos juristas coinciden es la base iusnaturalista que sustenta los derechos naturales contenidos en dichas Declaraciones. No se trata del iusnaturalismo clásico, sino del construido por la Reforma y la Ilustración, un iusnaturalismo racionalista. Asimismo, como destaca Boutmy, el afán de universalidad que está implícito en esa sustentación se anuncia expresamente no en las Declaraciones americanas sino en la francesa de 1789.

La aportación jurídica a la que se refirió Jellinek y que efectivamente proviene de Inglaterra y Estados Unidos, radica en el hecho de que las

Declaraciones son ya una forma de institucionalización jurídica de los derechos humanos.

Aunque en el presente la expresión derechos del hombre y del ciudadano tiene una connotación principalmente histórica, su consagración en una Declaración, sea francesa o americana, es de enorme importancia pues, como señala González Amuchástegui: "...desde la perspectiva de la historia constitucional, es evidente que el 'hecho' de una Declaración de derechos escrita, que precede a una Constitución también escrita, es uno de los momentos claves de dicha historia".

Sin duda, el reconocimiento de los derechos del hombre y del ciudadano constituye ya, dicho en palabras de Castán Tobeñas: "... la protección del hombre individualmente considerado, frente a un Estado que de un lado era omnipotente y de otro se estimaba como un obstáculo para la espontánea actividad del hombre".

El preámbulo de la Declaración Francesa de los Derechos del Hombre y del Ciudadano no deja lugar a dudas respecto a que su denominación es fiel reflejo de la concepción jurídico-filosófica que de los derechos humanos privaba en esa época, cuando en dicho preámbulo se lee:

"Los representantes del pueblo francés, constituidos en Asamblea Nacional, considerando que la ignorancia el olvido o el desprecio de los derechos del hombre son las únicas causas de los males públicos y de la corrupción de los gobiernos, han decidido exponer, en una Declaración solemne, los derechos naturales, inalienables y sagrados del hombre."

De la sola lectura puede notarse con claridad el tránsito al que se ha venido haciendo referencia. Si en su noción axiológica sólo se habló de derechos naturales como una exigencia referida a un concepto moral de persona, el discurso político no parte de los derechos naturales sino de los derechos del hombre. O sea, los derechos del hombre como derechos naturales.

Al respecto Elías Díaz escribe: “Lo que se pretende con la Declaración Francesa es la reintegración del orden civil en el orden natural. El objetivo radica en reinstalar las relaciones sociales en un preexistente orden natural y no histórico, o no conocido, o no suficientemente apreciado; dicha reinstalación se logrará a través precisamente del reconocimiento y la explícita declaración de los derechos naturales del hombre.”¹⁹.

2.3.1) DECLARACIÓN DE LOS DERECHOS DEL BUEN PUEBLO DE VIRGINIA, 1774.

El 14 de octubre de 1774 se reunió un Congreso que representaba a las doce colonias norteamericanas, donde se votó una Declaración de Derechos y se afirmaron los derechos inmutables de los habitantes de estas latitudes. Dos años después se hizo la Declaración de Derechos de Virginia el 12 de junio de 1776. Se trata de una norma jurídica que establece las libertades individuales: conciencia, propiedad, reunión, prensa.

En su primer apartado afirma que “todos los hombres son, por naturaleza, igualmente libres e independientes, y tienen derechos innatos, de los que, cuando entran en estado de sociedad, no pueden privar o desposeer a su posteridad por ningún pacto, a saber: el goce de la vida y la libertad, con los medios de adquirir y poseer la propiedad, y de buscar y obtener la felicidad y la seguridad.”²⁰.

2.3.2) DECLARACIÓN DE INDEPENDENCIA DE LAS COLONIAS INGLESA, 1776.

El 4 de julio de 1776, las antiguas colonias inglesas en América del Norte aprueban su Declaración de Independencia. Este documento, a la vez que anunciaba el nacimiento de una nación, expresaba una filosofía de la libertad

¹⁹ *Ibidem*. pp. 72-74.

²⁰ PECES BARBA MARTÍNEZ, Gregorio. *Textos básicos sobre Derechos Humanos*. Facultad de Derecho de la Universidad Complutense, Madrid, 1973, p. 75.

del ser humano que habría de representar, a partir de entonces, una fuerza dinámica para todo el mundo occidental. Esta Declaración de manera explícita decía: “Sostenemos como verdades evidentes que todos los hombres nacen iguales; que a todos les confiere su creador ciertos derechos inalienables, entre los cuales están la vida, la libertad y la busca de la felicidad, que para garantizar estos derechos los hombres instituyen gobiernos que derivan sus justos poderes del consentimiento de los gobernados; que siempre que una forma de gobierno tienda a destruir esos fines, el pueblo tiene derecho a reformarla o a abolirla, a instituir un nuevo gobierno que se funde en dichos principios, y a organizar sus poderes en la forma que a su juicio garantice mejor su seguridad y su felicidad.”²¹.

2.3.3) DECLARACIÓN DE LOS DERECHOS DEL HOMBRE Y DEL CIUDADANO, 1789.

Esta Declaración representa, conjuntamente con la Declaración de Derechos del Buen Pueblo de Virginia, el inicio propiamente dicho de la era de los Derechos Humanos. Estos principios, muchos de ellos con la misma vigencia de hace dos siglos, marcan un precedente fundamental en la independencia de la mayor parte de los países latinoamericanos. Conceptos como nación, libertad, igualdad jurídica, libertad de pensamiento y separación de poderes, encontraron en México un terreno fértil.

Su artículo 16 afirma que: “toda sociedad en la que la garantía de los derechos no está asegurada ni la separación de poderes establecida no tiene Constitución”.²².

Las Declaraciones de Derechos proclamadas y las Constituciones promulgadas a partir del último cuarto del siglo XVIII hasta la Primera Guerra Mundial, entendían por derechos humanos sólo los referentes al hombre como individuo y como ciudadano.

²¹ *Ibidem*. p. 80.

²² PECES BARBA MARTÍNEZ, Gregorio. *Op. cit.* p. 89.

En su preámbulo se afirma que: “Los representantes del pueblo francés, constituidos en Asamblea Nacional, considerando que la ignorancia, el olvido o el desprecio de los derechos del hombre son las únicas causas de las desgracias públicas y de la corrupción de los gobiernos, ha resuelto exponer en una Declaración solemne los derechos naturales, inalienables, y sagrados del hombre, a fin de que esta Declaración, represente constantemente a todos los miembros del cuerpo social, les recuerde sin cesar sus derechos y sus deberes, a fin de que los actos del Poder Legislativo y los del Poder Ejecutivo, pudiendo ser en cada instante comparados con la finalidad de toda institución política, sean más respetados; a fin de que las reclamaciones de los ciudadanos, fundadas en adelante en principios simples e indiscutibles, contribuyan siempre al mantenimiento de la Constitución y a la felicidad de todos.”²³.

El Dr. Fernando Tenorio Tagle, al comentar los aspectos fundamentales de la Declaración Francesa de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, y por lo tanto la internacionalización de los derechos humanos afirma que: “El individuo quedaba protegido frente al Estado y los otros en su condición de humanos, en su forma de ser, pensar y actuar, en el desarrollo de sus potencialidades sólo limitadas por el daño que a un tercero le ocasione o pudiera ocasionarle. La libertad consiste en poder hacer todo lo que no perjudica a otros.”²⁴.

La jurisprudencia internacional sobre la materia establece que los Tratados de derechos humanos, diferentemente de los Tratados clásicos que reglamentan intereses recíprocos entre las Partes, consagran intereses comunes superiores, consubstanciados en última instancia en la protección del ser humano. Como tales, requieren interpretación y aplicación propias, dotados que son, además, de mecanismos de supervisión propios. Resulta claro que las leyes posteriores no pueden revocar normas convencionales que vinculan el Estado, sobre todo en el presente dominio de protección. Las dos

²³ ARMIENTA CALDERÓN, Gonzalo. *El Ombudsman y la protección de los Derechos Humanos*. Porrúa, México, 1992, pp. 14 y 15.

²⁴ *Ibidem*. pp. 19, 20, 28-30.

Convenciones de Viena sobre Derecho de los Tratados de 1969 y 1986 respectivamente prohíben en sus artículos 27 que una Parte invoque disposiciones de su derecho interno para justificar el incumplimiento de un Tratado.

2.3.4) ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS.

Los derechos sociales se han ido extendiendo a todos los países, y han sido reconocidos, paulatinamente, por casi todas las Constituciones de reciente elaboración. Se les ha colocado junto a los derechos individuales y se les ha rodeado de las necesarias garantías políticas y jurisdiccionales.

En este campo corresponde a México el timbre de honor de haber sido el primer país que en su Ley Fundamental del 5 de febrero de 1917 elevó al rango constitucional la defensa de los derechos de los campesinos en su artículo 27 y de los obreros en su artículo 123. De aquí siguieron otras Constituciones europeas y americanas.

Pero sin duda que el reconocimiento más importante y fundamental de los derechos humanos ha sido el de la Organización de las Naciones Unidas; de derechos humanos en cuanto humanos, sin distinción de individuales y sociales.

2.3.5) CARTA²⁵ DE LAS NACIONES UNIDAS, 1945.²⁶

²⁵ Es un Tratado Internacional que consagra, por un lado, Principios Generales de Derecho, algunos con carácter de normas de *jus cogens*, que, a su vez, han sido inspiradores de otros instrumentos internacionales; y, por otro, reglas de conducta para los Estados que forman parte de una organización internacional. En este caso en particular, es un Tratado Internacional general o multilateral que contiene las bases jurídicas de la Organización de las Naciones Unidas. Véase, *Enciclopedia Jurídica Latinoamericana, Tomo II*. Porrúa-UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2006, pp. 104 y 105.

²⁶ www.sre.gob.mx Título: Carta de la Organización de las Naciones Unidas y Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. Lugar y fecha de Adopción: San Francisco, 26 de junio de 1945. Categoría: Multilateral. Estatus: Vigente. Notas: 1. Cuenta con Enmiendas a los artículos 23, 27 y 61 adoptadas en Nueva York, el 17 de diciembre de 1963; Enmienda al artículo 109, adoptada en Nueva York, el 20 de diciembre de 1965; Enmienda al Artículo 61 adoptada en Nueva York, el 20 de diciembre de 1971, que están en vigor (ver fichas correspondientes). 2. Ver también Declaración sobre el Reconocimiento de la Jurisdicción de la Corte Internacional

En el preámbulo de la Carta de las Naciones se pone de relieve la idea de la dignidad humana, al ratificar los Estados miembros su creencia en los derechos del hombre y en el valor de la persona humana. Esta misma idea expresada con mayor claridad en el preámbulo de la Declaración de los Derechos del Hombre aprobada por la Asamblea de las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948. Sus primeras palabras son: “La libertad, la justicia y la paz en el mundo tienen por base el reconocimiento de la dignidad intrínseca y de los derechos iguales e inalienables de todos los miembros e la familia humana.”. Y el artículo primero remacha este pensamiento diciendo que: “Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y dotados como están de razón y conciencia, deben comportarse fraternalmente los unos con los otros.”.

Las anteriores Declaraciones se han ido concretando en diversos instrumentos jurídicos internacionales, que les han dado vigencia efectiva. Así, entre otros, el Tratado Europeo para la Protección de los Derechos del Hombre y de las Libertades Fundamentales del 4 de noviembre de 1950. En este Tratado se obligan las partes contratantes a reconocer a todos los hombres que se encuentran dentro de sus respectivos territorios los derechos a que el propio Tratado se refiere, y además a asegurar la aplicación efectiva de sus disposiciones por medio de los procedimientos que allí se señalan.

La Carta de las Naciones Unidas de 1945, fue en realidad el heraldo de la preocupación de los derechos humanos en todas partes. Hizo nacer una inquietud general en torno a ellos.

El preámbulo de ese documento reafirma: “La fe en los derechos fundamentales del hombre, en la dignidad y el valor de la persona humana, en la igualdad de hombres y mujeres” y más adelante declara la determinación de

de Justicia, de conformidad con el Artículo 36, párrafo 2 del Estatuto de la Corte, adoptada en San Francisco, el 26 de junio de 1945. Trámite Constitucional: Firma México el 26 de junio de 1945. Aprobación del Senado el 05 de octubre de 1945. Publicación en el D.O.F. y Aprobación el 17 de octubre de 1945. Vinculación de México el 07 de noviembre de 1945 y Ratificación. Entrada en vigor internacional el 24 de octubre de 1945. Entrada en vigor para México el 07 de noviembre de 1945. Publicación en el D.O.F. y Promulgación el 17 de octubre de 1945.

los pueblos de las Naciones Unidas “a promover el progreso social y a elevar el nivel de vida dentro de un concepto más amplio de libertad.”²⁷.

El artículo 1.3 de la Carta, tomada en conjunción con los artículos 55 y 56, establecen el compromiso que debe verse como una obligación jurídica para los Estados miembros de emprender acciones para lograr el respeto universal y la observancia de los derechos humanos y de las libertades básicas.

El apartado 3 del artículo 1 expresa: “Realizar la cooperación internacional en la solución de problema internacionales de carácter económico, social, cultural o humanitario, y en el desarrollo y estímulo del respeto a los derechos humanos y las libertades fundamentales de todos, sin hacer distinción por los motivos de raza, sexo, idioma o religión.”²⁸.

El impacto de estas frases fue formidable. Ciertamente es que por aquellos tiempos algunos hicieron la observación que se había de promover y no de proteger los derechos del hombre, pero no es menos cierto que al promoverse el respeto ello incluye el deber legal de respetarlos.

2.3.6) DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS, 1948.

La Declaración Universal surge de un mundo en cenizas. La naciente Organización de las Naciones Unidas encomendó a un grupo de expertos la codificación de un documento que condensara los derechos fundamentales para todo ser humano. Con la inspiración de toda la tradición jurídica de Occidente, los nacientes derechos sociales, culturales y económicos surgidos de las revoluciones sociales de este siglo moldean la forma más acabada de la nueva ética internacional.

La Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas proclamó a la Declaración Universal de Derechos Humanos como ideal común

²⁷ SEPÚLVEDA, César. *Estudios sobre Derecho Internacional y Derechos Humanos*. CNDH, México, 1994, p. 18.

²⁸ *Ídem*.

por el que todos los pueblos y naciones deben esforzarse, a fin de que tanto los individuos como las instituciones, inspirándose constantemente en ella, promuevan, mediante la enseñanza y educación, el respeto a estos derechos y libertades, y aseguren, por medidas progresivas de carácter nacional e internacional, su reconocimiento y aplicación universales efectivos, tanto entre los pueblos de los Estados miembros como entre los de los territorios colocados bajo su jurisdicción.

Esta declaración está integrada por veinticuatro artículos, el preámbulo sostiene que:

“Considerando que la libertad, la justicia y la paz en el mundo tienen por base el reconocimiento de la dignidad intrínseca y de los derechos iguales e inalienables de todos los miembros de la familia humana;

Considerando que el desconocimiento y el menosprecio de los derechos humanos han originado actos de barbarie ultrajantes para la conciencia de la humanidad, y que se ha proclamado, como la aspiración más elevada del hombre, el advenimiento de un mundo en que los seres humanos, liberados del temor y de la miseria, disfruten de la libertad de palabra y de la libertad de creencias;

Considerando esencial que los derechos humanos sean protegidos por un régimen de Derecho, a fin de que el hombre no se vea compelido al supremo recurso de la rebelión contra la tiranía y la opresión;

Considerando también esencial promover el desarrollo de relaciones amistosas entre las naciones;

Considerando que los pueblos de las Naciones Unidas han reafirmado en la Carta su fe en los derechos fundamentales del hombre, en la dignidad y el valor de la persona humana y en la igualdad de derechos de hombres y mujeres, y se han declarado resueltos a promover el progreso social y a elevar el nivel de vida dentro de un concepto más amplio de la libertad;

Considerando que los Estados Miembros se han comprometido a asegurar, en cooperación con la Organización de las Naciones Unidas, el respeto universal y efectivo a los derechos y libertades fundamentales del hombre, y

Considerando que una concepción común de estos derechos y libertades es de la mayor importancia para el pleno cumplimiento de dicho compromiso.”²⁹.

²⁹ COING, Helmut. *Op. cit.* p. 67.

Constituye el primer catalogo a nivel internacional de los derechos del hombre. Es una conjunción armoniosa de derechos civiles y políticos, así como de derechos económicos y sociales, con énfasis de la igualdad y libertad ante la discriminación. Fue concebida como un ideal común por el cual todos los pueblos y naciones deben esforzarse.

La Declaración Universal tuvo una importante función de familiarizar a los Estados con la noción de que el asunto de los derechos humanos no es de la jurisdicción interna de los Estados sino del interés general de la comunidad internacional.

Es sabido que solo se elaboró un instrumento que trató la estructura de la organización y en ella se mezclaron principios referentes a las obligaciones de los Estados y afirmaciones incipientes, de índole general, sobre los derechos humanos. En este sentido el régimen de la Organización de los Estados Americanos (OEA) fue más avanzado técnicamente y contó con la trilogía de documentos que México cuatro años propuso para la ONU en gestación. Lo cierto es que la propuesta de una Carta sobre Derechos Humanos fue el antecedente de la Declaración Universal sobre Derechos Humanos del 10 de diciembre de 1948. México se adhirió a los dos Pactos sobre Derechos Humanos de las Naciones Unidas de 1966 y 1981 y ha participado activa y entusiastamente en la elaboración de regímenes particulares sobre distintas materias, destacadamente sobre tortura y trabajadores migratorios. El compromiso de México en el orden internacional a favor de los derechos humanos ubica a este principio como fundamental de su política exterior aunque paradójicamente la observancia de los mismos en lo interno no sea del todo luminosa.

Una de las características resaltantes del mundo contemporáneo es el reconocimiento de que todo ser humano, por el hecho de serlo, es titular de derechos fundamentales que la sociedad no puede arrebatarse lícitamente. Estos derechos no dependen de su reconocimiento por el Estado ni son concesiones suyas, tampoco dependen de la nacionalidad de la persona ni de la cultura a la cual pertenezca. Son derechos universales que corresponden a

todo habitante de la tierra. La expresión más notoria de esta gran conquista es el artículo 1 de la Declaración Universal de Derechos Humanos:

“Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos y, dotados como están de razón y conciencia, deben comportarse fraternalmente los unos con los otros.”.

En la misma dirección, el párrafo primero de los preámbulos del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales y del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, expresa que:

“...conforme a los principios enunciados en la Carta de las Naciones Unidas, la libertad, la justicia y la paz en el mundo tienen por base el reconocimiento de la dignidad inherente a todos los miembros de la familia humana y de sus derechos iguales e inalienables.”.

Asimismo, los preámbulos de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre y de la Convención Americana sobre Derechos Humanos reconocen que los derechos esenciales del hombre no nacen del hecho de ser nacional de determinado Estado, sino que tienen como fundamento los atributos de la persona humana.

Los más importantes derechos, compendiados en la Declaración Universal de Derechos Humanos son:

- La libertad de expresión que comprende la libertad de prensa y de culto religioso.
- El derecho de la participación política plena que incluye el derecho del voto libre, igual y secreto.
- La libertad de asociación política.
- El derecho de manifestación pacífica y de petición.
- El derecho a la igual protección de la ley.
- El derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona.
- El derecho a circular libremente.
- El derecho a la propiedad.

- El derecho a participar en el gobierno de su país.
- El derecho de acceso, en condiciones de igualdad, a las funciones públicas; entre otros.

La Declaración Universal de 1948 proclama solemnemente que el ideal común que representan los derechos humanos debe ser promovido y alcanzado mediante la educación.

Santiago Nino menciona que los pueblos y gobiernos del mundo en 1948 dijeron textualmente: “La Asamblea General proclama la presente Declaración Universal de los Derechos humanos, como ideal común por lo que todos los pueblos y naciones deben esforzarse, a fin de que, tanto los individuos como las instituciones, inspirándose constantemente en ella, promuevan mediante la enseñanza y la educación, el respeto a estos derechos y libertades...”³⁰.

La Declaración Universal de 1948 influyó decisivamente en la redacción de los textos constitucionales elaborados en las décadas siguientes, en las que se produjo la floración constitucional, consecuencia de la independencia de los nuevos Estados de África, Asia, Oceanía y el Caribe y en textos constitucionales latinoamericanos y europeos de los años sesenta y setenta. Es el caso, entre otros, de la Constitución portuguesa de 1976, la española de 1978, la griega de 1976, la venezolana de 1961 y la costarricense de 1960. Y esta influencia, ya más decantada, continúa haciéndose sentir en Constituciones de las décadas de los ochenta y noventa, por ejemplo, en las que surgieron como consecuencia de las nuevas condiciones creadas en Europa Oriental y Central, en América Latina en el caso de Honduras en 1982, de El Salvador en 1983, la de Nicaragua en 1986, de Brasil en 1988, de Colombia en 1991 y del Paraguay en 1992, entre otros muchos.

³⁰ SANTIAGO NINO, Carlos. *La valoración formal del Derecho*. Ed. Antrea, Buenos Aires, 1980, p. 528.

2.3.7) CONFERENCIA INTERNACIONAL³¹ DE DERECHOS HUMANOS, 1968.³²

Celebrada en Teherán, afirma que la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 enuncia una concepción común a todos los pueblos de los derechos iguales e inalienables de todos los miembros de la familia humana y, en consecuencia, la declara obligatoria para toda la comunidad internacional; además, se considera a esta Declaración como normas imperativas del orden jurídico internacional, que no admiten acuerdo particular derogatorio, y que sólo pueden ser modificadas por una norma ulterior de Derecho Internacional que tenga el mismo carácter.³³

Esta primera Conferencia Mundial de Derechos Humanos representó en cierto modo, la gradual transición de la fase legislativa de elaboración de los primeros instrumentos internacionales de derechos humanos. La segunda Conferencia Mundial de Derechos Humanos en Viena en 1993 procedió a una reevaluación global de la aplicación de tales instrumentos; y de las perspectivas para el nuevo siglo, abriendo campo al examen del proceso de consolidación y perfeccionamiento de los mecanismos de protección internacional de los derechos humanos.

³¹ A las reuniones internacionales que se celebran entre los Estados para tratar problemas de interés común se les suele denominar “conferencias” o “congresos”. El vocablo “conferencia” tiene un origen en la expresión latina *conferencia*, derivada del término *conferre* que significa “juntar”, “comunicar”. Dos de las acepciones de la palabra *conferencia* son totalmente idóneas para describir el acontecimiento internacional que interesa: “Plática entre dos o más personas para tratar algún punto o negocio”; “Reunión de representantes de gobiernos o Estados para tratar asuntos internacionales.”. La expresión “congreso” también es de origen latino, procede de *congressus*, derivado de *congrendi* que significa “caminar juntamente” “reunirse”. Al igual que la palabra “conferencia”, el vocablo “congreso” tiene dos acepciones atribuibles a reuniones internacionales: “Junta de varias personas para deliberar sobre algún negocio, y más comúnmente la que se hace para tratar asuntos de gobierno y ajustar las paces entre naciones.”. Por tanto, desde el punto de vista de su simple significación gramatical, existe una indiscutible equivalencia entre los términos “conferencia” y “congreso”. En consecuencia, a las reuniones entre representantes de los Estados para tratar tópicos de interés común, a nivel internacional, validamente pueden denominarse “conferencia” o “congreso” sin que haya una razón para establecer distinciones entre las dos palabras. Conforme al criterio sostenido por el maestro Arrellano García, la Conferencia Internacional es la reunión que se verifica entre representantes de diferentes Estados u organismos internacionales para tratar conjuntamente asuntos de trascendencia común, con la posible asistencia de observadores. Véase, ARRELLANO GARCÍA, Carlos. *Segundo Curso de Derecho Internacional Público*. Porrúa, México, 2004, pp. 599-603.

³² www.cdhd.org.mx Ratificada por México, publicada en el Diario Oficial y entrada en vigor en 1981.

³³ GÓMEZ ROBLEDO, Antonio. *El ius cogens internacional (Estudio histórico crítico)*. UNAM, México, 1982, p. 196.

Los formalistas podrían alegar que la declaración de Teherán es igualmente una resolución y que por consecuencia no puede imponer régimen obligatorio. Sin embargo, lo que hace la resolución es identificar la consolidación de una norma consuetudinaria, no la crea sino que la reconoce.

2.3.8) AMÉRICA LATINA Y LOS DERECHOS HUMANOS.

El único antecedente que se puede señalar en el continente americano de protección jurídica y procesal de los derechos humanos radica en la creación de la Corte de Justicia Centroamericana, de acuerdo con la Convención de Washington del 20 de diciembre de 1907 suscrita por Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua y el Salvador, la cual puede considerarse como un instrumento avanzado, al menos teóricamente, de acuerdo con la situación del Derecho Internacional de esa época, puesto que establece el acceso directo de las personas privadas afectadas.³⁴

La Corte de Justicia Centroamericana de 1907 fue el primer organismo, si se exceptúa el Tribunal Internacional de Presas Marítimas creada por la Convención de la Haya de 1907, que aceptó las instancias directas de particulares afectados por actos de autoridad en sus derechos humanos; pero este experimento duró pocos años y además careció de una verdadera eficacia práctica.³⁵

En la IX Conferencia Internacional Americana, celebrada en Bogotá del 30 de marzo al 2 de mayo de 1948, se aprobaron documentos sobre la protección internacional de los derechos humanos. Así, al tiempo que se adoptaba la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre y la Carta Interamericana de Garantías Sociales, se recomendaba la elaboración de un proyecto de estatuto para la creación y el funcionamiento de una Corte

³⁴ RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ, Jesús. *El Derecho de Acceso del Individuo*. Tesis Profesional, México, 1965, p. 119.

³⁵ SEARA VÁZQUEZ, Modesto. *El individuo ante las jurisdicciones internacionales en la práctica actual*. VI Congreso Internacional de Derecho Comparado. UNAM, México, 1962, p. 223.

Interamericana que garantizara los derechos del hombre, ya que se consideraba no sólo que la protección de los derechos humanos debe ser garantizada por un órgano jurídico sino que, tratándose de derechos internacionalmente reconocidos, la protección jurídica, para ser eficaz, debe emanar de un órgano internacional.

La Declaración Americana de Derechos y Deberes del Hombre, expedida en Bogotá el 30 de abril de 1948 constituyó “la estructura sustantiva necesaria para poder crear más adelante una maquinaria adecuada de protección, y fue un vehículo importante para ir generando una conciencia general, un ambiente de respeto, y para aproximar a los Estados americanos a la necesidad de que esos derechos deben ser salvaguardados en todo tiempo”.³⁶ Era un guía para el contenido de los derechos y deberes fundamentales de la persona humana, y una referencia para igualar las disímolas concepciones sobre derechos humanos que existen de país en país en América y fue la base para la Convención Americana de Derechos Humanos, de San José de Costa Rica, de 1959.

2.3.9) EUROPA Y LOS DERECHOS HUMANOS.

La Conferencia sobre Seguridad y Cooperación Europea de 1975 a través de su acta final considera “a los derechos humanos como uno de los principios que rigen las relaciones recíprocas de los Estados participantes y la protección de los derechos humanos que contempla, está orientada hacia aspectos específicos de los mismos y muy particularmente en lo que concierne a la libertad de circulación de personas, ideas e informaciones”.³⁷

2.3.10) ÁFRICA Y LOS DERECHOS HUMANOS.

³⁶ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO, Germán. *La Declaración Americana de Derechos y Deberes del Hombre. México en la IX Conferencia Internacional Americana*. Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1948, p. 133.

³⁷ BUERGENTHAL, Thomas y HALL, Judith. *Derechos Humanos, Derecho Internacional y el Acuerdo de Helsinki*. Ed. Edisar, Montevideo, 1979, p. 241.

La más reciente Convención Regional en el continente africano es la Carta Africana de Derechos Humanos y de los Pueblos de 1981, que entró en vigor el 21 de octubre de 1986, tras de obtener el necesario número de ratificaciones de 26 Estados miembros. Esta Carta se ha inspirado tanto en la Convención Europea como en la Convención Americana. Se instituye en ella un Comisión Africana de Derechos del Hombre y de los Pueblos. Presenta la particularidad de que consigna además deberes de los individuos.³⁸

2.3.11) DECLARACIÓN ADOPTADA EN VIENA, 25 DE JUNIO DE 1993.

La Declaración y Programa de Acción de Viena, fue aprobada por la Conferencia Mundial de Derechos Humanos el 25 de junio de 1993, por los representantes de los 171 Estados que adoptaron por consenso dicha Declaración y Programa, entre los que se encontraba México; así culminaron con éxito las dos semanas de trabajo de la Conferencia y se presentó a la comunidad internacional un plan común para fortalecer la labor en *pro* de los derechos humanos en todo el mundo.³⁹

Sin duda como el fruto de la persistencia de la opinión pública internacional y de las organizaciones no-gubernamentales, la Declaración adoptada en Viena el 25 de junio de 1993 por la Conferencia Mundial de Derechos Humanos, explícitamente afirma el carácter universal de los derechos humanos y las libertades fundamentales “no admite dudas” señala asimismo que “todos los derechos humanos son universales, indivisibles e interdependientes entre si” y que, sin desconocer particularidades nacionales o regionales y los distintos patrimonios culturales “los Estados tienen el deber, sean cuales sean sus sistemas políticos, económicos y culturales, de promover y proteger todos los derechos humanos y las libertades fundamentales”.⁴⁰

La Conferencia Mundial de Derechos Humanos de Viena de 1993, exaltó como una de sus principales consideraciones el carácter universal e

³⁸ SEPÚLVEDA, César. *Op. cit.* p. 21.

³⁹ Información tomada de la pagina de Internet <http://www.cd hdf.org.mx/index.php?id=norindice>

⁴⁰ SEARA VÁZQUEZ, Modesto. *Op. cit.* p. 35.

interdependiente de los derechos humanos. En realidad hace algo más de una década en el seno de las Naciones Unidas se había expresado ese sentido de universalidad. En sus foros más notables sobre el tema se había hablado en esa dirección; no han faltado instrumentos que hayan proclamado esa universalidad; sobran, de otro los que han venido reiterando la interdependencia y recíproco condicionamiento de los derechos civiles y políticos, con respecto a los económicos, sociales y culturales, y viceversa.⁴¹

La Declaración y el Plan de Acción de Viena de 1993 destacaron la importancia de los esquemas regionales. Los acuerdos regionales desempeñan un papel fundamental en la promoción y protección de los derechos humanos y deben reforzar las normas universales de derechos humanos contenidas en los instrumentos internacionales y su protección.

En la Conferencia de Viena de 1993 se acometieron distintos puntos de controversia, uno de los más peliagudos, sin duda, fue el de la universalidad de los derechos humanos, blanco de serios cuestionamientos. Por fortuna, la Declaración y el Programa de Acción de Viena superaron la ofensiva, preocupante por su insistencia y por la afectación tangible de los derechos humanos en grandes áreas del planeta. La mencionada Declaración y el Programa de Acción de Viena de 1993 aluden en varios de sus párrafos a la índole universal de los derechos humanos, pero singularmente en el párrafo 5 de la parte primera los pone sobre relieve:

“Todos los derechos humanos son universales, indivisibles e interdependientes y están relacionados entre sí. La comunidad internacional debe tratar los derechos humanos en forma global y de manera justa y equitativa, en pie de igualdad y dándoles a todos el mismo peso.

Debe tenerse en cuenta la importancia de las particularidades nacionales y regionales, así como de los diversos patrimonios históricos, culturales y religiosos, pero los Estados tienen el deber, sean cuales sean sus sistemas políticos y económicos y culturales, de promover y proteger todos los derechos humanos y las libertades fundamentales.”⁴².

⁴¹ *Ibidem*. p. 64 y 65.

⁴² MÉNDEZ SILVA, Ricardo. *Op. cit.* p. 52 y 53.

En el documento final de la Conferencia Mundial de Derechos Humanos llevada a cabo en Viena, Austria, convocada por la ONU, en junio de 1993, se señala: “La Conferencia Mundial reitera el deber de los Estados, explicitado en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales y en otros instrumentos internacionales de derechos humanos, de encausar la educación de manera que fortalezca el respeto a los derechos humanos y a las libertades fundamentales.”.

2.3.12) CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, 2006.

Esta Convención firmada por México⁴³ el 30 de marzo del 2007, reconoce que los principios de la Carta de las Naciones Unidas proclaman que la libertad, la justicia y la paz en el mundo tienen por base el reconocimiento de la dignidad y el valor inherentes y de los derechos iguales e inalienables de todos los miembros de la familia humana y que en la Declaración Universal de Derechos Humanos y en los Pactos Internacionales de Derechos Humanos se han reconocido y proclamado que toda persona tiene los derechos y libertades enunciados en esos instrumentos, sin distinción de ninguna índole; asimismo reafirma la universalidad, indivisibilidad, interdependencia e interrelación de todos los derechos humanos y libertades fundamentales, así como la necesidad de garantizar que las personas con discapacidad los ejerzan plenamente y sin discriminación,

En su artículo primero sostiene que el propósito de la misma es promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente. Y que las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas,

⁴³ www.sre.gob.mx Firma de México: 30 de marzo del 2007. Publicación en el Diario Oficial de la Federación, Promulgación: 02 de mayo del 2008. Entrada en vigor internacional: 03 de mayo del 2008. Entrada en vigor para México: 03 may 2008. Aprobación del Senado: 27 de septiembre del 2007. Publicación en el Diario Oficial de la Federación, Aprobación: 24 de octubre del 2007. Vinculación de México: 17 de diciembre del 2007.

mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

Asimismo, en sus siguientes artículos prescribe que por “discriminación por motivos de discapacidad” se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo.

De igual manera establece que los principios generales de la presente Convención serán:

- El respeto de la dignidad inherente, la autonomía individual, incluida la libertad de tomar las propias decisiones, y la independencia de las personas.
- La no discriminación.
- La participación e inclusión plenas y efectivas en la sociedad.
- El respeto por la diferencia y la aceptación de las personas con discapacidad como parte de la diversidad y la condición humanas.
- La igualdad de oportunidades.
- La accesibilidad.
- La igualdad entre el hombre y la mujer.
- El respeto a la evolución de las facultades de los niños y las niñas con discapacidad y de su derecho a preservar su identidad.

Además compromete a los Estados Partes a:

- A asegurar y promover el pleno ejercicio de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas con discapacidad sin discriminación alguna por motivos de discapacidad.
- Adoptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos reconocidos en la presente Convención.

- Tomar todas las medidas pertinentes, incluidas medidas legislativas, para modificar o derogar leyes, reglamentos, costumbres y prácticas existentes que constituyan discriminación contra las personas con discapacidad.
- Tener en cuenta, en todas las políticas y todos los programas, la protección y promoción de los derechos humanos de las personas con discapacidad.
- Abstenerse de actos o prácticas que sean incompatibles con la presente Convención y velar por que las autoridades e instituciones públicas actúen conforme a lo dispuesto en ella.
- Tomar todas las medidas pertinentes para que ninguna persona, organización o empresa privada discrimine por motivos de discapacidad.
- Empezar o promover la investigación y el desarrollo, y promover la disponibilidad y el uso de nuevas tecnologías, incluidas las tecnologías de la información y las comunicaciones, ayudas para la movilidad, dispositivos técnicos y tecnologías de apoyo adecuadas para las personas con discapacidad, dando prioridad a las de precio asequible.
- Proporcionar información que sea accesible para las personas con discapacidad sobre ayudas a la movilidad, dispositivos técnicos y tecnologías de apoyo, incluidas nuevas tecnologías, así como otras formas de asistencia y servicios e instalaciones de apoyo.
- Promover la formación de los profesionales y el personal que trabajan con personas con discapacidad respecto de los derechos reconocidos en la presente Convención, a fin de prestar mejor la asistencia y los servicios garantizados por esos derechos.
- Reconocer que todas las personas son iguales ante la ley y en virtud de ella y que tienen derecho a igual protección legal y a beneficiarse de la ley en igual medida sin discriminación alguna.

En su artículo 9 relativo a la “accesibilidad” estipula que los Estados Partes a fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con

discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a los edificios, las vías públicas, el transporte, escuelas, viviendas, instalaciones médicas, lugares de trabajo e instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público

Finalmente, en sus siguientes artículos establece la libertad de expresión y de opinión y acceso a la información que deben gozar estas personas discapacitadas, así como el respeto a su privacidad, hogar y familia, el aseguramiento de que puedan acceder a sistemas de educación y servicios de salud sin discriminación por motivos de su discapacidad y principalmente, que puedan acceder a los niveles de justicia para hacer valer sus derechos como “personas” y seres humanos igual que todos los demás.

2.3.13) CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, CHICAGO 1944.

La Convención de Chicago⁴⁴ del año 1944, convocada por el Presidente de Estados Unidos, llamada oficialmente Conferencia Internacional de Aviación Civil tuvo por objeto actualizar la Convención de París de 1919 sobre normas de aviación civil.

Participaron representantes de 55 Estados, entre los que se encontraba México⁴⁵ y el documento fue firmado el 7 de diciembre de 1944 en Chicago,

⁴⁴ La expresión Convención Internacional, como acertadamente puso de relieve Guggenheim tiene un doble significado. De un lado tiene un sentido *dinámico*, en tanto que el mismo se refiere al procedimiento que conduce al acuerdo de voluntades. De otro, tiene un sentido *estático*, en cuanto se refiere al resultado del acuerdo de voluntades, es decir, a la norma jurídica establecida en el Convenio y obligatorio para los sujetos que lo han creado. Véase, DIEZ DE VELASCO VALLEJO, Manuel. *Instituciones de Derecho Internacional Público*. 10 ed. Tecnos, Madrid, 1994, pp. 143 y 144.

⁴⁵ www.sre.gob.mx Firma de México: 07 de diciembre de 1944. Aprobación del Senado: 31 de diciembre de 1945. Publicación en el Diario Oficial de la Federación, Aprobación: 12 de abril de

Illinois, por 52 Estados. Recibió la 26ª ratificación necesaria el 5 de marzo de 1947 y entró en vigor el 4 de abril de 1947, la misma fecha que la OACI entró en vigor. En octubre del mismo año, la OACI se convirtió en un organismo especializado de las Naciones Unidas vinculado al Consejo Económico y Social (ECOSOC).

Dicha Convención tuvo a bien la creación de cuatro comisiones denominadas:

1. Convención multilateral de aviación y organismos internacionales de aeronáutica;
2. Normas y procedimientos técnicos;
3. Rutas aéreas provisionales; y
4. Consejo interino.

Se acordó constituir un organismo permanente que continuase la tarea de 1919, llamado inicialmente Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI), hasta que en el año 1947 pasó a denominarse Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al ser refrendado el convenio por los Estados miembros.

Los Anexos al Convenio de Chicago, dada su naturaleza netamente técnica, probablemente determinan la parte más importante del día a día de las operaciones aéreas mundiales. El número total de Anexos ha ido incrementándose progresivamente a lo largo del tiempo (1944 a 1983), adecuándose a la evolución tecnológica. Asimismo, están sometidos a un proceso de revisión permanente para garantizar su vigencia. A la fecha existen 18 Anexos, que se enumeran a continuación:

Anexo 1. Licencias al Personal.

Anexo 2. Reglamento del aire.

Anexo 3. Meteorología.

Anexo 4. Cartas aeronáuticas.

1946. Publicación en el Diario Oficial de la Federación, Promulgación: 12 de septiembre de 1946. Vinculación de México: 25 de junio 1946. Entrada en vigor internacional: 04 de abril de 1947. Entrada en vigor para México: 04 de abril de 1947.

Anexo 5. Unidades de medida que se emplearán en las comunicaciones aeroterrestres.

Anexo 6. Operación de aeronaves en el transporte aéreo comercial internacional.

Anexo 7. Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves.

Anexo 8. Aeronavegabilidad.

Anexo 9. Facilitación: son requisitos uniformes para la entrada y salida de las aeronaves, la entrada y salida de personas y sus equipajes, la entrada y salida de mercaderías y otros artículos, tráfico que atraviesa el territorio de un Estado contratante, aeropuertos internaciones, instalaciones y servicios para el tráfico, aterrizaje fuera del aeropuerto internacional y otras disposiciones.

Anexo 10. Telecomunicaciones aeronáuticas.

Anexo 11. Servicios de Transito Aéreo.

En el año de 1944, cuando se firmo el convenio, los servicios de tránsito aéreo eran prácticamente desconocidos. Precisamente este anexo contiene las normas y practicas recomendadas para posibilitar estos servicios con la máxima seguridad.

Anexo 12. Búsqueda y Salvamento.

Detalla los procedimientos internacionales a seguir para rescatar a las víctimas de un accidente aéreo o localizar lo más rápidamente posible a los supervivientes a fin de prestarles, con la máxima urgencia, a ayuda necesaria.

Anexo 13. Investigación de Accidentes Aéreos.

Es necesario señalar que los procedimientos a seguir en una investigación de accidentes. En lo que a la OACI se refiere, es puramente técnica y no jurídica, ya que el objetivo fundamental de una investigación es la prevención de futuros, accidentes, pero de ninguna manera es de su competencia el determinar las posibles culpas, errores o responsabilidades.

Anexo 14. Aeródromos.

Anexo 15. Servicios de información aeronáutica.

Anexo 16. Protección al medio ambiente.

Anexo 17. Seguridad. Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Anexo 18. Transporte de mercaderías peligrosas.

Innegablemente, dicho Convenio no se dio en el mejor de los escenarios ya que existía mucha disparidad entre los Estados, en virtud de la parálisis sufrida de la aviación comercial como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, situación que marco ciertas diferencias entre los países vencidos y los vencedores; ejemplo de ello, se tiene como Estados Unidos quería una participación libre en la cuestión de aviación internacional, situación a la que se opuso drásticamente Gran Bretaña y algunos de sus aliados como Nueva Zelanda y Canadá.”⁴⁶.

2.3.13.1) ANEXO 9 “FACILITACIÓN”.

Las normas y métodos recomendados relativos a “Facilitación” fueron adoptados inicialmente por el Consejo el 25 de marzo de 1949, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944, con la designación de Anexo 9 al Convenio y el título “Normas y métodos recomendados, Facilitación”, que comenzaron a surtir efecto el 1º de septiembre de 1949. Las normas y métodos recomendados se basaron en recomendaciones de las I y II Conferencias del Departamento de Facilitación que se celebraron en Montreal en febrero de 1946 y en Ginebra en junio de 1948.

APLICACIÓN. Según se indica en el Capítulo 1, Sección B, las normas y métodos recomendados contenidos en este Anexo 9, se refieren a todas las categorías de operación de aeronaves, excepto cuando una disposición especial se refiere concretamente a un tipo de operación sin mencionar otros. Las normas y métodos recomendados relativos a “Facilitación” representan invariablemente dos aspectos, uno “negativo”, o sea que los Estados no deben exigir más de ciertos requisitos máximos en cuanto a documentación,

⁴⁶ VIDELA ESCALADA, Federico. *Op. Cit.* pp. 88 y 89.

restricciones de la libertad de movimiento, etc., y el otro “positivo”, o sea que los Estados deben suministrar ciertas facilidades mínimas, para comodidad de los pasajeros, para el tráfico de paso, etc. Se supone que al presentarse una cuestión acerca de una disposición “negativa”, los Estados, siempre que puedan, exigirán requisitos menores que los máximos determinados por las normas y métodos recomendados, y que si se trata de una disposición “positiva”, siempre que puedan, suministrarán más del mínimo estipulado.

NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS. Son aprobados por el Consejo de conformidad con las disposiciones del Convenio.

NORMA. Es toda especificación adoptada por el Consejo a tenor de lo dispuesto por el artículo 54 inciso I del Convenio⁴⁷, **cuya aplicación uniforme se considera realizable y necesaria** para facilitar y mejorar algún aspecto de la navegación aérea internacional, y respecto a la cual, de conformidad con el artículo 38 del propio Convenio⁴⁸, los Estados que no lo cumplan lo notificarán así al Consejo.

MÉTODO RECOMENDADO. Es toda especificación adoptada por el Consejo a tenor de lo dispuesto por el artículo 54 inciso I del Convenio, **cuya aplicación se considera en general realizable y sumamente conveniente** para facilitar y mejorar algún aspecto de la navegación aérea internacional, y a

⁴⁷ Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Chicago 1944. Artículo 54.- Funciones obligatorias del Consejo. El Consejo debe:... I) adoptar, normas y métodos recomendados internacionales, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del presente Convenio, designándolos, por razones de conveniencia, como Anexos al presente Convenio, y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas.

⁴⁸ Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Chicago 1944. Artículo 38.- Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales. Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión.

la cual los Estados contratantes procuraran ajustarse de conformidad con el Convenio.

En el Capítulo 1 “Definiciones y Principios Generales” de este Anexo 9, en vez de definir a una “persona discapacitada” define a una “persona con impedimentos” como toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa que sea un impedimento para el uso de los transportes y cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.

Asimismo, en el Capítulo 8 “Otras Disposiciones sobre Facilitación”, en su inciso H “Facilitación del transporte de los pasajeros que requieren asistencia especial” recomienda una serie de métodos recomendados sobre las facilidades que deben recibir las personas con impedimentos en el acceso a los aeropuertos y en el acceso a los servicios aéreos:

“H. Facilitación del transporte de los pasajeros que requieren asistencia especial

I. Generalidades.

8.22 **Método recomendado.**- *En sus viajes, las personas con impedimentos deberían recibir asistencia especial para asegurar que se les proporcionan los servicios de que dispone habitualmente el público en general. Esa asistencia incluye también la información y las instrucciones suministradas por medios comprensibles para los viajeros afectados por impedimentos cognitivos o sensoriales.*

8.23 **Método recomendado.**- *Los Estados contratantes deberían cooperar a fin de adoptar las medidas necesarias para facilitar el acceso de las personas con impedimentos a todos los servicios en la totalidad de su viaje, desde que empieza hasta que termina.*

8.24 **Método recomendado.**- *Los Estados contratantes deberían tomar las medidas necesarias, en coordinación con los explotadores de aeronaves, de aeropuertos y explotadores de servicios de escala para establecer normas mínimas uniformes respecto al acceso de los servicios de transporte de todas las personas con impedimentos, desde el momento de la llegada al aeropuerto de salida hasta que abandonen el aeropuerto de destino.*

8.25 **Método recomendado.**- *Los Estados contratantes deberían tomar las medidas necesarias en coordinación con los explotadores de aeronaves, de aeropuertos,*

explotadores de servicios de escala y agencias de viaje para asegurar que las personas con impedimentos cuentan con la información necesaria y asegurar asimismo que las líneas aéreas, aeropuertos, explotadores de servicio de escala y agencia de viaje están en condiciones de proporcionar a tales pasajeros la asistencia que requieren durante los viajes, según sus necesidades.

8.26 Método recomendado.- *Los Estados contratantes deberían tomar todas las medidas necesarias para obtener la cooperación de los explotadores de aeronaves, de aeropuertos y explotadores de servicio de escala, con objeto de establecer y coordinar programas de capacitación para asegurarse de que se dispone de personal entrenado para asistir a las personas con impedimentos.*

II. Acceso a los aeropuertos

8.27 Los Estados contratantes tomaran las medidas necesarias para asegurar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a las necesidades de las personas con impedimentos.

8.28 Método recomendado.- *Los Estados contratantes deberían asegurarse de que se ofrezcan vehículos equipados con elevadores u otros dispositivos apropiados, a fin de facilitar el movimiento de las personas con impedimentos, entre la aeronave y el edificio terminal, tanto a la llegada como a la salida, según sea necesario, cuando no se empleen pasarelas telescópicas.*

8.29. Método recomendado.- *Deberían adoptarse medidas para asegurar que las personas con deficiencias auditivas o visuales puedan obtener la información de vuelo.*

8.30 Método recomendado.- *Deberían situarse lo más cerca posible de las entradas principales en el edificio terminal, puntos reservados para las personas con impedimentos, a las que se vaya a dejar o recoger. Para facilitar el movimiento en las diversas aéreas del aeropuerto, las rutas de acceso deberían estar libres de obstáculos.*

8.31 Método recomendado.- *Cuando el acceso a los servicios públicos sea limitado deberían hacerse todo lo posible para proporcionar servicios de transporte terrestre de fácil acceso y a precio razonable adaptando lo sistemas de transporte público actuales y previsto o suministrando servicios especiales de transporte a las personas con necesidades de movilidad.*

8.33 Método recomendado.- *Deberían proporcionarse a la personas con necesidades de movilidad instalaciones de estacionamiento adecuadas y deberían tomarse medidas para facilitar su desplazamiento entre las zonas de estacionamiento y los edificios de la terminal.*

8.33 Método recomendado.- *Debería autorizarse, siempre que sea necesario y posible el transbordo directo entre dos aeronaves de los pasajeros, especialmente de las personas de edad avanzada o con impedimentos, cuando el tiempo disponible para alcanzar vuelos de enlace u otras circunstancias así lo justifiquen.*

III. Acceso a los servicios aéreos.

8.34 Los Estados contratantes tomaran las medidas necesarias para asegurar que las personas con impedimentos dispongan de acceso adecuado a los servicios aéreos.

8.35 **Método recomendado.-** *Los Estados contratantes deberían establecer disposiciones al efecto de que las aeronaves que entren por primera vez en servicio, o que hayan sido objeto de una remodelación importante, se conformen a las normas mínimas uniformes de acceso en cuanto al equipo abordo de la aeronave, entre el cual deberían incluirse brazo y asiento abatible, sillas de ruedas, lavabos e iluminación y letreros adecuados.*

8.36 **Método recomendado.-** *Las sillas de ruedas, los aparatos especiales y el equipo que necesiten las personas con impedimentos deberían transportarse gratuitamente en la cabina, si hay espacio suficiente y lo permiten los requisitos de seguridad a juicio del explotador de aeronaves, o bien deberían designarse como equipaje prioritario. Los animales guía que acompañen a los pasajeros deberían transportarse también sin cargo en la cabina, a condición de que se apliquen los reglamentos nacionales o del explotador de aeronaves pertinentes.*

8.37 **Método recomendado.-** *En principio, debería permitirse a las personas con impedimentos que determinen por sí mismas si necesitan o no un acompañante y que viajen sin necesidad de autorización médica, sin embargo, debería ser obligatorio dar aviso previo cuando sea necesario asistirlos o precisen de equipos elevadores. Solo debería permitirse a los explotadores de aeronaves que exijan alas personas con impedimentos que obtengan un certificado médico, cuando, debido a su estado de salud sea evidente que no puede garantizarse la seguridad o bienestar de los pasajeros en cuestión o de los demás pasajeros, además, solo debería permitirse a los explotadores de aeronaves que exijan un acompañante cuando sea evidente que la persona con impedimentos no es autosuficiente y que por ello no puede garantizarse la seguridad o bienestar de la persona en cuestión o de los demás pasajeros.*

8.38 **Método recomendado.-** *Si es necesaria la presencia de algún acompañante, los Estados contratantes deberían instar a los explotadores de aeronaves a que ofrezcan descuentos para el transporte de la persona acompañante."*

2.4) ÁMBITO NACIONAL.

En México, uno de los avances más importantes en beneficio de las personas discapacitadas es la aprobación, por parte de la mayoría de las legislaturas de cada una de las entidades federativas, de una Ley que tiene como finalidad favorecer la protección, atención e integración social de este grupo de población.

En dichos ordenamientos se establece la base normativa legal en la cual las instituciones públicas deben fundamentar su actuación a favor de las personas discapacitadas, a efecto de llevar acabo las acciones necesarias para que disfruten, en condiciones de igualdad, las garantías y los derechos que les asisten como seres humanos.

Estas acciones no se refieren únicamente al establecimiento de una reglamentación, que permita la eliminación de las barreras arquitectónicas que impiden o dificultan su libre acceso con seguridad, sino principalmente a la apertura de oportunidades para que estas personas accedan y participen en los diferentes servicios que existen a disposición de los demás integrantes de la sociedad, como son la salud, la educación, la cultura y el trabajo, por mencionar solo algunos ejemplos.

Si bien la realización de este objetivo únicamente se podrá alcanzar a partir de la unión de esfuerzos entre los diferentes sectores de la sociedad, el establecimiento de un marco jurídico digno permitirá coordinar, orientar y multiplicar las acciones en su favor. Por ello, es necesario que no sólo el estudioso del Derecho sino que, la sociedad en general y las personas discapacitadas en particular, conozcan el contenido de estas leyes, para ver qué garantías, derechos, deberes y obligaciones tienen ya y cuáles deben tener.

2.4.1) LA COLONIA Y LA INDEPENDENCIA.

La lucha por el reconocimiento y respeto efectivo de los derechos humanos en México, a través de las diferentes etapas de su historia, ha sido tenaz, prolongada y no pocas veces violenta contra la tiranía y la opresión, contra la esclavitud y la servidumbre, contra la desigualdad y la injusticia, contra la opresión y la pobreza.

La argumentación de Fray Bartolomé de las Casas contra la Encomienda, la rapiña de la Colonización y una concepción que entendía al indígena como un ser carente de razón, influyó en las llamadas Nuevas Leyes de 1542, las

cuales ofrecían una mayor protección a los naturales. Por ello mereció ser llamado “Padre de los Indios”. En su extensa obra censuró la crueldad y los abusos de los conquistadores y encomenderos. Sin duda su pensamiento fue influido por la doctrina de los derechos humanos, las ideas de Fray Francisco de Victoria y la que sería llamada teoría iusnaturalista, que enuncia que los derechos humanos son inherentes a la condición humana”.⁴⁹

Con el discurso político pronunciado por Miguel Hidalgo y Costilla, en la Iglesia de la Villa de Dolores, Guanajuato, en 1810, se da el primer paso para promover la independencia del México colonial. Movimiento armado que se prolongó hasta 1821, año en el que el ejército independiente al mando de Iturbide y Allende triunfa, logrando así la libertad de nuestra nación. Cabe destacar que uno de los argumentos de mayor peso moral del movimiento independentista de México era el que proponía el respeto de los derechos fundamentales a los indígenas, particularmente el derecho a la libertad. Miguel Hidalgo abanderado de esos ideales, proscribió la esclavitud, con este acto la Independencia de México se singulariza con relación a otros movimientos similares de América Latina, en que además de perseguir la separación política de la Ciudad defendía una causa social.⁵⁰

2.4.2) CONSTITUCIÓN⁵¹ POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

⁴⁹ COING, Helmut (compilador). *Documentos y testimonios de cinco siglos*. Comisión Nacional de Derechos Humanos, México, 1991, p. 10.

⁵⁰ MENÉNDEZ, Antonio y MENÉNDEZ, Juan. *Pensamiento esencial en México*. Grijalbo, México, 1998, p. 50.

⁵¹ Concepto.- Desde el punto de vista etimológico la palabra Constitución proviene del latín *cum* (con) y *statuere* (establecer). Es la norma fundamental, escrita o no, de un Estado soberano, establecida o aceptada para regirlo. La constitución fija los límites y define las relaciones entre los poderes del Estado (poderes que, en los países occidentales modernos se definen como poder legislativo, ejecutivo y judicial) y de éstos con sus ciudadanos, estableciendo así las bases para su gobierno y organización de las instituciones en que tales poderes se asientan; además, de garantizar al pueblo derechos y libertades inalienables. Según Aristóteles, el pensador estagirita, no solamente tuvo impacto en la filosofía y en la metodología de la lógica y de la ética, sino también en la conformación de la ciencia política y en la primera concepción que se tuvo de muchas definiciones políticas; evidentemente, en su obra encontramos una tipología de la Constitución. Pero nunca formuló una teoría sistematizada acerca de ella, nunca tuvo la intención de codificar de manera científica un estudio consistente sobre la Constitución. Sin embargo, Aristóteles tuvo una visión de la Constitución en los siguientes aspectos: a) Se puede estudiar a la Constitución como una realidad, desde esta óptica es el acontecer de la

vida de la comunidad, es la vida misma de la sociedad y el Estado, la existencia de una comunidad armonizada u organizada políticamente; b) La Constitución es una organización, en ese sentido se refiere a la forma de organizar las maneras políticas de la realidad; c) Se puede estudiar a la Constitución como *lege ferenda*, es decir, todo gobernante debe analizar cual es la mejor Constitución para un Estado, las mejores formas, en virtud de las cuales se organiza mejor el estado para la realización de sus fines, concretando los de la comunidad. Aristóteles, al hacer el análisis de las tipologías políticas, llega a una conclusión: ni la monarquía ni las oligarquías ni las democracias son idóneas, sino que las mejores constituciones son aquellas que son mixtas, o sea aquellas que tienen combinados elementos aristocráticos, monárquicos y democráticos. Para Hans Kelsen puede tener dos sentidos, un sentido lógico-jurídico y un sentido jurídico-positivo. En su sentido lógico-jurídico, es la norma fundamental que no es creada conforme a un procedimiento jurídico y por lo cual no es una norma positiva debido a que nadie la ha regulado y a que no es producto de una estructura jurídica, sólo es un presupuesto básico; a partir de ésta se va a conformar el orden jurídico, cuyo contenido está subordinado a la norma fundamental, sobre la cual radica la validez de las normas que constituyen el sistema jurídico. En el sentido jurídico-positivo, la Constitución es un supuesto que le otorga validez al sistema jurídico en su conjunto, y en norma fundamental descansa todo el sistema jurídico. Para Ferdinand Lassalle que se propuso encontrar la esencia del concepto a partir del análisis realista y la define como el resultado de la suma de los factores reales de poder. Para Lassalle si la Constitución no refleja la realidad política de un Estado no se puede considerar como Constitución. Para Georges Burdeau, una Constitución es el status del poder político convertido en instituciones estatales. La Constitución es la institucionalización del poder. Maurice Hariou dice que la Constitución es un conjunto de reglas en materia de gobierno Estatal y de la vida de la comunidad. La Constitución de un Estado, es un conjunto de reglas que son relativas al gobierno y a la vida de la comunidad estatal. Roberto Lopresti afirma que Constitución es la aplicación jurídica de la realidad constitucional, en la línea ontológica, entiende como realidad constitucional a la resolución fáctica de las reglas escritas y no escritas de los preceptos constitucionales. Dice que las *mutaciones fácticas* son dentro del Estado de Derecho producto de las necesidades políticas que tienen los pueblos de resolver la aplicación diaria de la norma rectora en función de resolver encrucijadas constitucionales y actos de gobierno de carácter operativo. Según Karl Lowenstein, plantea que en toda sociedad existe una Constitución real u ontológica. Una Constitución ontológica es el ser de cada sociedad, es la cultura social real, son las formas de conducta reconocidas, los principios políticos en los que se basa toda comunidad, y que se formaliza en una Constitución escrita. Ermo Quisbert, sostiene que la Constitución es la norma jurídica positiva fundamental que rige la organización y el desarrollo de un Estado, estableciendo: la autoridad, la forma de ejercicio de esa autoridad, los poderes públicos, sus límites de esos poderes, y garantizando la libertad política y civil del individuo. El maestro Jorge Carpizo, describe la Constitución, las teorías, posturas y corrientes que hay en torno a ella. Analiza el concepto desde diversos ángulos, y nos dice que Constitución, es una palabra que tiene diversos significados. Dice que se puede analizar desde el ángulo económico, sociológico, político, histórico y jurídico. Una Constitución compone una dialéctica entre el ser y el deber ser puede forzar para lograr que la realidad se adecue a ella, pero con el límite que no permita violentar la dignidad, la libertad y la igualdad humana. La Constitución puede ser analizada desde dos ángulos, como material y como formal. La Constitución material será el contenido de derechos que tienen los hombres frente al Estado, esa organización, atribuciones y competencias están en la letra. Desde el punto de vista formal, es el documento donde están los indicativos, los cuales solamente se pueden modificar por un procedimiento especial. Para el inminente jurista mexicano Ignacio Burgoa, afirma que la Constitución es el ordenamiento fundamental y supremo del Estado que a) establece su forma y la de su gobierno; b) crea y estructura sus órganos primarios; c) proclama los principios políticos y socioeconómicos sobre los que se basan la organización y teleología estatales; y d) regula sustantivamente y controla adjetivamente el poder público del Estado en beneficio de los gobernados.

Clasificación.- La constitución, como todo acto jurídico puede ser definido desde el punto de vista formal y desde el punto de vista material. Desde el punto de vista material, la Constitución es el conjunto de reglas fundamentales que se aplican al ejercicio del poder estatal. Desde el punto de vista formal, Constitución se define a partir de los órganos y procedimientos que intervienen en su adopción, de ahí genera una de sus características principales: su supremacía sobre cualquier otra norma del ordenamiento jurídico. El termino Constitución, en

La actividad del gobierno se encuentra siempre sometida a normas preestablecidas que tienen como base de sustentación el orden constitucional. Por medio de los derechos del individuo, se garantiza un campo de actividad en el que el Estado no debe interferir para que la persona pueda desarrollarse plenamente y cumplir con sus propósitos en la esfera privada y social.

sentido jurídico, hace referencias al conjunto de normas jurídicas, escritas y no escritas, que determinan el ordenamiento jurídico de un estado, especialmente, la organización de los poderes públicos y sus competencias, los fundamentos de la vida económica y social, los deberes y derechos de los ciudadanos. *Según Su Formulación Jurídica.* Esta es una clasificación clásica, en virtud de la cual se conoce a las constituciones como escritas y no escritas. La *Constitución escrita* es el texto legal en el que se plasman los principios fundamentales sobre los que descansa la organización del estado, los límites y las facultades del Estado, así como deberes y derechos de los individuos. Es el texto específico que contiene la totalidad o casi la totalidad de las normas básicas, y que debe ser respetado por cualquier otra norma de rango inferior. La *Constitución no escrita* es conocida también como Constitución consuetudinaria, en el cual no existe un texto específico que contenga la totalidad, o casi la totalidad de las normas básicas, sino que estas están contenidas a lo largo de diversas leyes y cuerpos legales. *Según Su Reformabilidad.* Según su reformabilidad las constituciones se clasifican en rígidas y flexibles. Las *constituciones rígidas* son aquellas que requieren de un procedimiento especial y complejo para su reformabilidad; es decir, los procedimientos para la creación, reforma o adición de las leyes constitucionales es distinto y más complejo que los procedimientos de las leyes ordinarias. En la práctica las constituciones escritas son también constituciones rígidas; es decir, cuando en un Estado encontramos que existe Constitución escrita, descubrimos que ésta tiene un procedimiento más complejo de reforma o adición que el procedimiento para la creación, reforma o adición de una ley ordinaria. *Según Su Origen.* Las constituciones se diferencian también en función de su origen político; pueden ser creadas por contrato entre varias partes, por imposición de un grupo a otro, por decisión soberana, etc. Las Constituciones Otorgadas se dice que corresponden tradicionalmente a un Estado monárquico, donde el propio soberano es quien precisamente las otorga; es decir, son aquellas en las cuales el monarca, en su carácter de titular de la soberanía, las otorga al pueblo. Mientras que las Constituciones Impuestas, el Parlamento las impone al monarca, refiriéndose al Parlamento en sentido amplio, con lo que se alude a la representación de las fuerzas políticas de la sociedad de un Estado, de los grupos reales de poder en un Estado que se configuran en un órgano denominado Parlamento. En este tipo de Constitución, es la representación de la sociedad la que le impone una serie de notas, determinaciones o de cartas políticas al rey, y éste las tiene que aceptar. Por lo tanto, existe en el caso de las constituciones impuestas, una participación activa de la representación de la sociedad en las decisiones políticas fundamentales. En las Constituciones Pactadas la primera idea que se tiene es el consenso. Nadie las otorga en forma unilateral, ni tampoco las impone debido a que si son impuestas y no se pactan carecerían de un marco de legitimidad. Estas constituciones son multilaterales, ya que todo lo que se pacte implica la voluntad de dos o más agentes; por lo tanto, son contractuales y se dice que parten de la teoría del pacto social. Así, se puede pactar entre comarcas, entre provincias, entre fracciones revolucionarias, etc. Las constituciones pactadas o contractuales implican: primero, una mayor evolución política que en aquellas que son impuestas u otorgadas; segundo, en las pactadas hay, una fuerte influencia de la teoría del pacto social; tercero, en aquellas que son pactadas este pacto o consenso se puede dar entre diversos agentes políticos. Así, aún tratándose de una monarquía, cuando se pacta los gobernados dejan de ser súbditos. Y, en las *Constituciones aprobadas por voluntad de la soberanía popular* se dan cuando el origen del documento constitucional es directamente la sociedad, la cual por lo general se manifiesta a través de una asamblea. Por lo tanto, no es que la sociedad pacte con los detentadores del poder público, sino que la propia Constitución surge de la fuerza social. Véase, BURGOA, Ignacio. *Diccionario de Derecho Constitucional, Garantías y Amparo.* 8ª ed. Porrúa, México, 2005, pp. 83-87.

La investigadora María del Pilar Hernández Martínez, del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, sostiene el siguiente criterio jurídico:

“Los *derechos fundamentales* son los derechos del hombre jurídico institucionalmente garantizados y limitados espacio-temporalmente; son derechos objetivamente vigentes en,, un orden jurídico concreto.

Los *derechos civiles* son los reconocidos por el derecho positivo a todos los hombres que viven en sociedad, esto es, aquellos que deben beneficiar a todos los individuos.

Podemos decir que las garantías son derechos fundamentales, pero no todos los derechos fundamentales son garantías, éstas se traducen tanto en el derecho de los ciudadanos a exigir de los poderes públicos la protección de sus derechos, como el reconocimiento de los medios procesales adecuados a tal finalidad.

Muchos de los derechos fundamentales son derechos de la personalidad, pero no todos los derechos de la personalidad son derechos fundamentales. Los derechos de la personalidad abarcan ciertamente, los derechos del status de la persona por ejemplo: derecho de la ciudadanía, a la vida, a la integridad moral y física, de privacidad, de libertad de expresión. Tienen un valor no limitado al mismo ordenamiento constitucional.

Las Constituciones no sólo contienen un pormenorizado y meditado elenco de derechos y deberes fundamentales, sino que subdividen entre derechos de la persona en particular y los derechos y deberes inherentes a la vida colectiva, determinándose así formalmente la distinción entre derechos de la persona en particular y los derechos y deberes inherentes a la vida colectiva, determinándose así formalmente la distinción entre derechos individuales y derechos sociales. La incorporación de tales derechos y libertades en el conjunto constitucional es, en la actualidad obra de la voluntad del constituyente que las consagra en las disposiciones dentro del texto fundamental a igual título que las instituciones y las normas.”

El papel de los derechos fundamentales en relación con la Constitución es el siguiente:

- Son un fin en sí mismos y expresión de la dignidad humana que sólo se pueden funcionalizar de manera limitada.
- Participan en la Constitución del Estado y la posibilidad de realización de los mismos deciden, al mismo tiempo y de manera esencial, si los principios estructurales de la Constitución adquieren realidad y efectividad en el proceso político.
- Tales derechos representan la norma que rige la Constitución, la legislación, la administración y la jurisdicción.
- Son los representantes de un sistema de valores concretos, de un sistema cultural, el sentido de una vida estatal contenida en una Constitución.

2.4.2.1) LA CONSTITUCIÓN DE 1814.

En la Constitución de Apatzingan del 22 de octubre de 1814, aprobada por el Congreso de Chilpancingo, el generalísimo don José María Morelos y Pavón logró inspirar el precepto 24 que dice:

“La felicidad del pueblo y de cada uno de los ciudadanos consiste en el goce de la igualdad, seguridad, propiedad y libertad. La íntegra conservación de esos derechos es el objeto de la institución de los gobiernos y el único fin de las asociaciones políticas.”.

Puede considerarse como el primer intento de Constitución para un México libre del yugo español. Este ideario fue presentado por el generalísimo, y sostuvo principios como los de soberanía, abolición de la esclavitud, división de poderes, igualdad ante la ley, proscripción de la tortura, administración tributaria más humana, que no han perdido actualidad.

2.4.2.2) LA CONSTITUCIÓN DE 1824.

Los autores de esta Constitución fueron prominentes diputados como Servando Teresa de Mier, Lorenzo de Zavala, Valentín Gómez Farías y Miguel Ramos Arizpe, lograron un documento que condensara los principios del Derecho

Consuetudinario Inglés, la Constitución de Filadelfia y el Derecho Público Español.

Enuncia también una serie de derechos humanos que se han consagrado invariablemente en las Constituciones posteriores o ulteriores: libertad de escritura, pensamiento, prensa, prohibición de las penas de confiscación de bienes, de ley retroactiva, tormentos, detención arbitraria, del juramento sobre hechos propios al declarar en materias criminales.

2.4.2.3) LA CONSTITUCIÓN DE 1836.

No debe olvidarse que la Constitución de 1836 contenía una importantísima declaración de derechos del hombre en su artículo 5, fracciones del I al VII, que expresan lo siguiente:

“No poder ser preso sino por mandamiento de juez competente dado por escrito y firmado ni aprehendido sino por disposición de las autoridades a quienes corresponda según la ley.

No poder ser detenido más de tres días por autoridad ninguna política, sin ser entregado al fin de ellos, con los datos para su detención, a la autoridad judicial, ni por ésta más de diez días sin proveer el auto motivado de prisión. Ambas autoridades serán responsables del abuso que hagan de los referidos términos.

No poder ser privado de su propiedad ni del libre uso y aprovechamiento de ella en todo ni el parte. Cuando algún objeto de general y pública utilidad exija lo contrario, podrá verificarse la privación, si tal circunstancia fuere calificada por el Presidente y sus cuatro ministros en la capital, por el Gobierno y junta departamental en los Departamentos, y el dueño, sea corporación eclesiástica o secular, sea individuo particular, previamente indemnizado a tasación de dos peritos, nombrado el uno de ellos por él y según las leyes el tercero en discordia, caso de haberla.

No podrá catearse sus casas y sus papeles, sino es en los casos y con los requisitos literalmente prevenidos en las leyes.

No poder ser juzgado ni sentenciado por comisión ni por otros tribunales que los establecidos en virtud de la Constitución, ni según otras leyes que las dictadas con anterioridad al hecho que se juzga. No podersele impedir la traslación de sus personas y bienes a otro país, cuando le convenga, con tal que no deje descubierta en la República responsabilidad de ningún género, y satisfaga, por la extracción de los segundos, la cuota que establezcan las leyes.

Poder impedir y circular, sin necesidad de previa censura, sus ideas políticas. Por los abusos de este derecho, se castigará cualquiera que sea culpable de ellos y así en esto como en todos los demás, quedan estos abusos en la clase de delitos comunes; pero con respeto a las personas, los jueces no podrán excederse de las que imponen las leyes de imprenta, mientras tanto no se dicten otras en esta materia.”.

2.4.2.4) LA CONSTITUCIÓN DE 1843.

El proyecto de la mayoría de los integrantes, para la elaboración de este documento, estableció un capítulo de garantías individuales pero no establece para su protección más que el antiguo juicio de residencia y la responsabilidad por violaciones cometidas a la Constitución.

El proyecto de la minoría, en cambio, estableció el derecho de todos los hombres a quejarse de cualquier acto de los Poderes Legislativo y Ejecutivo de los Estados ante la Suprema Corte.

2.4.2.5) LA CONSTITUCIÓN DE 1847 Y LA LEY DE PROCURADURÍA DE POBRES.

La parte más interesante de la exposición de los diputados Fernando Agreda, Manuel Crescencio Rejón y José María del Río es, sin lugar a dudas, la relativa a las garantías individuales y al procedimiento para remediar las violaciones a las mismas.

A continuación reproduzco las palabras de los diputados antes mencionados:

“En fin, atropelladas frecuentemente las garantías del ciudadano con la mayor impunidad por los funcionarios públicos, es de una urgente necesidad precaver para lo sucesivo la repetición de semejantes atentados, haciéndose al efecto una solemne declaración de derechos, y estableciéndose recursos eficaces para remediar desde luego las arbitrariedades que puedan en esta parte cometerse. Para lo primero

debe a juicio de los que suscriben consignarse en la constitución ser derecho de todo habitante de la República, sea nacional o extranjero:

1.- No poder ser preso ni arrestado sino por decreto de juez competente dado por escrito y firmado, ni aprehendido por disposición del Presidente de la República o gobernadores de los estados, por medio de un juez civil a que se libre la orden correspondiente y en los términos que prescriba la Constitución General de la República. Exceptúase el caso de delito infraganti en el cual puede cualquiera otro prenderle, presentándole desde luego al juez que ceba conocer de su causa.

2.- No poder ser detenido por más de cuarenta y ocho horas, cuando le aprenda su juez competente, sino proveer este el auto motivado de prisión y recibirle su declaración preparatoria.

3.- No poder ser incomunicado, sino en el caso de que se califique bajo la responsabilidad del juez como indispensable esta providencia para la aclaración del hecho, sin que la incomunicación pueda jamás hacerse más que una sola vez ni exceder del término de tres días.

4.- No podersele juzgar ni sentenciar por jueces establecidos, ni por leyes dictadas después del hecho que haya motivado el litigio o la formación de su causa.

5.- No podersele obligar a hacer lo que los funcionarios públicos le ordenen, cuando para ello no estén autorizados por las leyes.

6.- No podersele impedir practicar lo que las leyes no le prohíban.

7.- No poder ser privado de su propiedad sino para objetos de utilidad pública y en el modo y forma que las leyes determinen.

8.- Poder dedicarse a cualquier ramo de industria en los mismos términos en que puedan hacerlo los naturales de la República.

9.- No poderse catear la casa de su habitación, su correspondencia ni papeles, sino con asistencia de un juez civil y declaración jurada de un testigo que dependa hallarse en determinado lugar de ella la cosa o persona solicitada.

10.- Poder por sí, o reunido con otros ciudadanos, dirigir a las autoridades peticiones respetuosas.”.

Asimismo, con el objeto de procurar la defensa de los derechos humanos en México aparece esta institución a nivel local, cuya finalidad es promover el respeto para las personas desvalidas ante cualquier exceso, agravio, vejación y maltrato. Los procuradores de pobres, bajo esta Ley, tenían la obligación de exigir a las autoridades competentes que las personas bajo su protección fueran atendidas de acuerdo al Derecho y tomando en cuenta su situación de desventaja. Es quizá el primer intento, en México, de una figura jurídica semejante al *Ombudsman* sueco.

Esta ley fue publicada en el Periódico Oficial del Estado de San Luis Potosí el 5 de septiembre de 1848, consta de 20 artículos, dentro de las características más importantes se observan las siguientes:

- Son tres funcionarios nombrados por el Gobierno Estatal.
- Su obligación exclusivamente es la defensa de las personas desvalidas, denunciando ante las autoridades respectivas, los excesos, agravios, vejaciones que contra aquellas se cometieron.
- Podrán quejarse de palabra o por escrito.
- Promover la enseñanza, educación y moralidad del pueblo, y todas aquellas mejoras sociales que alivien su sórdida situación.

2.4.2.6) LA CONSTITUCIÓN DE 1857.

Si en alguna Constitución Mexicana se encuentran reflejados fielmente los principios de la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano promulgada en 1789, es en la de 1857. En ella se afirma que los derechos del hombre son el sustento indispensable de las instituciones sociales y hace patente que todos los mexicanos nacen libres e iguales, por lo que las leyes y autoridades deben hacer cumplir las garantías individuales que allí se consagran.

Los principales derechos humanos que se consagran son los relativos a que:

- Las leyes y las autoridades del país deben respetar y sostener las garantías que otorga la Constitución.
- En la República mexicana todos nacen libres.
- La enseñanza es libre.
- Todo hombre es libre para abrazar la profesión, industria o trabajo que le acomode.
- Existe libertad para la manifestación de las ideas, siempre que sea conforme a Derecho.
- Es inviolable la libertad de escribir y publicar escritos sobre cualquier materia.
- Es inviolable el derecho de petición ejercido por escrito, de manera pacífica y respetuosa; en materia política sólo pueden ejercerlos los ciudadanos de la República mexicana.
- Hay libertad de asociación o reunión con cualquier objeto lícito.
- Hay libertad para poseer y portar armas para su seguridad legítima defensa.
- Hay libertad de locomoción dentro y fuera de la República mexicana.
- No se reconocen en la República mexicana títulos de nobleza ni honores hereditarios.
- Existe la prohibición de expedir leyes retroactivas.
- Existe la prohibición de la celebración de Tratados para la extradición de reos políticos.
- Nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles y posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente, que funde y motive la causa legal de procedimiento.
- Nadie puede ser preso por deudas de carácter puramente civil.
- No habrá monopolios, con las excepciones previstas por la propia ley.

2.4.2.7) LA CONSTITUCIÓN DE 1917.

Justicia, igualdad, seguridad y bienestar social, son derechos que siempre se han buscado en nuestro país para mejorar y elevar la vida de los mexicanos. La Constitución de 1917 supera los alcances logrados por las anteriores Cartas

Políticas y al lado de los derechos individuales consagra los derechos sociales y con previsión admirable se adelanta en materia laboral a todos los países del mundo.

En sus primeros veintinueve artículos, incluyó todo lo referente a las garantías individuales, por lo que establece de esta forma, un sistema de igualdad basado en los derechos humanos.

2.4.2.8) COMISIÓN NACIONAL DE (LOS) DERECHOS HUMANOS, ARTÍCULO 102 APARTADO “B” DE LA CPEUM.

Los antecedentes directos de la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH), datan del 13 de febrero de 1989, cuando dentro de la Secretaría de Gobernación, se creó la Dirección General de Derechos Humanos. Un año más tarde, el 6 de junio de 1990 nació por decreto presidencial una institución denominada Comisión Nacional de Derechos Humanos, constituyéndose como un organismo desconcentrado de dicha Secretaría. Posteriormente, mediante una reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de enero de 1992, se adicionó el apartado B del artículo 102 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, elevando a la CNDH a rango constitucional y bajo la naturaleza jurídica de un organismo descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, dándose de esta forma el surgimiento del llamado “Sistema Nacional No Jurisdiccional de Protección de los Derechos Humanos”.

Finalmente, por medio de una reforma constitucional, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 13 de septiembre de 1999, dicho organismo nacional se constituyó como una Institución con plena autonomía de gestión y presupuestaria, modificándose la denominación de Comisión Nacional de Derechos Humanos por la de Comisión Nacional de los Derechos Humanos. Esta reforma constituye un gran avance en la función del *Ombudsman* en México, ya que le permite cumplir con su función de proteger y defender los Derechos Humanos de todos los mexicanos.

La creación de organismos institucionales de derechos humanos, como es, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, ha generado las condiciones para que la ciudadanía manifieste a través de quejas y denuncias, sus problemas y situaciones de conflicto por actos u omisiones de autoridades formales y de funcionarios, que representen posible o supuestas violaciones a sus derechos, lo que en cualquier régimen o sistema político y social significa una sana alternativa para la convivencia, la armonía, la actualización de la justicia, la complementación de las garantías jurídicas y el aseguramiento de la paz y el orden social.

2.4.2.9) DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 102 DE LA CPEUM.

El decreto trascendental que se publicó en el Diario Oficial de la Federación de fecha 28 de enero de 1992, marca el ingreso del *Ombudsman* a la esfera constitucional bajo el rótulo de Comisiones de Ámbito Nacional y Local, directamente destinadas a la protección de los derechos humanos.

El texto del apartado B del mencionado precepto constitucional establece lo siguiente:

“Artículo 102 CPEUM. ...

B. El Congreso de la Unión y las legislaturas de las entidades federativas, en el ámbito de sus respectivas competencias, establecerán organismos de protección de los derechos humanos que ampara el orden jurídico mexicano, los que conocerán de quejas en contra de actos u omisiones de naturaleza administrativa provenientes de cualquier autoridad o servidor público, con excepción de los del Poder Judicial de la Federación, que violen estos derechos.

Los organismos a que se refiere el párrafo anterior, formularán recomendaciones públicas, no vinculatorias y denuncias y quejas ante las autoridades respectivas.

Estos organismos no serán competentes tratándose de asuntos electorales, laborales y jurisdiccionales.

El organismo que establezca el Congreso de la Unión se denominará Comisión Nacional de los Derechos Humanos; contará con autonomía de gestión y presupuestaria, personalidad jurídica y patrimonio propios.

La Comisión Nacional de los Derechos Humanos tendrá un Consejo Consultivo integrado por diez consejeros que serán elegidos por el voto de las dos terceras partes de los miembros presentes de la Cámara de Senadores o, en sus recesos, por la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, con la misma votación calificada. La ley determinará los procedimientos a seguir para la presentación de las propuestas por la propia Cámara. Anualmente serán substituidos los dos consejeros de mayor antigüedad en el cargo, salvo que fuesen propuestos y ratificados para un segundo período.

El Presidente de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, quien lo será también del Consejo Consultivo, será elegido en los mismos términos del párrafo anterior. Durará en su encargo cinco años, podrá ser reelecto por una sola vez y sólo podrá ser removido de sus funciones en los términos del Título Cuarto de esta Constitución.

El Presidente de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos presentará anualmente a los Poderes de la Unión un informe de actividades. Al efecto comparecerá ante las Cámaras del Congreso en los términos que disponga la ley.

La Comisión Nacional de los Derechos Humanos conocerá de las inconformidades que se presenten en relación con las recomendaciones, acuerdos u omisiones de los organismos equivalentes en las entidades federativas.”.

Por lo que se refiere a las entidades del país que no cuenten con organismos de esta clase, se establece la obligación de que, a partir del 28 de enero de 1992 dispondrán de un año para establecer los organismos de protección de derechos humanos.

2.4.3) LEY GENERAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, 2005.

Publicada el viernes 10 de junio de 2005, por el entonces Presidente de los Estados Unidos Mexicanos Vicente Fox Quesada.

Su objeto es establecer las bases que permitan la plena inclusión de las personas con discapacidad, en un marco de igualdad y de equiparación de oportunidades, en todos los ámbitos de la vida.

La Ley reconoce, de manera enunciativa y no limitativa, las personas con discapacidad sus derechos humanos y mandata el establecimiento de las políticas públicas necesarias para su ejercicio.

Para los efectos de esta Ley se entenderá por “persona con discapacidad” toda aquella persona que presenta una deficiencia física, mental o sensorial, ya sea de naturaleza permanente o temporal, que limita la capacidad de ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria, que puede ser causada o agravada por el entorno económico y social.

Los derechos que establece esta Ley serán reconocidos a todas las personas con discapacidad, sin distinción por origen étnico o nacional, género, edad, condición social, condiciones de salud, religión, opiniones, preferencias, estado civil, o cualquiera otra que atente contra su dignidad.

Los principios que deberán observar las políticas públicas en la materia, son equidad; justicia social; equiparación de oportunidades; reconocimiento de las diferencias; dignidad; integración; respeto, y *accesibilidad*.

Las personas con discapacidad tienen derecho a servicios públicos para la atención de su salud y rehabilitación integral.

Las personas con discapacidad tienen derecho al trabajo y la capacitación, en términos de igualdad de oportunidades y equidad.

La educación que imparta y regule el Estado deberá contribuir a su desarrollo integral para potenciar y ejercer plenamente sus capacidades, habilidades y aptitudes.

Las personas con discapacidad tienen derecho al libre desplazamiento en condiciones dignas y seguras en espacios públicos. Las dependencias de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal vigilarán el cumplimiento de las disposiciones que en materia de accesibilidad, desarrollo urbano y vivienda se establecen en la normatividad vigente. Los edificios públicos que sean construidos a partir del inicio de la vigencia de esta Ley, según el uso al que serán destinados, se adecuarán a las Normas Oficiales que expidan las autoridades competentes, para el aseguramiento de la accesibilidad a los

mismos. Las empresas privadas deberán contar con facilidades arquitectónicas para sus trabajadores con alguna discapacidad.

Las personas con discapacidad tienen derecho a una vivienda digna. Los programas de vivienda del sector público incluirán proyectos arquitectónicos de construcciones que consideren las necesidades propias de las personas con discapacidad. De la misma manera, los organismos públicos de vivienda otorgarán facilidades a las personas con discapacidad para recibir créditos o subsidios para la adquisición, construcción o remodelación de vivienda.

Las autoridades competentes realizarán entre otras acciones, las siguientes:

- Impulsar programas que permitan la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte público aéreo, terrestre y marítimo y medios de comunicación a las personas con discapacidad.
- Promover que en las licitaciones de concesión del servicio de transporte público, las unidades incluyan especificaciones técnicas y antropométricas en materia de discapacidad.
- Garantizar que las empresas del transporte de pasajeros incluyan en sus unidades, especificaciones técnicas y antropométricas adecuadas para las personas con discapacidad.
- Promover el diseño de programas y campañas de educación vial, cortesía urbana y respeto hacia las personas con discapacidad en su tránsito por la vía pública y en lugares de acceso al público.
- Promover el otorgamiento de estímulos fiscales a las empresas concesionarias de las diversas modalidades de servicio de transporte público y de medios de comunicación, que realicen acciones que permitan el uso integral de sus servicios por las personas con discapacidad.

Las personas con discapacidad tendrán derecho a recibir un trato digno y apropiado en los procedimientos administrativos y judiciales en que sean parte,

así como asesoría y representación jurídica en forma gratuita en dichos procedimientos, bajo los términos que establezcan las leyes respectivas.

Finalmente establece dos tipos de Consejo. El primero denominado Consejo Nacional para las Personas con Discapacidad que es el instrumento permanente de coordinación intersecretarial e interinstitucional que tiene por objeto contribuir al establecimiento de una política de Estado en la materia, así como promover, apoyar, fomentar, vigilar y evaluar las acciones, estrategias y programas que derivan de esta Ley. El segundo, Consejo Consultivo para las Personas con Discapacidad que es un órgano de asesoría y consulta, de carácter honorífico, que tendrá por objeto proponer y opinar sobre los programas o acciones que se emprendan a favor de las personas con discapacidad, así como recabar propuestas y presentarlas al Consejo Nacional para las Personas con Discapacidad.

2.4.4) LEY PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DEL DISTRITO FEDERAL Y SU REGLAMENTO.

Durante el sexenio del entonces Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, el Dr. Ernesto Zedillo Ponce de León, la Asamblea de Representantes del Distrito Federal decretó, la Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal publicada el 21 de diciembre de 1995 y; durante su mandato como Jefe de Gobierno del Distrito Federal, el Lic. Alejandro de Jesús Encinas Rodríguez expidió, el lunes 13 de noviembre de 2006, el Reglamento de dicha Ley.

Esta Ley tiene por objeto normar las medidas y acciones que contribuyan a lograr la equiparación de oportunidades para la integración social de las personas con discapacidad en el Distrito Federal.

Define a la persona con discapacidad como el ser humano que presenta temporal o permanentemente una disminución en sus facultades físicas, intelectuales, o sensoriales que le limitan realizar una actividad normal.

Y, entre las preocupaciones que manifiesta, se encuentra las relativas a la salud, educación y accesibilidad y facilidades arquitectónicas y de desarrollo urbano que deben presentar éstas con respecto a las necesidades de las personas discapacitadas.

Por su parte, el Reglamento tiene por objeto reglamentar la Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal, a fin de crear las condiciones adecuadas para su plena integración a la vida activa, a través de acciones específicas de la Administración Pública.

2.4.5) NORMAS OFICIALES MEXICANAS.

¿Qué es una Norma Mexicana? La Ley Federal sobre Metrología y Normalización la define como: “la que elabore un organismo nacional de normalización, o la Secretaría, en los términos de esta Ley, que prevé para un uso común y repetido reglas, especificaciones, atributos, métodos de prueba, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación, así como aquellas relativas a terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado.”.

¿Qué es una Norma Oficial Mexicana? La Ley Federal sobre Metrología y Normalización la define como: “la regulación técnica de observancia obligatoria expedida por las dependencias competentes, conforme a las finalidades establecidas en el artículo 40⁵², que establece reglas, especificaciones,

⁵² Artículo 40 LFMyS. Las normas oficiales mexicanas tendrán como finalidad establecer:

I. Las características y/o especificaciones que deban reunir los productos y procesos cuando éstos puedan constituir un riesgo para la seguridad de las personas o dañar la salud humana, animal, vegetal, el medio ambiente general y laboral, o para la preservación de recursos naturales;

II. Las características y/o especificaciones de los productos utilizados como materias primas o partes o materiales para la fabricación o ensamble de productos finales sujetos al cumplimiento de normas oficiales mexicanas, siempre que para cumplir las especificaciones de éstos sean indispensables las de dichas materias primas, partes o materiales;

III. Las características y/o especificaciones que deban reunir los servicios cuando éstos puedan constituir un riesgo para la seguridad de las personas o dañar la salud humana, animal, vegetal o el medio ambiente general y laboral o cuando se trate de la prestación de servicios de forma generalizada para el consumidor;

atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación, así como aquellas relativas a terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado y las que se refieran a su cumplimiento o aplicación.”.

2.4.5.1) NBS-00-SCT-2003, QUE REGULA LA ATENCIÓN A LOS USUARIOS CON NECESIDADES ESPECIALES PARA PROMOVER Y AGILIZAR LAS ACCIONES TENDIENTES A LOGRAR EL BIENESTAR SOCIAL DE ESTE TIPO DE USUARIOS DEL SECTOR AÉREO A NIVEL NACIONAL.

El objeto de esta Norma Básica de Seguridad es establecer la obligatoriedad de que todos aquellos Organismos, Grupos Aeroportuarios y Permisarios de

IV. Las características y/o especificaciones relacionadas con los instrumentos para medir, los patrones de medida y sus métodos de medición, verificación, calibración y trazabilidad;

V. Las especificaciones y/o procedimientos de envase y embalaje de los productos que puedan constituir un riesgo para la seguridad de las personas o dañar la salud de las mismas o el medio ambiente;

VI. (DEROGADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 1997)

VII. Las condiciones de salud, seguridad e higiene que deberán observarse en los centros de trabajo y otros centros públicos de reunión;

VIII. La nomenclatura, expresiones, abreviaturas, símbolos, diagramas o dibujos que deberán emplearse en el lenguaje técnico industrial, comercial, de servicios o de comunicación;

IX. La descripción de emblemas, símbolos y contraseñas para fines de esta Ley;

X. Las características y/o especificaciones, criterios y procedimientos que permitan proteger y promover el mejoramiento del medio ambiente y los ecosistemas, así como la preservación de los recursos naturales;

XI. Las características y/o especificaciones, criterios y procedimientos que permitan proteger y promover la salud de las personas, animales o vegetales;

XII. La determinación de la información comercial, sanitaria, ecológica, de calidad, seguridad e higiene y requisitos que deben cumplir las etiquetas, envases, embalaje y la publicidad de los productos y servicios para dar información al consumidor o usuario;

XIII. Las características y/o especificaciones que deben reunir los equipos, materiales, dispositivos e instalaciones industriales, comerciales, de servicios y domésticas para fines sanitarios, acuícolas, agrícolas, pecuarios, ecológicos, de comunicaciones, de seguridad o de calidad y particularmente cuando sean peligrosos;

XIV. (DEROGADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 1997)

XV. Los apoyos a las denominaciones de origen para productos del país;

XVI. Las características y/o especificaciones que deban reunir los aparatos, redes y sistemas de comunicación, así como vehículos de transporte, equipos y servicios conexos para proteger las vías generales de comunicación y la seguridad de sus usuarios;

XVII. Las características y/o especificaciones, criterios y procedimientos para el manejo, transporte y confinamiento de materiales y residuos industriales peligrosos y de las sustancias radioactivas; y

XVIII. Otras en que se requiera normalizar productos, métodos, procesos, sistemas o prácticas industriales, comerciales o de servicios de conformidad con otras disposiciones legales, siempre que se observe lo dispuesto por los artículos 45 a 47.

Los criterios, reglas, instructivos, manuales, circulares, lineamientos, procedimientos u otras disposiciones de carácter obligatorio que requieran establecer las dependencias y se refieran a las materias y finalidades que se establecen en este artículo, sólo podrán expedirse como normas oficiales mexicanas conforme al procedimiento establecido en esta Ley.

Transporte Aéreo que operen en el territorio nacional, cuenten con los recursos físicos y humanos para dar facilidades de acceso, movimiento y permanencia de Usuarios con Necesidades Especiales y se eliminen las barreras físicas y arquitectónicas, para permitir el libre acceso y uso a Usuarios con Necesidades Especiales a todos los espacios construidos de conformidad con los estándares nacionales e internacionales sobre la materia.

De igual manera, da un sin fin de definiciones, entre las más importantes para el presente trabajo destaco las siguientes:

- Deficiencia.- Pérdida o alteración de una estructura, función psicológica, fisiológica o anatómica.
- Necesidades Especiales.- Es la disminución parcial total de la capacidad de llevar a cabo una actividad dentro de los límites considerados como normales para un ser humano.
- Minusvalía.- Es una desventaja que impide o limita que una persona cumpla con sus funciones normalmente, puede ser consecuencia de una deficiencia o una necesidad especial.
- Usuario con Necesidades Especiales (UNE).- Se les considera Usuarios con Necesidades Especiales a toda persona con capacidad disminuida o limitada para realizar, por sí misma, las actividades necesarias para su normal desempeño corporal, mental, social, ocupacional, como consecuencia de una insuficiencia física o motriz, psicológica o sensorial.

2.4.5.2) NMX-R-050-SCFI-2006, QUE ESTABLECE LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD A ESPACIOS CONSTRUIDOS DE SERVICIO AL PÚBLICO.

Esta Norma Mexicana establece las especificaciones de seguridad aplicables a los espacios de servicio al público para posibilitar la accesibilidad a las personas discapacitadas.

Esta Norma define varios conceptos entre los cuales destacan los siguientes:

- **Accesibilidad.-** Combinación de elementos constructivos y operativos que permiten a cualquier persona con discapacidad entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con un uso seguro, autónomo y cómodo en los espacios construidos, el mobiliario y equipo.
- **Accesibilidad razonable.-** Es la accesibilidad a los espacios principales para cualquier persona, incluyendo aquellas con alguna discapacidad. Esto se puede aplicar a los espacios que hayan sufrido alguna modificación.
- **Accesibilidad total.-** Es la accesibilidad a todos los espacios construidos para cualquier persona, incluyendo aquellas con alguna discapacidad. Esto se aplica a los espacios de obra nueva.
- **Persona con discapacidad.-** Todo ser humano que vive temporal o permanentemente una alteración en sus facultades físicas, mentales o sensoriales, que le impide realizar una actividad en la forma o dentro del margen que se considera común para un ser humano de edad y sexo semejantes.

2.4.5.3) NOM-001-SSA2-1993, QUE ESTABLECE LOS REQUISITOS ARQUITECTÓNICOS PARA FACILITAR EL ACCESO, TRÁNSITO Y PERMANENCIA DE LOS DISCAPACITADOS A LOS ESTABLECIMIENTOS DE ATENCIÓN MÉDICA DEL SISTEMA NACIONAL DE SALUD.

Esta Norma Oficial Mexicana tiene por objeto facilitar el acceso, tránsito y permanencia de los discapacitados en las unidades de atención médica del Sistema Nacional de Salud y así coadyuvar su integración a la vida social y determinar los requisitos arquitectónicos que deberán cumplir los establecimientos de atención médica de los sectores público, social y privado, para brindar accesibilidad en la prestación de servicios de salud a este grupo de población.

Para efectos de esta Norma, establece que por “discapacidad” debe entenderse como cualquier restricción o falta de habilidad (resultado de cualquier pérdida o anomalía de una estructura o función psicológica,

fisiológica o anatómica) en el desarrollo de una actividad dentro del rango considerado normal.

2.4.5.4) NOM-173-SSA1-1998, QUE ESTABLECE LA ATENCIÓN INTEGRAL PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

Esta Norma tiene por objeto, establecer las reglas que deberán observarse en la atención integral a personas con discapacidad.

Asimismo, da un sin fin de definiciones, entre las más importantes para el presente trabajo destaco las siguientes:

- Defecto al nacimiento.- Anormalidad del desarrollo anatómico-estructural, del crecimiento, maduración o metabólica presente al momento de nacer, en forma notoria o latente, que interfiera en el proceso de adaptación a la vida extrauterina, pudiendo causar la muerte del recién nacido o bien causar alteraciones discapacitantes, biológicas y psicológicas que condicionan su calidad de vida.
- Discapacidad.- Ausencia, restricción o pérdida de la habilidad, para desarrollar una actividad en la forma o dentro del margen, considerado como normal para un ser humano.
- Discapacidad auditiva.- Restricción en la función auditiva por alteraciones en oído externo, medio, interno o retrococleares, que a su vez pueden limitar la capacidad de comunicación.
- Discapacidad intelectual.- Impedimento permanente en las funciones mentales consecuencia de una alteración prenatal, perinatal, posnatal o alguna alteración que limita a la persona a realizar actividades necesarias para su conducta adaptativa al medio familiar, social, escolar o laboral.
- Discapacidad neuromotora.- Secuela de una afección en el sistema nervioso central, periférico o ambos y al sistema músculo esquelético.
- Discapacidad visual.- Agudeza visual corregida en el mejor de los ojos igual o menor de 20/200 o cuyo campo visual es menor de 20°.

- Debilidad visual.- Incapacidad de la función visual después del tratamiento médico o quirúrgico, cuya agudeza visual con su mejor corrección convencional sea de 20/60 a percepción de luz, o un campo visual menor a 10o pero que la visión baste para la ejecución de sus tareas.
- Grado de discapacidad.- Impacto de la restricción o ausencia de la capacidad para realizar una actividad o función necesaria dentro de su rol normal.
- Impedimento.- Pérdida o anomalía de un aparato, órgano, estructura anatómica, fisiológica o psicológica.
- Invalidez.- Efecto de una o más discapacidades que interactúan con el medio ambiente físico y social en el desempeño considerado como normal de un individuo, en función de su edad y sexo.
- Persona con discapacidad.- Ser humano que presenta una disminución en sus facultades físicas, mentales o sensoriales que le limitan realizar una actividad considerada como normal.

2.4.5.5) NOM-178-SSA1-1998, QUE ESTABLECE LOS REQUISITOS MÍNIMOS DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE ESTABLECIMIENTOS PARA LA ATENCIÓN MÉDICA DE PACIENTES AMBULATORIOS.

Esta Norma Oficial Mexicana establece los requisitos mínimos de infraestructura y equipamiento con que deben cumplir las Unidades de Atención Médica, que proporcionen servicios de promoción, prevención, diagnóstico, terapéuticos y de rehabilitación, incluyendo la atención de urgencias, curaciones y en su caso, partos a pacientes ambulatorios.

2.4.5.6) NOM-197-SSA1-1998, QUE ESTABLECE LOS REQUISITOS MÍNIMOS DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE HOSPITALES Y CONSULTORIOS DE ATENCIÓN MÉDICA ESPECIALIZADA.

Esta Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer los requisitos mínimos de infraestructura y de equipamiento para los hospitales y consultorios que presten atención médica especializada.

2.4.5.7) NOM-233-SSA1-2003, QUE ESTABLECE LOS REQUISITOS ARQUITECTÓNICOS PARA FACILITAR EL ACCESO, TRÁNSITO, USO Y PERMANENCIA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN ESTABLECIMIENTOS DE ATENCIÓN MÉDICA AMBULATORIA Y HOSPITALARIA DEL SISTEMA NACIONAL DE SALUD.

Esta Norma Oficial Mexicana tiene por objeto determinar los requisitos arquitectónicos mínimos que deberán cumplir los establecimientos de atención médica ambulatoria y hospitalaria del Sistema Nacional de Salud para facilitar el acceso, tránsito, uso y permanencia de las personas con discapacidad.

Para efectos de esta Norma, establece por “discapacidad” como la ausencia, restricción o pérdida de la habilidad, para desarrollar una actividad en la forma o dentro del margen, considerado como normal para un ser humano y por “persona con discapacidad” como al ser humano que presenta una disminución en sus facultades físicas, mentales o sensoriales que le limitan para realizar una actividad considerada como normal.

CAPÍTULO 3.

PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL REGULAR PARA PERSONAS DISCAPACITADAS.

3.1) ANTECEDENTES.

La finalidad del presente trabajo de investigación es mejorar los derechos que tienen o deben tener las personas discapacitadas en torno a la accesibilidad en los servicios de transporte aéreo nacional regular (acceso a los aeropuertos y acceso a los servicios aéreos) garantizando que sus necesidades sean comprendidas y atendidas y que su seguridad y dignidad sean respetadas.

Como parte de dicha finalidad es evitar cualquier discriminación o restricción innecesaria a personas discapacitadas y que impidan o anulen el reconocimiento, goce o ejercicio de sus derechos humanos y libertades fundamentales cuando hagan o quieran hacer uso de un servicio de transporte aéreo nacional.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo primero dispone que todo individuo gozará de las garantías individuales que en ella se establecen y prohíbe toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, **las discapacidades**, la condición social, **las condiciones de salud**, la religión, las opiniones, las preferencias, el estado civil u otras, y que por ello atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas

“Art. 1º CPEUM. En los Estados Unidos Mexicanos todo individuo gozará de las garantías que otorga esta Constitución, las cuales no podrán restringirse ni suspenderse, sino en los casos y con las condiciones que ella misma establece.

Está prohibida la esclavitud en los Estados Unidos Mexicanos. Los esclavos del extranjero que entren al territorio nacional alcanzarán, por este solo hecho, su libertad y la protección de las leyes.

Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad

humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.”.

El Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), por medio del XII Censo General de Población y Vivienda del año 2000, reportó que en México existen 1,795,300 mexicanos con discapacidad, lo que asciende al 1.84% de la población total, es decir, de cada 100 mexicanos una cantidad muy cercana a 2 tiene alguna discapacidad.

De acuerdo a este Censo, las entidades federativas que concentran las grandes zonas conurbanas nacionales (México, Distrito Federal, Jalisco y Nuevo León) tan sólo concentran el 31% de las personas discapacitadas, lo que significa que 7 de cada 10 mexicanos discapacitados se concentran en 28 Estados de la República.

INEGI

*Estadística de población con discapacidad en México.
Población con discapacidad por entidad federativa, 2000.*

Entidad federativa	Total	0 a 14 años	15 a 64 años	65 y más años
Estados Unidos Mexicanos	1 795 300	235 969	915 142	628 825
Aguascalientes	17 021	2 707	8 227	5 977
Baja California	35 103	5 255	18 967	10 669
Baja California Sur	6 835	919	3 709	2 159
Campeche	15 778	1 998	8 204	5 479
Coahuila de Zaragoza	46 558	5 949	24 635	15 656
Colima	13 022	1 532	6 659	4 731
Chiapas	49 823	8 412	26 162	14 826
Chihuahua	56 187	6 520	28 997	20 273
Distrito Federal	159 754	17 015	82 399	59 772
Durango	32 052	4 100	16 092	11 592

Guanajuato	88 103	12 780	42 297	32 099
Guerrero	50 969	6 864	24 766	18 357
Hidalgo	47 176	6 654	23 634	16 385
Jalisco	138 308	17 695	67 551	51 811
México	189 341	29 702	106 035	52 414
Michoacán de Ocampo	85 165	10 904	40 412	32 639
Morelos	30 195	3 536	14 925	11 417
Nayarit	21 600	2 747	10 723	7 996
Nuevo León	69 765	8 108	37 007	24 332
Oaxaca	65 969	8 594	31 850	24 651
Puebla	82 833	11 666	40 709	29 808
Querétaro Arteaga	22 165	3 573	10 788	7 614
Quintana Roo	12 186	2 199	6 939	2 989
San Luis Potosí	48 190	6 338	22 838	18 408
Sinaloa	48 370	6 284	25 398	16 368
Sonora	42 022	5 499	21 646	14 644
Tabasco	38 558	4 929	21 230	12 075
Tamaulipas	52 484	5 850	26 884	19 303
Tlaxcala	12 498	1 861	6 130	4 458
Veracruz de Ignacio de la Llave	137 267	16 567	71 403	47 669
Yucatán	47 774	5 204	23 316	18 998
Zacatecas	32 229	4 008	14 610	13 256
FUENTE: INEGI. XII Censo General de Población y Vivienda 2000. Base datos.				

Asimismo, por medio de este Censo, el INEGI, identificó que la causa de discapacidad más frecuente es la vejez con un 30.5%¹, seguida por alguna

¹ De acuerdo a cifras del Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF), para el 2025 habrá 17 millones de ancianos y para el 2050 la cifra se incrementara a 41 millones,

enfermedad con el 27.3%, las causas de nacimiento con el 20.8% y en una proporción menor por accidente así como por drogas y alcohol.

Estos datos arrojan retos que no sólo los organismos públicos encargados de estos problemas deben combatir sino toda la personas, como parte de la sociedad, es por esto, que uno de los motivos que me incitaron a hacer la presente investigación fueron los datos reveladores de cuántas personas viven —o sobreviven mejor dicho— con alguna discapacidad en mi país y que ya bastante es tener o padecer alguna discapacidad que te impida desarrollarte como el común de las personas para esto agregarle que no existan disposiciones jurídicas adecuadas para su normal y digno desarrollo, en especial, en la rama del Derecho Aéreo.

3.2) PROBLEMÁTICA.

Como mencione líneas atrás, en México no existen aún disposiciones legales adecuadas para el normal y común desarrollo de las personas discapacitadas en el marco del Derecho Aéreo.

No obstante esto, en el sistema legal mexicano sí existen algunas disposiciones legales que protegen a las personas discapacitadas, aunque aquí cabe hacer una anotación, mas que proteger, reconocen que estas personas discapacitadas son seres humanos al igual que todos los demás y que por tanto no deben ser objeto trato indigno y discriminatorio. Sin embargo, considero que como estas personas se encuentran en un estado de “cierta desventaja” al tener consigo una discapacidad se les debe otorgar determinadas prerrogativas que faciliten su modo de vivir o sobrevivir.

Así se puede encontrar que el máximo ordenamiento jurídico en México, su Carta Magna, en su primer precepto legal establece que quedará prohibida toda clase de discriminación por cuestiones de discapacidad o condiciones de

por lo tanto si para ese año la población total de mexicanos fuera de 120 millones, la tercera parte serian adultos mayores.

salud que atente contra la dignidad de la persona o sus libertades fundamentales.

“Art. 1º CPEUM. ...Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.”.

Asimismo, se puede apreciar que la Ley General de las Personas con Discapacidad del 2005 como su nombre lo indica, da regulación, reconoce y establece las bases mínimas que permiten la plena inclusión de las personas con discapacidad, en un marco de igualdad y de equiparación de oportunidades, en todos los ámbitos de la vida. Dicha Ley reconoce, de manera enunciativa y no limitativa, a las personas discapacitadas sus derechos humanos y mandata el establecimiento de las políticas públicas necesarias para su ejercicio. Define a una “persona con discapacidad” como aquella persona que presenta una deficiencia física, mental o sensorial, ya sea de naturaleza permanente o temporal, que limita la capacidad de ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria, que puede ser causada o agravada por el entorno económico y social. Establece que los derechos que consigna serán reconocidos a todas las personas discapacitadas, sin distinción por origen étnico o nacional, género, edad, condición social, condiciones de salud, religión, opiniones, preferencias, estado civil, o cualquiera otra que atente contra su dignidad. Y, fija que los principios que se deberán observar en las políticas públicas serán los de equidad, justicia social, equiparación de oportunidades, reconocimiento de las diferencias, dignidad, integración, respeto, y *accesibilidad*.

De igual manera, la Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal y su Reglamento norman las medidas y acciones que contribuyan a lograr la equiparación de oportunidades para la integración social de las personas con discapacidad en el Distrito Federal. Y, entre las preocupaciones que manifiesta, se encuentra las relativas a la salud, educación y *accesibilidad*

y facilidades arquitectónicas y de desarrollo urbano que deben presentar las dependencias y organismos públicos del Distrito Federal con respecto a las necesidades de las personas discapacitadas.

Ahora bien, el Reglamento tiene por objeto reglamentar la Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal, a fin de crear las condiciones adecuadas para su plena integración a la vida activa, a través de acciones específicas de la Administración Pública.

También, existen algunas Normas Oficiales Mexicanas que regulan a las personas discapacitadas, entre las que puedo citar a la NMX-R-050-SCFI-2006, que establece la accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios construidos de servicio al público; a la NOM-001-SSA2-1993, que establece los requisitos arquitectónicos para facilitar el acceso, tránsito y permanencia de los discapacitados a los establecimientos de atención médica del Sistema Nacional de Salud; a la NOM-173-SSA1-1998, que establece la atención integral para personas con discapacidad; entre otras.

El problema radica cuando se quiere encontrar disposiciones jurídicas que regulen y proteja a las personas discapacitadas en el Derecho Aéreo, ya que ni la Ley de Aviación Civil ni la Ley de Aeropuertos, con sus respectivos Reglamentos, tratan este tema tan sensible, lo más que se puede encontrar en dichos ordenamientos jurídicos son un artículo en cada uno de ellos, que menciona que los concesionarios y permisionarios deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad así como a las de edad avanzada, pero nunca establecen cuáles o cómo deberán ser estas medidas, ni en la Ley ni en el Reglamento de cada una de ellas.

En el Derecho Aéreo mexicano parece que el tema de las personas discapacitadas estuviera vedado, ya que no hay normatividad que regule dicho tema, como menciono en el párrafo anterior, acudir a sus dos normas principales dentro del sistema legal mexicano es no encontrar prácticamente nada, pero el Derecho Aéreo mexicano no es solo la Ley de Aviación Civil y la

Ley de Aeropuertos, existen otros, como las Normas Oficiales Mexicanas y las Circulares que emita la Dirección de Aeronáutica Civil dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Existe la NBS-00-SCT-2003, que regula la atención a los usuarios con necesidades especiales para promover y agilizar las acciones tendientes a lograr el bienestar social de este tipo de usuarios del sector aéreo a nivel nacional. El objeto de esta Norma Básica de Seguridad es establecer la obligatoriedad de que todos aquellos Organismos, Grupos Aeroportuarios y Concesionarios y Permisarios de Transporte Aéreo que operen en el territorio nacional, cuenten con los recursos físicos y humanos para dar facilidades de acceso, movimiento y permanencia de Usuarios con Necesidades Especiales y se eliminen las barreras físicas y arquitectónicas, para permitir el libre acceso y uso a Usuarios con Necesidades Especiales a todos los espacios construidos de conformidad con los estándares nacionales e internacionales sobre la materia.

De igual manera, existe la Circular 001/2004 que emite la Dirección de Aeronáutica Civil dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y establece los lineamientos que deben cumplir los Administradores de Aeropuertos y los Transportistas Aéreos Regulares y No-Regulares que operen en territorio nacional para la atención a los usuarios con discapacidad y como objetivo de dichos lineamientos es evitar cualquier discriminación o restricción innecesaria que impida o anule el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas discapacitadas.

Sin embargo, aquí se amplía la problemática existente respecto a la regulación jurídica que hay en el Derecho Aéreo mexicano sobre las personas discapacitadas, ya que cabe hacer una interrogante para ejemplificar dicho problema ¿Las Normas Oficiales Mexicanas y las Circulares Administrativas que emite la Dirección General de Aeronáutica Civil dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pueden *obligar* de la misma manera que una Ley?

Primeramente, por Ley se debe entender aquella regla de conducta creada por un órgano constitucional impuesta de manera obligatoria por el poder público con el carácter de general y de manera abstracta.

Segundo, una Norma Oficial Mexicana es la regulación técnica de observancia obligatoria expedida por las dependencias de la administración pública federal competentes, conforme a las finalidades establecidas en el artículo 40 Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, que establece reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación, así como aquellas relativas a terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado y las que se refieran a su cumplimiento o aplicación.

Tercero, una Circular Administrativa es un acto administrativo, emitido por un superior jerárquico administrativo, dirigido a sus subordinados, con el fin de dar instrucciones sobre el régimen interior de las oficinas, o sobre su funcionamiento con relación al público, o para aclarar la inteligencia de disposiciones legales ya existentes.

LEY	NOM	CIRCULAR
Regla de conducta.	Regulación técnica.	Acto administrativo.
Creada por un órgano constitucional.	Expedida por las dependencias de la administración pública federal competentes.	Emitido por un superior jerárquico administrativo.
Con el carácter de general y de manera abstracta.	Crea una situación concreta de Derecho.	Dirigido a sus subordinados.
Impuesta de manera obligatoria por el poder público.	De observancia obligatoria.	De observancia obligatoria.

En conclusión, como se puede apreciar existen diversas diferencias entre una Ley y una Norma Oficial Mexicana y una Circular Administrativa, no sólo desde el punto de vista de su naturaleza jurídica, sino también desde el punto de vista de quién la expide, hacia quién se dirige y la manera de ser cumplida. Ya que la Ley crea, modifica, extingue o regula situaciones jurídicas abstractas, impersonales y generales. Es decir, establece derechos o impone restricciones al ejercicio de ellos. Mientras que, una Norma Oficial Mexicana o una Circular Administrativa, son un cuerpo normativo que, no constituyen un acto formal ni materialmente legislativo sino administrativo y, que sirven para señalar condiciones concretas técnicas. Tan esto es cierto que existen diversas jurisprudencias² y tesis aisladas³ que reafirman lo sostenido:

² *CONCEPTO.*

Atendiendo a la definición romana clásica elaborada por Ulpiano, es “la noticia o conocimiento de las cosas humanas y divinas” (*divinarum ataque humanarum rerum notitia*), así como “la ciencia de lo justo y de lo injusto” (*justi et injusti scientia*).

Los clásicos la entendieron como “el hábito práctico de interpretar rectamente las leyes y aplicarlas oportunamente a las cosas que ocurren”. El jurisconsulto español De Diego la define como “el criterio constante y uniforme de aplicar el Derecho mostrado en las sentencias del Tribunal Supremo o en el conjunto de sentencias de éste”.

En el Derecho procesal significa, tanto la serie de juicios o sentencias uniformes pronunciadas por los tribunales sobre un punto determinado de Derecho, como el contenido de dichos fallos, la enseñanza o doctrina que dimana de ellos.

El Diccionario de la Lengua, dice que es la norma de juicio que suple omisiones de la Ley, y que se funda en las prácticas seguidas en casos iguales o análogos. En ocasiones se habla de la jurisprudencia como de la costumbre que impera en los tribunales (*usus fori*).

Según Ignacio Burgoa —desde el punto de vista positivo—jurisdiccional— se traduce en las interpretaciones y consideraciones jurídicamente integrativas uniformes que hace una autoridad judicial designada para tal efecto por la ley, respecto de uno o varios puntos de derecho especiales y determinados que surgen en un cierto número de casos concretos semejantes que se pretenden, en la inteligencia de que dichas consideraciones e interpretaciones son obligatorias para los inferiores jerárquicos de las mencionadas autoridades y que expresamente señale la Ley.

COMO FUENTE DE DERECHO.

La jurisprudencia fue elevada por el artículo 107 constitucional según las reformas de 1950, al rango de fuente del Derecho, equiparándose las tesis relativas, por ende, a verdaderas normas legales, por reunir, respecto de las consideraciones jurídicas en ellas implicadas, referentes a determinadas cuestiones de Derecho, los atributos esenciales de la Ley, como son, la generalidad, la impersonalidad, la imperatividad y la abstracción. La apreciación de la jurisprudencia como fuente de Derecho no aparece de manera expresa en el mencionado precepto de la Constitución, sino que se establece de la exposición de motivos de la Iniciativa Presidencial de 23 de octubre de 1950, cuya parte conducente afirma: “La fracción XIII del artículo 107 de esta Iniciativa considera que la Ley determinará los términos y casos en que sea obligatoria la jurisprudencia de los Tribunales del Poder Judicial de la Federación, así como los requisitos para su modificación. Estimamos pertinente la inclusión de esta norma en la Constitución, por ser fuente de Derecho la jurisprudencia, lo cual explica el carácter de obligatoriedad que le corresponde igualmente a los mandatos legales, debiendo ser por ello acatada tanto por la Suprema Corte de Justicia, como por las Salas de ésta y los otros Tribunales de dicho Poder...”.

La jurisprudencia puede ser confirmatoria, supletoria, interpretativa o derogativa de la Ley. Mediante la primera, las sentencias ratifican lo preceptuado por la Ley. La supletoria, colma los vacíos de la Ley, creando una norma que completa la Ley. La interpretativa explica el sentido del precepto legal y pone de manifiesto el pensamiento del legislador. La derogativa modifica o abroga los preceptos legales. Las tres primeras tienen validez en el Derecho mexicano. La derogativa no lo tiene porque está en pugna con el artículo 14 constitucional y con lo dispuesto en el artículo 9 del Código Civil para el Distrito Federal que previene que la Ley sólo puede ser abrogada o derogada por otra posterior que así lo declare expresamente o que contenga disposiciones total o parcialmente incompatibles con la Ley anterior. El artículo 10 del Código Civil para el Distrito Federal, agrega que “contra la observancia de la ley no puede alegarse desuso, costumbre o práctica en contrario”.

La jurisprudencia interpretativa está autorizada por el artículo 19 del Código Civil para el Distrito Federal, que dice que las controversias judiciales del orden civil deberán resolverse conforme a la letra de la Ley o a su interpretación jurídica. En el mismo sentido reconoce su validez el artículo 14 constitucional.

ORGANISMOS QUE CREAN JURISPRUDENCIA.

Tienen atribuciones para sustentar tesis que sienten jurisprudencia: el Pleno de la Suprema Corte de Justicia, las Salas del mismo Alto Tribunal y los Tribunales Colegiados de Circuito. (Art. 192 y 193 Ley de Amparo).

Las resoluciones constituyen jurisprudencia siempre que lo resuelto en ellas se sustente en cinco sentencias no interrumpidas por otra en contrario, y que haya sido aprobadas por lo menos por catorce ministros, si se trata de jurisprudencia del Pleno, o por cuatro ministros en los casos de jurisprudencia de las Salas. (Art. 192 Ley de Amparo).

Las de los tribunales colegiados de circuito, con iguales requisitos, pero que sean aprobadas por unanimidad de votos de los magistrados que integren cada uno de ellos. (Art. 193 Ley de Amparo).

CONTRADICCIÓN DE TESIS DE LAS SALAS.

Cuando las Salas de la Suprema Corte de Justicia sustenten tesis contradictorias en los juicios de amparo de su competencia, cualquiera de dichas Salas o los ministros que la integran o el Procurador General de la república o las partes que intervinieron en los juicios en que tales tesis hayan sido sustentadas, podrán denunciar la contradicción ante la misma Suprema Corte, la que decidirá funcionando en Pleno cuál es la tesis que debe observarse.

El mencionado Procurador, por sí o por conducto del agente que al efecto designe, podrá, si lo estima pertinente, exponer su parecer dentro del plazo de treinta días.

El pleno deberá dictar la resolución correspondiente dentro del término de tres meses, resolución que no afectará las situaciones jurídicas concretas derivadas de los juicios en que se hubiesen dictado las sentencias contradictorias y ordenar que se publique y sea remitida, dentro del término de quince días, al Semanario Judicial de la Federación, para su publicación inmediata. (Art. 195, fr. II y 196 Ley de Amparo).

Lo anterior no impide que las Salas o los ministros que las integran pidan al Pleno posteriormente, con motivo de un caso concreto que les hubiese tocado resolver, que modifique la jurisprudencia ya establecida, expresando las razones que justifiquen la modificación. El Procurador general de la República, por sí o por conducto del agente que al respecto designe, podrá exponer su parecer dentro del plazo de treinta días; y el pleno o la Sala correspondiente resolverán si modifican o no dicha jurisprudencia. Aunque las situaciones jurídicas concretas falladas conforme a la tesis jurisprudencial cuya modificación fue solicitada, no son afectadas por dicha modificación, el procedimiento indicado, establecido en el artículo 196, evita, venturosamente, que la jurisprudencia se mantenga estática. La Suprema Corte deberá dictar la resolución de referencia dentro del término de tres meses y ordenar su inmediata publicación en el Semanario Judicial de la Federación. (Art. 195 Ley de Amparo). Tal resolución constituye jurisprudencia. (Art. 192 Ley de Amparo).

CONTRADICCIÓN DE TESIS DE LOS TRIBUNALES.

Cuando los Tribunales Colegiados de Circuito sustenten tesis contradictorias en los juicios de amparo de su competencia, los ministros de la Suprema Corte, el Procurador General de la República, los propios tribunales, los magistrados que los integren o las partes que intervinieron en los juicios en que tales tesis hayan sido sustentadas, podrán denunciar la contradicción ante la mencionada suprema Corte, la que decidirá cuál tesis debe prevalecer.

El Procurador General de la República, por sí o por conducto del agente que designe, podrá exponer su parecer dentro del plazo de treinta días.

La Suprema Corte deberá dictar la resolución correspondiente, que no afectará las situaciones jurídicas concretas derivadas de los juicios fallados con sentencias contradictorias, dentro del término de tres meses y ordenar su inmediata publicación en el Diario Oficial (Art. 192 y 195 Ley de Amparo).

OBLIGATORIEDAD DE LA JURISPRUDENCIA.

Es obligatoria porque así lo establece la Constitución en su artículo 94, el que remite a la Ley Reglamentaria para el efecto de precisar los términos de obligatoriedad; ciertamente, el invocado precepto constitucional dispone que “La ley fijará los términos en que sea obligatoria la jurisprudencia que establezcan los tribunales del Poder Judicial de la Federación sobre interpretación de la Constitución, leyes y reglamentos federales o locales y tratados internacionales celebrados por el Estado mexicano, así como los requisitos para su interrupción y modificación”.

La jurisprudencia que establezca la Suprema Corte de Justicia, funcionando en Pleno o en Salas, es obligatoria para éstas si es decretada por el Pleno, y además para los Tribunales Unitarios y Colegiados de Circuito; Juzgados de Distrito; Tribunales Militares, Tribunales Judiciales del Orden Común, de los Estados y del Distrito Federal; y Tribunales Administrativos y del Trabajo, federales y locales.

En cuanto a la jurisprudencia que establezca cada uno de los Tribunales Colegiados de Circuito, es obligatoria para los Tribunales Unitarios; Juzgados de Distrito; Tribunales Militares y Judiciales del Fuero Común, de los Estados y del Distrito Federal; y Tribunales Administrativos y del Trabajo, locales y federales. (Art. 193 Ley de Amparo).

PÉRDIDA DE LA VIGENCIA.

Sin embargo, muchas son las tesis jurisprudenciales establecidas por la Suprema Corte de Justicia que han perdido su vigencia y, por lo mismo, su obligatoriedad para los Tribunales Colegiados de Circuito, que pueden interrumpirlas y modificarlas.

Efectivamente, las reformas a la Constitución y a la Ley de Amparo, han dejado que la Suprema Corte tenga la facultad de conocer solamente de problemas de constitucionalidad y a los Tribunales Colegiados de Circuito la de resolver todos los juicios en que se planteen problemas de legalidad, obviamente confirieron a los segundos, en exclusiva, atribuciones para sentar tesis relacionadas con dichos problemas de legalidad, por lo que ya no resultan obligados a ceñirse a los criterios sustentados por el Alto Tribunal en relación con cuestiones que ya escapan de su competencia. Sin embargo, es tanta la fuerza moral de tales tesis puesto que provienen del máximo intérprete e la Constitución, es tanta la respetabilidad de los criterios cuidadosamente estructurados por quienes disfrutaban del prestigio de que los invisten su experiencia, sus conocimientos y la tradición, que nada impide que influyan en el ánimo de los juzgadores que integran los Tribunales Colegiados de Circuito.

INTERRUPCIÓN DE LA JURISPRUDENCIA.

La jurisprudencia se interrumpe y deja de tener carácter obligatorio cuando se pronuncie ejecutoria en contrario por catorce ministros, como mínimo, si se trata de la sustentada por el Pleno; por cuatro si es la establecida por una Sala, y por unanimidad de votos si es la de un Tribunal Colegiado de Circuito. Pero la interrupción no puede efectuarse caprichosamente, es necesario que se expresen las razones en que la misma se apoye, las cuales se referirán a las que se tuvieron en consideración para establecer la jurisprudencia relativa. Para la modificación de la jurisprudencia se observarán las mismas reglas establecidas por la Ley de Amparo para su formación. (Art. 194 Ley de Amparo).

PUBLICIDAD DE LA JURISPRUDENCIA.

El artículo 195 de la Ley de Amparo establece las siguientes reglas para la publicación de la jurisprudencia, que constituyen deberes a cumplir por aquellos órganos de control constitucional: a) Aprobar el texto y rubro de las tesis jurisprudenciales y numerarla de manera progresiva, por cada uno de los citados órganos jurisdiccionales. b) Remitir la tesis jurisprudencial, dentro del término de quince días hábiles siguientes a la fecha de su integración, al Semanario Judicial de la Federación, para su publicación inmediata. c) Remitir la tesis jurisprudencial, dentro del mismo término a la que se refiere la fracción inmediata anterior, al Pleno y a las Salas de la Suprema Corte de Justicia y a los Tribunales Colegiados de Circuito, que no hubiesen intervenido en su integración. d) Conservar un archivo, para consulta pública, que contenga todas las tesis jurisprudenciales integradas por cada uno de los órganos jurisdiccionales y las que hubiesen recibido de los demás.

El Semanario Judicial de la Federación deberá publicar mensualmente, en una gaceta especial, las tesis jurisprudenciales que reciba del Pleno y Salas de la Suprema Corte de Justicia y a los

“REGISTRO No. 177571.

Jurisprudencia.

NORMA OFICIAL MEXICANA DE EMERGENCIA NOM-EM-011-SCFI-2004, PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 26 DE NOVIEMBRE DE 2004. ES DE NATURALEZA AUTOAPLICATIVA.

Dicha norma es una disposición de carácter autoaplicativo, basada esta afirmación en el concepto de individualización incondicionada sustentado por el Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en virtud de que **contiene lineamientos o directrices que en forma obligatoria**, desde el inicio de su vigencia, se deben observar en el despacho de gasolina y otros combustibles líquidos. Por ello, para que el perjuicio se actualice, no es necesario que la Procuraduría Federal del Consumidor verifique e imponga alguna sanción como consecuencia del incumplimiento en que pudieran incurrir quienes enajenen gasolina u otros combustibles líquidos, toda vez que por su sola entrada en vigor, la norma de mérito impone a esos sujetos diversas obligaciones que se hayan constreñidos a observar, si quieren evitar las sanciones correspondientes; así, a guisa de ejemplos, en el punto 5, identificado con el rubro "Especificaciones", se establece el error máximo tolerado, referente a la diferencia entre la lectura dada por el sistema de medición y la medida volumétrica (punto 5.1.1.) o el error de repetibilidad, entendido como la diferencia entre las lecturas máxima y mínima, obtenidas en mediciones efectuadas en un mismo gasto (punto 5.1.2.), entre otras especificaciones,

Tribunales Colegiados de Circuito, publicación que será editada y distribuida en forma eficiente para facilitar el conocimiento de su contenido.

Las publicaciones a que este artículo se refiere se harán sin perjuicio de que se realicen las publicaciones mencionadas en el artículo 197-B que establece que las ejecutorias de amparo y los votos particulares de los ministros y de los magistrados de los Tribunales Colegiados de Circuito que con ello se relacionen, se publicarán en el Semanario Judicial de la Federación, siempre que se trate de las necesarias para constituir jurisprudencia o para contrariarla; y que igualmente se publicarán las ejecutorias de la Suprema Corte funcionando en Pleno, las Salas o los citados tribunales, acuerden expresamente. (Art. 196 Ley de Amparo).

INVOCACIÓN DE LA JURISPRUDENCIA.

Cuando las partes invoquen en el juicio de amparo la jurisprudencia el Pleno, de las Salas o de los Tribunales Colegiados de Circuito, se hará por escrito, expresando el número de dicha jurisprudencia y el órgano jurisdiccional que la integró, así como el rubro de ella.

Si cualquiera de las partes invoca ante un Tribunal Colegiado de Circuito la jurisprudencia establecida por otro, el tribunal del conocimiento deberá, según previene el artículo 96 de la Ley de Amparo: verificar su existencia; cerciorarse de la aplicabilidad de la tesis y adoptarla en su resolución resolver expresando las razones por las cuales considera que no debe confirmarse el criterio sostenido en la referida tesis jurisprudencial. Véase, BURGOA, Ignacio. *El Juicio de Amparo*. Porrúa, México, 1958, pp. 165-171.

³ La jurisprudencia se conforma de cinco resoluciones que, en un mismo sentido, haga el Poder Judicial de la Federación sin que se le interponga una sola en caso contrario, a estas resoluciones individualmente se les llama Tesis Aislada. También puede formarse a través de contradicción de tesis, que consiste en que el Pleno o las Salas de la Suprema Corte resuelvan el criterio que debe sostenerse sobre una cuestión en particular donde existen posiciones contrarias o diversas sostenidas por Tribunales Colegiados de Circuito o incluso por las Salas de la Suprema Corte. Por último, y en virtud de un mandato de la Constitución del propio país, constituirán jurisprudencia las resoluciones que emita la Suprema Corte de Justicia al resolver casos de controversia constitucional o de acciones de inconstitucionalidad.

las cuales, como puede advertirse, **son obligatorias para todas las personas a quienes está dirigida la norma**, de modo tal que es válido concluir que desde su entrada en vigor vincula a sus destinatarios a su cumplimiento, pues **crea una situación concreta de Derecho**, consistente en la obligación de acatar las especificaciones **señaladas por la Secretaría de Economía**, a través de la Dirección General de Normas, con los requisitos pormenorizados, sin que para ello sea necesario que se actualice condición alguna, bien sea la actuación de una autoridad administrativa, como la Procuraduría Federal del Consumidor, o bien del propio agraviado.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL SEXTO CIRCUITO.

Amparo en revisión 111/2005. Secretario de Economía y otro. 18 de mayo de 2005. Unanimidad de votos. Ponente: Francisco Javier Cárdenas Ramírez. Secretaria: Luz Idalia Osorio Rojas.

Amparo en revisión 146/2005. Servicio Isalvi, S.A. de C.V. 25 de mayo de 2005. Unanimidad de votos. Ponente: Jorge Higuera Corona. Secretaria: Lorena Ortuño Yáñez.

Amparo en revisión 196/2005. Casmen, S.A. de C.V. 29 de junio de 2005. Unanimidad de votos. Ponente: José Eduardo Téllez Espinoza. Secretaria: Natividad Karem Morales Arango.

Amparo en revisión 231/2005. Servicio 3 L, S.A. de C.V. 6 de julio de 2005. Unanimidad de votos. Ponente: José Eduardo Téllez Espinoza. Secretaria: Natividad Karem Morales Arango.

Amparo en revisión 225/2005. Bugas, S.A. de C.V. 13 de julio de 2005. Unanimidad de votos. Ponente: Jorge Higuera Corona. Secretaria: Lorena Ortuño Yáñez.

EJECUTORIA: 1.- Registro No. 18977. Asunto: Amparo en revisión 111/2005. Promovente: Secretario de Economía Y OTRO. Localización: 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; XXII, Agosto de 2005; Pág. 1663.”⁴.

“REGISTRO No. 179532.

Tesis Aislada.

NORMA OFICIAL MEXICANA QUE REGULA LA PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y EL TRATO A LAS ESPECIES ANIMALES. EL SUBSECRETARIO DE FOMENTO Y NORMATIVIDAD AMBIENTAL DE LA SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES TIENE FACULTADES PARA EXPEDIRLA.

El Congreso de la Unión expidió, entre otras, la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, en las que se regula la preservación del medio ambiente y el trato digno y respetuoso que debe darse a las especies animales, a efecto de evitar la crueldad en su contra.

⁴ El subrayado y el resaltado en negrita es del suscrito. REGISTRO No. 177571. Localización: Novena Época. Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. XXII, Agosto de 2005. Pagina: 1662. Tesis: VI.1o.A. J/30. JURISPRUDENCIA. Materia(s): Administrativa.

Asimismo, el artículo 8o., fracción V, del Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales señala la facultad que tiene el subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental, para expedir normas oficiales mexicanas en materia ambiental. En este sentido, no puede considerarse ilegal la norma oficial mexicana citada, ya que fue **emitida por una autoridad administrativa** (subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales), facultada para regular a través de ésta, de manera pormenorizada, lo relacionado con la preservación del medio ambiente y el trato digno y respetuoso que debe darse a las especies animales; por ende, **dicha norma constituye una "categoría de ordenamiento" (resolución gubernativa), que si bien no es de índole legislativa ni reglamentaria, sí es un cuerpo normativo que,** en materia ambiental, **sirve para señalar las condiciones concretas** de como garantizar la preservación y aprovechamiento de la flora y fauna silvestres, que expresamente regulan diversas leyes federales y tratados internacionales.

CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo en revisión 28/2004. Convimar, S.A. de C.V. 26 de mayo de 2004. Unanimidad de votos. Ponente: Jean Claude Tron Petit. Secretaria: Cristina Fuentes Macías.”⁵.

“REGISTRO No. 237867.

Jurisprudencia.

CIRCULARES.

Las circulares no tienen el carácter de reglamentos gubernativos o de policía, pues en tanto que éstos contienen disposiciones de observancia general que obligan a los particulares en sus relaciones con el poder público, **las circulares, por su propia naturaleza, son expedidas por los superiores jerárquicos en la esfera administrativa dando instrucciones a los inferiores sobre el régimen interior de las oficinas, o sobre su funcionamiento con relación al público, o para aclarar a los inferiores la inteligencia de disposiciones legales ya existentes; PERO NO PARA ESTABLECER DERECHOS O IMPONER RESTRICCIONES AL EJERCICIO DE ELLOS.** Aun en el caso de que una circular tuviera el carácter de disposición reglamentaria gubernativa, para que adquiriese fuerza debería ser puesta en vigor mediante su publicación en el Diario Oficial, puesto que las leyes y reglamentos solo pueden obligar cuando son debidamente expedidos, publicados y promulgados. También podría aceptarse que el contexto de una circular obligara a determinado individuo, si le ha sido notificada personalmente; pero si tal circunstancia no se acredita por la autoridad

⁵ El subrayado y el resaltado en negrita es del suscrito. REGISTRO No. 179532. Localización: Novena Época. Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. XXI, Enero de 2005. Pagina: 1808. Tesis: I.4o.A.450 A. TESIS AISLADA. Materia(s): Administrativa.

responsable, los actos que se funden en la aplicación de una circular resultan atentatorios.

Quinta Época:

Tomo XXXII, pagina 471. Amparo en revisión 3676/24. Compañía de Gas y Combustibles "Imperio", S.A. 28 de mayo de 1931. Unanimidad de cuatro votos. Relator: Salvador Urbina.

Tomo LXXXIX, pagina 3101. Amparo en revisión 5099/46. La Vasco Cantabra, S.A. 25 de septiembre de 1946. Unanimidad de cuatro votos. La publicación no menciona el nombre del ponente.

Tomo XC, pagina 195. Amparo en revisión 5081/46. La Vasco Cantabra, S.A. 4 de octubre de 1946. Unanimidad de cuatro votos. La publicación no menciona el nombre del ponente.

Séptima Época, Tercera Parte:

Volúmenes 115-120, pagina 60. Revisión fiscal 18/78. Ariel Construcciones, S.A. 9 de noviembre de 1978. Mayoría de cuatro votos. Disidente: Eduardo Langle Martínez. Ponente: Carlos del Río Rodríguez.

Volúmenes 139-144, pagina 44. Amparo en revisión 7377/79. Antonio Hernández Vázquez y otros. 25 de agosto de 1980. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: Carlos del Río Rodríguez.

GENEALOGÍA:

Informe 1979, Segunda Parte, Segunda Sala, tesis 97, pagina 88.

Informe 1980, Segunda Parte, Segunda Sala, tesis 3, pagina 7.

Apéndice 1917-1985, Tercera Parte, Segunda Sala, tesis 348, pagina 596.⁶

"REGISTRO No. 390925.

Jurisprudencia.

CIRCULARES. NO SON LEYES.

Las circulares no pueden ser tenidas como leyes, y los actos de las autoridades que se fundan en aquellas importan una violación a los artículos 14 y 16 constitucionales.

Quinta Época:

Amparo en revisión 492/18. Arias Vda. de Ramírez Crispina. 27 de septiembre de 1920. Unanimidad de ocho votos.

Amparo en revisión 261/22. Sánchez Aldana Antonio. 27 de octubre de 1925. Unanimidad de nueve votos.

Amparo en revisión 205/22. Gómez Ochoa y Cia. 12 de enero de 1926. Unanimidad de ocho votos.

⁶ El subrayado y, el resaltado en negrita y en mayúsculas es del suscrito. REGISTRO No. 237867. Localización: Séptima Época. Instancia: Segunda Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. 139-144 Tercera Parte. Pagina: 195. JURISPRUDENCIA. Materia(s): Administrativa.

Tomo XIX, Pág. 1115. Recurso de súplica. Arch José. 20 de diciembre de 1926. Unanimidad de ocho votos.

Tomo XIX, Pág. 1217. Corcuera Hermanos, sucs. 20 de diciembre de 1926. Unanimidad de ocho votos.

NOTA:

En los Apéndices 1917-1954 y 1917-1965 el rubro era: "CIRCULARES", y en el texto decía "ley" no "leyes".

GENEALOGÍA:

APENDICE AL TOMO XXXVI 170 PG. 348

APENDICE AL TOMO L 47 PG. 64

APENDICE AL TOMO LXIV 54 PG. 63

APENDICE AL TOMO LXXVI 184 PG. 318

APENDICE AL TOMO XCVII 205 PG. 407

APENDICE '54: TESIS 208 PG. 414

APENDICE '65: TESIS 40 PG. 57

APENDICE '75: TESIS 352 PG. 584

APENDICE '85: TESIS 349 PG. 598

APENDICE '88: TESIS 358 PG. 604

APENDICE '95: TESIS 35 PG. 27."⁷.

“REGISTRO No. 188912.

Tesis Aislada.

VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA. LA CIRCULAR OM/1828/98 EXPEDIDA POR EL OFICIAL MAYOR DEL DISTRITO FEDERAL Y DIRIGIDA A LOS SERVIDORES PÚBLICOS QUE REALIZAN TAL Función, NO CONSTITUYE UN ACTO LEGISLATIVO, POR LO QUE NO INVADIRÍA LA ESFERA COMPETENCIAL DEL CONGRESO DE LA UNIÓN ESTABLECIDA EN EL ARTÍCULO 73, FRACCIÓN X, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS PARA EMITIR LEYES DE NATURALEZA LABORAL.

La referida **circular no constituye un acto formal ni materialmente legislativo**, en tanto que **con su expedición no se establecen normas que creen, modifiquen, extingan o regulen situaciones jurídicas abstractas, impersonales y generales, que son las características distintivas de una ley**, sino que como corresponde a los actos administrativos propios de su denominación, **dicha circular es un acto jurídico interno de carácter administrativo** que emite el mencionado oficial mayor, como funcionario jerárquicamente superior en la administración pública del Distrito Federal, **con el propósito de dirigir a** los verificadores (**sus subordinados**), **determinadas**

⁷ El subrayado y el resaltado en negrita es del suscrito. REGISTRO No. 390925. Localización: Quinta Época. Instancia: Pleno. Fuente: Apéndice de 1995. Tomo III, Parte SCJN. Pagina: 27. Tesis: 35. JURISPRUDENCIA. Materia(s): Administrativa.

instrucciones de servicio a través de la cuales transmite orientaciones, aclaraciones, información o interpretación legal o reglamentaria. En consecuencia, la expedición de la mencionada circular, no invade la esfera de competencia del Congreso de la Unión prevista en el artículo 73, fracción X, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para dictar leyes reglamentarias del artículo 123 de la Carta Fundamental, por más que sus instrucciones internas puedan tener repercusión en el ámbito laboral.

Amparo en revisión 387/2000. Jaime Ernesto Herrero Sánchez y otros. 30 de mayo de 2001. Cinco votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: Sofía Verónica Ávalos Díaz.”⁸.

“REGISTRO No. 266604.

Tesis Aislada.

CIRCULARES Y ACTOS DEL EJECUTIVO. SU CONCEPTO.

Entre las circulares y los actos del C. Presidente de la República efectuados en ejercicio de la facultad reglamentaria constitucional, existe una diferencia, ya que **las circulares se dirigen por la autoridad a sus subalternos para el buen gobierno interior de una rama de la administración** y, en cambio, los actos del Ejecutivo Federal efectuados en ejercicio de la facultad reglamentaria constitucional, son leyes en el sentido material inconstreñido de esa palabra.

Amparo en revisión 2431/52. Compañía Carbonífera de Sabinas, S. A. y coagraviados. 8 de febrero de 1963. Cinco votos. Ponente: José Rivera Pérez Campos.”⁹.

3.2.1) LEY DE AVIACIÓN CIVIL Y SU REGLAMENTO¹⁰.

⁸ El subrayado y el resaltado en negrita es del suscrito. REGISTRO No. 188912. Localización: Novena Época. Instancia: Segunda Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. XIV, Agosto de 2001. Pagina: 253. Tesis: 2a. CXLI/2001. TESIS AISLADA. Materia(s): Constitucional, Administrativa.

⁹ El subrayado y el resaltado en negrita es del suscrito. REGISTRO No. 266604. Localización: Sexta Época. Instancia: Segunda Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Tercera Parte, LXVIII. Pagina: 51. TESIS AISLADA. Materia(s): Administrativa.

¹⁰ Véase, BURGOA, Ignacio. *Diccionario de Derecho Constitucional, Garantías y Amparo*. 8ª ed. Porrúa, México, 2005, pp. 378-383. La fracción I del artículo 89 constitucional otorga facultad al Presidente para proveer en la esfera administrativa a la exacta observancia de las leyes que expida el Congreso de la Unión. Proveer significa hacer acopio de medios para obtener o conseguir un fin. Este consiste, conforme a la disposición invocada, en lograr “la exacta observancia”, o sea, el cabal y puntual cumplimiento de las leyes que dicte dicho Congreso. Sin embargo, dicha facultad sólo la debe ejercer el Presidente de la República *en la esfera administrativa*, esto es, en todos aquellos ramos distintos del legislativo y jurisdiccional. El ejercicio de la facultad presidencial se manifiesta en la expedición de normas jurídicas abstractas, generales e impersonales cuyo objetivo estriba en pormenorizar o detallar las leyes de contenido administrativo que dicte el Congreso de la Unión para conseguir su mejor y más adecuada aplicación en los diferentes ramos que regulan. Por ello, dicha facultad se califica

La Ley de Aviación Civil y su Reglamento que son una de las dos piedras angulares en la regulación de la actividad, transporte y comercio aéreo en México al abordar el tema de las personas discapacitadas sólo menciona que tanto los concesionarios como los permisionarios deberán adoptar las medidas necesarias y brindar las facilidades que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad, así como a las de edad avanzada y pasajeras embarazadas. Sin embargo, nunca hacen referencia, ni la Ley ni su Reglamento, de cómo o cuáles deben ser este tipo de medidas y facilidades que permitan y brinden facilidades a las personas discapacitadas.

“Artículo 33 LAC. En las aeronaves civiles no podrán abordar personas armadas, en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o enervantes; y sólo con las autorizaciones correspondientes podrán transportarse cadáveres o personas que, por la naturaleza de su enfermedad, presenten riesgo para los demás pasajeros. Los menores de edad podrán viajar solos, bajo responsiva de sus padres o tutores. *Los concesionarios y permisionarios deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad, así como a las de edad avanzada.*”¹¹.

“Artículo 42 RLAC. El concesionario o permisionario que transporte a un menor de edad sin acompañante mayor de edad, es responsable de éste desde el momento en que el menor sea puesto a disposición de su personal hasta el momento en que sea entregado a la persona que se responsabilizará de él en el aeródromo civil de destino. En el caso de menores de edad que viajen solos o en compañía de personas mayores de edad que no ejerzan la patria potestad o tutela, se deberá acreditar que se cuenta con la autorización por escrito de quien la ejerza. *Todo concesionario o permisionario debe brindar a los pasajeros discapacitados las facilidades para su movilización y adoptar las medidas necesarias para la atención de pasajeras embarazadas, así como de personas de edad avanzada.*”¹².

como materialmente legislativa aunque sea ejecutiva desde el punto de vista formal y se actualiza en los llamados *reglamentos heterónomos*.

La facultad reglamentaria con que está investido el Presidente de la República no se agota con la expedición de reglamentos heterónomos, también se desarrolla en lo que concierne a los *reglamentos autónomos*, que son los de policía y buen gobierno de que habla el artículo 21 constitucional. Estos reglamentos no especifican o pormenorizan las disposiciones de una ley preexistente para dar las bases generales conforme a las que ésta deba aplicarse con más exactitud en la realidad, sino que por sí mismos establecen una regulación a determinadas relaciones o actividades.

¹¹ El resaltado en letra itálica es del suscrito.

¹² El resaltado en letra itálica es del suscrito.

3.2.2) LEY DE AEROPUERTOS Y SU REGLAMENTO.

De igual manera la Ley de Aeropuertos y su Reglamento que son la otra piedra angular en la regulación de la actividad, transporte y comercio aéreo en México al abordar el tema de las personas discapacitadas sólo menciona que tanto los concesionarios como los permisionarios de aeródromos civiles deberán adoptar las medidas necesarias y contar con las instalaciones y servicios necesarios que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad, así como a las de edad avanzada. Sin embargo, nunca hacen referencia, ni la Ley ni su Reglamento, de cómo o cuáles deben ser este tipo de medidas, instalaciones y servicios que permitan y brinden facilidades a las personas discapacitadas.

“Artículo 36 LA. La Secretaría, mediante disposiciones de carácter general, establecerá las condiciones de construcción y conservación de los aeródromos civiles.

Los concesionarios y permisionarios de aeródromos civiles deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad, así como a las de edad avanzada.”¹³.

“Artículo 34 RLA. Las características de los señalamientos y avisos visuales o auditivos dentro del área definida del aeródromo civil para informar, facilitar y garantizar la circulación y la seguridad de los pasajeros, empleados y el público en general y que serán proporcionados por el concesionario o permisionario, se ajustarán a las normas básicas de seguridad que emita la Secretaría.

Los prestadores de servicios complementarios y comerciales deben observar dichas disposiciones y asegurarse de que su personal, proveedores y clientes no obstaculicen o impidan la visibilidad y audición de tales señalamientos y avisos; cuando esto ocurra, el administrador aeroportuario debe ordenar a costa del responsable, el inmediato retiro del obstáculo y, en su caso, informar al comandante de aeródromo para que se aplique la sanción correspondiente.

Los concesionarios y permisionarios deberán contar con las medidas, instalaciones y servicios necesarios para atender adecuadamente a las personas con discapacidad o de edad avanzada.”¹⁴.

¹³ El resaltado en letra itálica es del suscrito.

¹⁴ El resaltado en letra itálica es del suscrito.

3.3) FACILITACIÓN Y ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD AL TRANSPORTE AÉREO.

Como deje claro en los párrafos anteriores, existe en el Derecho Aéreo mexicano varias lagunas legales referente a las personas discapacitadas, es por esto que me veo en la imperiosa necesidad de proponer dos grandes apartados de temas que contienen ciertos aspectos a normar que se deben plasmar en los dos ordenamientos jurídicos que son pilares en el sistema jurídico mexicano aéreo y no en Normas Oficiales Mexicanas ni en Circulares Administrativas, ya que el objetivo que persigue este trabajo de investigación es promover el desarrollo de una cultura nacional de accesibilidad que permita la integración social de las personas discapacitadas en los servicios aéreos y aeroportuarios y muy particularmente homologar criterios jurídicos que logren que toda persona con independencia de su condición física, psíquica o sensorial, cuente con las condiciones necesarias para llegar, entrar, salir, orientarse y comunicarse, con uso seguro, autónomo, equitativo, cómodo y digno en todos los espacios aeroportuarios y en el uso y acceso de los servicios aéreos. Estos dos apartados son: el acceso a los servicios aéreos y el acceso a los aeropuertos, por parte de las personas discapacitadas.

Cabe hacer las siguientes acotaciones sobre dos conceptos que a lo largo del presente trabajo de investigación se han usado y mayor aún en este Capítulo:

- Por accesibilidad se debe entender como aquella composición de elementos constructivos y operativos que permiten a cualquier persona, con o sin discapacidad, entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con un uso seguro, autónomo y cómodo en los espacios construidos, el mobiliario y equipo.
- Por facilitación, el conjunto de elementos, mecanismos y medidas que hacen fácil o posible la ejecución de algo o la consecución de un fin, sin menoscabo alguno.

3.3.1) ACCESO A LOS SERVICIOS AÉREOS.

En este apartado se buscaría determinar qué facilidades y apoyos deben brindar las aerolíneas a las personas discapacitadas para su transportación y movilización.

3.3.2) ACCESO A LOS AEROPUERTOS.

En este apartado se indagaría en eliminar todo tipo de barreras físicas y arquitectónicas en la infraestructura aeroportuaria, buscando asimismo brindar un alto índice de funcionalidad, calidad y estética, en el cual toda persona sea capaz de asistir y acceder a dicha infraestructura.

3.4) LINEAMIENTOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO PARA PERSONAS DISCAPACITADAS.

Los puntos a cubrir en este proyecto sería primero que nada definir a una “persona discapacitada o con discapacidad”; los tipos de discapacidad que existen; los tipos de usuarios con discapacidad que puedan hacer uso de los servicios aéreos y aeroportuarios; qué facilidades se les deben brindar a las personas discapacitadas antes y durante el vuelo; así como la documentación y acreditación que deben ellos proporcionar; todo lo referente a su equipaje y demás bienes que lleven consigo para uso de algún tratamiento médico y objetos que no se aceptan como tal o que generen algún costo extra; los supuestos en que puede incurrir una persona discapacitada para que el transportista tenga el derecho a denegarle el transporte; la facultad del transportista para ejercer una inspección al equipaje del pasajero; qué política debe observarse para el transporte de animales y; con qué medidas de seguridad, higiene, salubridad, seguridad y señalización se deben contar en la infraestructura aeroportuaria.

3.4.1) PERSONA DISCAPACITADA.

Como he hecho mención en párrafos anteriores, en el sistema jurídico mexicano así como en el ámbito internacional, existen diversos ordenamiento jurídicos que dan definiciones de que se debe entender por “persona

discapacitada” —algunos usan sinónimos como persona con movilidad reducida o persona con impedimentos—, entre las que se encuentran las siguientes:

Desde el punto de vista de la Sociología, la *discapacidad* es considerada como la expresión de la interacción entre una persona y el entorno en que se desarrolla.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad del 2006, en su artículo primero establece que las *personas con discapacidad* son aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago en 1944, en su Anexo 9 “Facilitación”, dentro de su Capítulo 1 “Definiciones y Principios Generales”, en vez de definir a una persona discapacitada define a una *persona con impedimentos* como toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa que sea un impedimento para el uso de los transportes y cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.

Para la Ley General de las Personas con Discapacidad del 2005, se entenderá por *persona con discapacidad* toda aquella persona que presenta una deficiencia física, mental o sensorial, ya sea de naturaleza permanente o temporal, que limita la capacidad de ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria, que puede ser causada o agravada por el entorno económico y social.

La Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal define a la *persona con discapacidad* como el ser humano que presenta temporal o

permanentemente una disminución en sus facultades físicas, intelectuales, o sensoriales que le limitan realizar una actividad normal.

Para la NBS-00-SCT-2003, que regula la atención a los usuarios con necesidades especiales para promover y agilizar las acciones tendientes a lograr el bienestar social de este tipo de usuarios del sector aéreo a nivel nacional, no define a las personas discapacitadas sino a los *usuarios con necesidades especiales* y los conceptúa como todas aquellas personas con capacidad disminuida o limitada para realizar, por sí misma, las actividades necesarias para su normal desempeño corporal, mental, social, ocupacional, como consecuencia de una insuficiencia física o motriz, psicológica o sensorial.

La NMX-R-050-SCFI-2006, que establece la accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios construidos de servicio al público, define a una *persona con discapacidad* como todo ser humano que vive temporal o permanentemente una alteración en sus facultades físicas, mentales o sensoriales, que le impide realizar una actividad en la forma o dentro del margen que se considera común para un ser humano de edad y sexo semejantes.

La NOM-173-SSA1-1998, que establece la atención integral para personas con discapacidad, define a la *persona con discapacidad* como el ser humano que presenta una disminución en sus facultades físicas, mentales o sensoriales que le limitan realizar una actividad considerada como normal. Asimismo, da un sin fin de definiciones sobre la discapacidad y su calificación médica, por ejemplo:

- Defecto al nacimiento.- Anormalidad del desarrollo anatómico-estructural, del crecimiento, maduración o metabólica presente al momento de nacer, en forma notoria o latente, que interfiera en el proceso de adaptación a la vida extrauterina, pudiendo causar la muerte del recién nacido o bien causar alteraciones discapacitantes, biológicas y psicológicas que condicionan su calidad de vida.

- Discapacidad.- Ausencia, restricción o pérdida de la habilidad, para desarrollar una actividad en la forma o dentro del margen, considerado como normal para un ser humano.
- Discapacidad auditiva.- Restricción en la función auditiva por alteraciones en oído externo, medio, interno o retrococleares, que a su vez pueden limitar la capacidad de comunicación.
- Discapacidad intelectual.- Impedimento permanente en las funciones mentales consecuencia de una alteración prenatal, perinatal, posnatal o alguna alteración que limita a la persona a realizar actividades necesarias para su conducta adaptativa al medio familiar, social, escolar o laboral.
- Discapacidad neuromotora.- Secuela de una afección en el sistema nervioso central, periférico o ambos y al sistema músculo esquelético.
- Discapacidad visual.- Agudeza visual corregida en el mejor de los ojos igual o menor de 20/200 o cuyo campo visual es menor de 20°.
- Debilidad visual.- Incapacidad de la función visual después del tratamiento médico o quirúrgico, cuya agudeza visual con su mejor corrección convencional sea de 20/60 a percepción de luz, o un campo visual menor a 10o pero que la visión baste para la ejecución de sus tareas.
- Grado de discapacidad.- Impacto de la restricción o ausencia de la capacidad para realizar una actividad o función necesaria dentro de su rol normal.
- Impedimento.- Pérdida o anormalidad de un aparato, órgano, estructura anatómica, fisiológica o psicológica.
- Invalidez.- Efecto de una o más discapacidades que interactúan con el medio ambiente físico y social en el desempeño considerado como normal de un individuo, en función de su edad y sexo.

Finalmente, la NOM-233-SSA1-2003, que establece los requisitos arquitectónicos para facilitar el acceso, tránsito, uso y permanencia de las personas con discapacidad en establecimientos de atención médica ambulatoria y hospitalaria del sistema nacional de salud, establece por

discapacidad la ausencia, restricción o pérdida de la habilidad, para desarrollar una actividad en la forma o dentro del margen, considerado como normal para un ser humano y, por *persona con discapacidad* al ser humano que presenta una disminución en sus facultades físicas, mentales o sensoriales que le limitan para realizar una actividad considerada como normal.

3.4.2) DEFINICIÓN.

En fin, mi propia definición de “persona discapacitada” basándome en las anteriores definiciones y tomando como punto de partida, que todas las definiciones antes transcritas tienen ciertos caracteres en común, paso a proporcionar el siguiente concepto:

“Ser humano que, presenta temporal o permanentemente, deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales; edad avanzada; o cualquier otra causa que, al interactuar con el entorno en que se desarrolla sea un impedimento o una barrera que, pueda impedir o limitar su participación digna, plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás.”

3.4.3) TIPOS DE DISCAPACIDAD.

Desde el punto de vista médico los diferentes tipos de discapacidad que existen son los siguientes:

- Discapacidad auditiva. Es la pérdida total o parcial del oído que puede ser congénita o adquirida, ya sea a través de alguna enfermedad o accidente.
- Discapacidad intelectual. Es el daño en el cerebro en una persona que afecta su inteligencia, reflejándose en dificultad para el aprendizaje y para desenvolverse en su medio.
- Discapacidad motriz, locomotora o neuromotora. Es cualquier daño o lesión producida por una enfermedad o traumatismo en alguna parte del cerebro o de la médula espinal, dejando dificultad para hablar, moverse y sentir.

- Discapacidad visual. Es la pérdida total o parcial de la vista que puede ser congénita o adquirida, ya sea a través de alguna enfermedad o accidente.

3.4.4) TIPOS DE USUARIOS-PERSONAS DISCAPACITADAS.

Con el objeto de diferenciar los servicios que deberán prestar los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo a los usuarios-personas discapacitadas, se debe distinguir que un usuario-persona discapacitada comparado con otro usuario-persona discapacitada, ambos presentarán tanto diferente discapacidad como diferente nivel de la misma, para lo cual se debe establecer que la atención que requiere uno y otro se hará con base en diferentes criterios.

Desde el punto de vista del tipo discapacidad que presenta el usuario-persona discapacitada:

- Usuarios-personas con discapacidad auditiva
- Usuarios-personas con discapacidad intelectual
- Usuarios-personas con discapacidad motriz, locomotora o neuromotora.
- Usuarios-personas con discapacidad visual.

Desde el punto de vista del nivel de atención que requiere el usuario-persona discapacitada:

- Usuario-persona con discapacidad moderada.- Son aquellos que requieren asistencia sensata, templada y con cordura en las palabras y acciones de otro individuo. Asimismo, requieren orientación, asistencia o un mayor cantidad de tiempo para acceder y abandonar el avión; almacenar maletas o equipo de apoyo en cabina o; colocarse o quitarse el cinturón de seguridad.
- Usuario-persona con discapacidad frecuente.- Son aquellos que constantemente requieren asistencia de otro individuo. Asimismo, requieren orientación, asistencia o un mayor cantidad de tiempo para recorrer la terminal aérea; llegar al avión; acceder y abandonar asientos;

llegar a los servicios sanitarios en cabina; abrir paquetes de alimentos; leer información proporcionada por la aerolínea o; moverse con una silla de ruedas en la cabina.

- Usuario-persona con discapacidad permanente.- Son aquellos que en todo momento requieren asistencia de otro individuo ya que son incapaces de cuidarse a sí mismos, sin la atención especial, no dada regularmente a otros pasajeros durante el viaje. Por ejemplo, requieren medicación durante el trayecto, oxígeno suplementario, no pueden alimentarse, asearse, comunicarse o comprender los procedimientos de emergencia.

3.4.5) FACILIDADES ANTES DEL VUELO.

Con el objeto de prestar un adecuado servicio a las personas discapacitadas los concesionarios y los permisionarios de transporte aéreo deberán tomar en cuenta los siguientes puntos:

- Cuando las personas discapacitadas pretendan reservar un boleto de vuelo, deberán comunicarse a las oficinas de reservaciones del concesionario o permisionario de transporte aéreo y facilitarles toda la información necesaria respecto de su discapacidad.
- Cuando las personas discapacitadas acudan directamente a las oficinas del concesionario o permisionario de transporte aéreo para la compra de un boleto de vuelo, deberán comunicarle y facilitarle toda la información necesaria respecto de su discapacidad.
- Tanto en las oficinas de reservaciones de boletos de vuelo del concesionario o permisionario de transporte aéreo como en las que los vendan directamente, harán saber a las personas discapacitadas la información relativa a los servicios y apoyos que se les pueden ofrecer para asistirlos durante su vuelo.
- Con la información recibida, las personas discapacitadas podrán decidir si aceptan o no los servicios o condiciones ofrecidos por el concesionario o permisionario de transporte aéreo y en su caso, iniciaran la reserva o compra del boleto de vuelo.

- Al documentar a una persona discapacitada se le asignarán los asientos de la clase correspondiente a su boleto de vuelo cercano a los accesos y de acuerdo con la configuración y tipo de aeronave.
- Para la reservación o compra de boletos de vuelo vía Internet, las personas discapacitadas previamente deberán comunicarse con el concesionario o permisionario de transporte aéreo, a efecto de conocer y aceptar las facilidades y apoyos para su transportación.

3.4.6) INFORMACIÓN ANTES Y DURANTE EL VUELO.

El concesionario o permisionario de transporte aéreo informará sobre los servicios que ofrece a las personas discapacitadas a través de sus órganos de información.

El concesionario o permisionario de transporte aéreo desarrollará un procedimiento para asegurarse que las personas discapacitadas mantienen información actualizada sobre horarios de salida y cambios de horarios.

Durante el vuelo, la tripulación de cabina proveerá asistencia a las personas discapacitadas cuando ésta sea solicitada.

Durante el vuelo, la tripulación de cabina procurará que las personas discapacitadas tengan acceso a la información de rutina y de interés, por ejemplo, la relacionada con servicios a bordo, horarios, conexiones y climática.

Durante el vuelo, toda la información relativa a procedimientos de emergencia deberá ser accesible para las personas discapacitadas. Asimismo, se deberá utilizar un lenguaje gráfico y escrito preferentemente.

De igual manera, durante el vuelo, se deberán traer a bordo de las aeronaves por lo menos dos formatos de procedimientos de emergencias, en Macrotipo y Sistema Braille, para que las personas discapacitadas visualmente puedan acceder a éstos. Además, en la información audible en los videos de procedimientos de emergencia podrá complementarse con cintillas.

3.4.7) DOCUMENTACIÓN Y ACREDITACIÓN.

¿Qué documentos debe ofrecer la persona discapacitada al concesionario o permisionario de transporte aéreo para acreditar, conocer y saber la magnitud de su discapacidad? ¿Cómo debe ser tratado jurídicamente el equipaje de una persona discapacitada? ¿Qué o cuáles objetos que transporte o lleve consigo durante su vuelo la persona discapacitada debe documentar de forma especial? ¿Qué pasa con los objetos, instrumentos y menesteres médicos que necesita la persona discapacitada transportar o llevar consigo para uso de su tratamiento médico?

3.4.7.1) DE LA DISCAPACIDAD.

Como se ha dejado muy en claro durante todo el desarrollo del presente trabajo de investigación, la discapacidad no es una enfermedad sino una situación de hecho y por tanto de Derecho y para hacer frente a ésta, los concesionarios y los permisionarios de transporte aéreo deben saber cómo hacer frente cuando se encuentren en la situación de brindar sus servicios aéreos y aeroportuarios a una persona discapacitada.

Ahora bien, con el objeto de prestar un adecuado servicio a las personas discapacitadas, el concesionario o permisionario de transporte aéreo deberá tomar en cuenta que, cuando alguna persona discapacitada pretenda reservar o comprar un boleto de vuelo, la persona discapacitada le deberá comunicar y facilitar a éste toda la información necesaria respecto de su discapacidad, no sólo de forma verbal sino por escrito, firmada por la persona o institución médica debidamente acreditada que esté tratando o haya tratado su discapacidad, para que, tanto el usuario como el prestador del servicio de transporte aéreo sepan de manera anticipada a la realización del vuelo el modo digno de proceder frente a dicha persona discapacitada, y que no, horas o minutos antes del vuelo, se vaya enterando y no se sepa como actuar y peor aun, incomode y moleste a la persona discapacitada con preguntas poco gratas

y solicitándole todo tipo de documentos que constaten y especifiquen dicha discapacidad.

3.4.7.2) DEL EQUIPAJE.

El primer problema que se presenta respecto al transporte de equipaje consiste en la dificultad existente para comprender en un solo concepto las diferentes cosas comprendidas bajo aquella denominación común, ya que en el sistema jurídico mexicano, ni la Ley de Aviación Civil ni la Ley de Aeropuertos, cada uno con sus respectivos Reglamentos, se encargan de definir ni al transporte de equipajes ni al equipaje.

El Diccionario de la Real Academia Española define al equipaje como: “el conjunto de cosas que se llevan en los viajes”¹⁵; más concretamente, como: “el conjunto de ropas y cosas de uso particular de una persona.”¹⁶.

Ahora bien, el Convenio de Varsovia no incluyó definición alguna en su texto referente a este tema. Por su parte el Anexo IX “Facilitación” al Convenio sobre Aviación Civil Internacional define al equipaje como aquellos artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

Romanelli expresa que el equipaje aéreo está formado por las cosas de uso personal y doméstico del viajero y que éste debe ser transportado conjuntamente con aquel. Es decir, —agrega Romanelli— es equipaje cualquier objeto que el transportista se compromete a transportar conjuntamente con el pasajero a título de obligación accesoria de un contrato de transporte.

Videla Escalada considera que el concepto de Romanelli es correcto ya que para él por equipaje se debe entender como el conjunto de cosas de uso

¹⁵ *Diccionario de la Real Academia Española*. 23ª ed., 2006.

¹⁶ *Ibidem*.

personal y doméstico que el viajero lleva en el mismo vuelo en el que se traslada.

Ahora bien, la doctrina francesa, entiende que el equipaje comprende todos los efectos que el viajero desea llevar consigo en su viaje; mientras que, la doctrina alemana, únicamente incluye a los elementos que le son útiles o necesarios en el viaje.

Esta última acepción ha prevalecido en los trabajos de la IATA, que definen al equipaje como los artículos, efectos y otras propiedades personales del pasajero, necesarias o apropiadas para usar y proporcionarle comodidad o conveniencia en relación con su viaje, a lo que agrega que quedan comprendidos en el concepto tanto a los efectos registrados como los de mano, aunque difieran los regímenes de ambas categorías.

Esta definición permite distinguir claramente a los equipajes de las mercancías, distinción de suma importancia por el diferente tratamiento jurídico de unos y otras y que reposa sobre el criterio de ligar a los equipajes con el uso personal del viajero y a las mercancías con el interés mercantil del expedidor y el transportista.

En conclusión puedo señalar las siguientes características que deben reunir los bienes objeto de traslado para que sean consideradas como equipaje:

- Son bienes que no necesariamente son propiedad del pasajero.
- Son bienes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.
- Son bienes que deben ser transportado conjuntamente con el pasajero a título de obligación accesoria de un contrato de transporte.
- El equipaje comprende todos los efectos que el pasajero desea llevar consigo en su viaje, sin importar que le sean útiles o necesarios en el viaje.
- Son bienes que su transporte no lleva consigo un fin o interés mercantil por parte del pasajero.

3.4.7.2.1) DERECHO DE EQUIPAJE.

Las características del equipaje justifican plenamente la solución de que sólo puede hablarse de transporte de equipaje por la circunstancia de tratarse de un transporte de cosas *accesorio* del transporte de pasajeros, en la intención de las partes, ya que sólo tiene lugar debido al viaje de aquellos. Precisamente, esa *accesoriedad* es la nota definitoria de todo transporte de equipaje, tanto del de mano como del facturado.

Este derecho de equipaje y que a su vez constituye una obligación para el transportista sí se encuentra reglamentado por el Reglamento de la Ley de Aviación Civil en su artículo 38 fracción VI, que cito a continuación:

“Artículo 38 RLAC. Todo pasajero de cualquier servicio al público de transporte aéreo tiene los siguientes derechos:...

III. A llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano, siempre que por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los pasajeros, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes...”.

Sin embargo, no se debe olvidar que este derecho de equipaje nace a partir de que el futuro pasajero o usuario contrata con la aerolínea un “contrato de transporte aéreo” así como lo prescriben los artículos 36 fracción I inciso a) y 37 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, es decir, este derecho de equipaje, que para muchos autores, en realidad es un contrato accesorio, nace como consecuencia del contrato principal de transporte aéreo. En mi opinión, no es un contrato accesorio sino un derecho que deriva de haber suscrito con la aerolínea el contrato de transporte aéreo.

“Artículo 36 RLAC. Todo concesionario o permisionario que preste servicio al público de transporte aéreo debe expedir un contrato de acuerdo al tipo de servicio que opere, conforme a lo siguiente:

I. Para el transporte de pasajeros;

a) Un billete de pasaje, boleto o cupón, en el caso de los servicios regular nacional e internacional, fletamento nacional e internacional, panorámico y nacional no regular que

se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros...”.

“Artículo 37 RLAC. El contrato que se expida en términos de lo dispuesto por el artículo anterior debe sujetarse a lo establecido en la norma oficial mexicana correspondiente y contener como mínimo lo siguiente:

- I. La tarifa aplicada en la ruta o en el tramo de una ruta que sea autorizado por la Secretaría y, en su caso, el desglose de la totalidad de los cargos que no estén comprendidos en la misma;
- II. Las condiciones del servicio;
- III. Las responsabilidades del concesionario o permisionario;
- IV. Los derechos del pasajero o usuario del servicio, y
- V. En el caso de servicios de transporte aéreo bajo la modalidad de fletamento, las condiciones de operación y precio, así como las responsabilidades del fletante y del fletador con respecto al pasajero.”.

Asimismo, el pasajero tendrá el derecho a que se le expida un talón de equipaje por cada pieza, maleta o bulto que se entregue para su transporte. Dicho talón deberá contener la información indicada en las normas oficiales mexicanas correspondientes y debe constar de dos partes, una para el pasajero y otra que se adhiere al equipaje.

Concluyendo, el concepto de equipaje como noción general comprende todos los bienes que no necesariamente son propiedad del pasajeros, sin importar que le sean útiles o necesarios en el viaje, que son llevados en la aeronave mediante convenio con el explotador a título de obligación accesoria de un contrato de transporte y, que su transporte no lleva consigo un fin o interés mercantil por parte del pasajero.

3.4.7.2.2) DIFERENCIA ENTRE EQUIPAJE DE MANO Y EQUIPAJE FACTURADO.

Es necesario, desde el punto de vista jurídico, diferenciar al equipaje de mano del registrado o facturado ya que la base de su tratamiento jurídico diverso surge de la entrega del segundo al transportista, hecho jurídico relevante que no se produce respecto a los de mano.

El equipaje de mano es todo aquel que el pasajero lleva consigo y no ha entregado al transportista para su custodia y el equipaje facturado es todo aquel que el pasajero entregó y consignó su custodia al transportista. Esto significa que el equipaje facturado o registrado queda bajo la guarda exclusiva del transportista y que el pasajero se libera de toda vigilancia a su respecto, circunstancia cuya importancia jurídica radica en materia de responsabilidad.

Es decir, es equipaje de mano, cuando su cuidado y guarda esté encomendado expresamente al pasajero, por lo que la responsabilidad del transportista aparece muy limitada, tanto en sus condiciones como en su garantía y; es registrado o facturado, cuando una vez entregado al transportista, libera al pasajero de su vigilancia y responsabiliza al transportista por su cuidado y guarda.

3.4.7.2.3) EXCESO DE EQUIPAJE Y EQUIPAJE EXENTO.

El pasajero tendrá derecho a llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano, siempre que por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los demás pasajeros, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Asimismo, el equipaje facturado y aceptado para su transporte en bodega no debe superar ciertos límites de peso y de dimensiones, atendiendo igualmente a los parámetros de seguridad y comodidad de los pasajeros; en este caso, la aerolínea será quien determine estos límites de peso, volumen, dimensión, número y naturaleza del equipaje.

El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario, en este caso, tiene derecho a solicitar al pasajero o usuario un pago adicional.

Estos lineamientos se encuentran también en el artículo 38 fracciones III y V del mencionado Reglamento:

“Artículo 38 RLAC. Todo pasajero de cualquier servicio al público de transporte aéreo tiene los siguientes derechos:...

III. A llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano, siempre que por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los pasajeros, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes...

V. A transportar como mínimo, sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte pasajeros o más, y quince kilogramos cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones del concesionario o permisionario en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen.

El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario, en este caso, tiene derecho a solicitar al usuario un pago adicional...”.

Tomando en cuenta que la celebración del contrato de transporte aéreo otorga al pasajero el derecho a transportar su equipaje bajo ciertos parámetros, es decir, el pasajero tiene derecho a transportar un equipaje de mano de hasta dos piezas, siempre que por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los demás pasajeros, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes; asimismo, el equipaje facturado y aceptado para su transporte en bodega no debe superar ciertos límites de peso y de dimensiones, atendiendo igualmente a los parámetros de seguridad y comodidad de los demás pasajeros; en este caso, la aerolínea será quien determine estos límites de peso, volumen, dimensión, número y naturaleza del equipaje. Sin embargo, cuando haya exceso de equipaje deberá ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario de transporte aéreo, en este caso, tiene derecho a solicitar al pasajero un pago adicional.

Partiendo de estos supuestos sobre el equipaje de mano y el equipaje facturado, ya que si se relea lo escrito en el párrafo anterior se puede apreciar que el pasajero no sólo tiene el derecho de cargar consigo su equipaje, sino además, que el transporte de éste sea gratuito atendiendo a los parámetros que fije la aerolínea; también, se podrá apreciar que cuando exceda de estos

parámetros la aerolínea estará facultada para cobrarle al pasajero un pago adicional por el transporte de este exceso de equipaje.

Sin embargo, me viene una interrogante, ¿todo el equipaje que esté permitido su transporte, es decir, que no sea aquel que mencione que debe estar prohibida su carga, cuando se establezca en los supuestos de exceso de equipaje debe pagar un pago adicional? Mi respuesta es que no. Debe existir determinado equipaje, que independientemente de que sea éste, de mano o de bodega, esté exento de ser contemplado su peso para la determinación del exceso de equipaje.

Pero, ¿qué y por qué razones determinado equipaje debe estar exento de ser contemplado su peso para la determinación del exceso de equipaje? Porque existe cierto equipaje que se transporte para fines médicos o que busca compensar una discapacidad o una capacidad diferente o reducida, para sí o para un tercero, aclarando que dicho transporte no persigue fines de comercialización.

Es decir, aquí se debe observar el mismo parámetro que para el transporte de perros-guía y su jaula, que acompañen a pasajeros discapacitados visual o motrizmente, debe ser gratuito.

Pero, volviendo al caso que nos ocupa, tratándose del transporte de menesteres médicos que use una persona discapacitada, ya sea por tratamiento médico o para compensar una discapacidad, independientemente de su peso, medida, volumen, dimensión o naturaleza, debe estar exento su transporte, es decir, ni siquiera debe ser contemplado para determinar el exceso de equipaje, sino que debe ser catalogado como parte inherente a la persona.

Cabe aclarar, que igualmente, así como en este supuesto antepongo la salud de un individuo por encima de todo interés económico, éste derecho fundamental individual no debe estar por encima de la seguridad que se debe observar tanto en la aeronave como para el pasaje y tripulación que está en

esta, por tanto, para el transporte del equipaje que he venido comentando, es decir, aquel que tenga por objeto compensar una discapacidad o tenga un fin médico, aunque no sea considerado para la determinación del exceso de equipaje sí debe y estará sujeto a toda clase de lineamientos de seguridad e inspección. Pero cuando se acredite y justifique que el transporte de este equipaje no constituye ningún peligro ni incomodidad para el pasaje, tripulación ni para la aeronave misma y, el pasajero haya justificado clínicamente que es necesario que vuele con el mismo, la aerolínea tendrá la obligación de permitir su transporte y de clasificarlo como “*equipaje exento de todo cargo adicional*” o “*equipaje especial*”.

Incluso, es pertinente destacar que la Aerolínea “Transavia”¹⁷ dentro de sus políticas sobre el equipaje contempla este supuesto, aunque limitado en algunos aspectos, pero al fin y al cabo lo contempla, al permitir el transporte de los siguientes objetos o menesteres médicos:

- a) Recursos médicos, como andadores y muletas. Gratis hasta un máximo de 15 Kg. por persona.
- b) Equipaje médico, como alimentos de régimen y aparatos médicos. Gratis hasta un máximo de 15 Kg. por persona, pero tiene que ser anunciado en el transavia.com *Call Center* con un certificado médico.
- c) Sillas de ruedas (no) motorizadas, excepto los *scooters* eléctricos. Se pueden llevar gratis, siempre que se ha notificado al Centro de Atención al Cliente de transavia.com.

3.4.7.2.4) OBJETOS QUE NO SE ACEPTAN COMO EQUIPAJE.

Este apartado es de suma importancia, aún más en la presente Tesis, ya que si se recuerda y nos remontamos a la Introducción, uno de los móviles que motivó la presente investigación fue el que a mi amiga en cierta aerolínea le pretendían catalogar ciertos objetos, propiamente aquellos que usa para su tratamiento médico, como equipaje peligroso, ya que en esa aerolínea el primer

¹⁷ Transavia.com es una compañía aérea holandesa que realiza vuelos chárter entre Ámsterdam o Róterdam y diversos destinos vacacionales europeos, como Canarias, Baleares, Gerona, Cerdeña o Grecia. Pertenece a KLM. En 2002 creó una filial de bajo coste llamada Basiqair, con la que posteriormente se fusionó.

pretexto que le dijeron a mi amiga para que no los transportara, es que dichos menesteres médicos eran peligrosos. Por esto, considero conveniente que exista un artículo dentro del Reglamento de la Ley de Aviación Civil que establezca categóricamente que objetos no se aceptaran como equipaje, ya sea porque por sí solos constituyen un probable peligro para la aeronave como para la tripulación y pasaje.

Tomando en cuenta lo que se establece la NOM-020-SCT3-1994 que regula los requisitos y procedimientos necesarios para la explotación de los servicios de los equipos revisores de pasajeros y/o equipaje de mano, y los Anexos de la OACI, en específico, el Anexo 17 de la OACI "Normas y Métodos Recomendados Internacionales de Seguridad, Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita" y el Anexo 18 de la OACI "Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea"; los objetos que no deben aceptarse como equipaje, y como consecuencia, que quede prohibido su transporte por particulares sin previa autorización de las autoridades correspondientes son los siguientes:

- Armas en general.- Cualquier dispositivo con el cual pueda dispararse un proyectil mediante la fuerza de una explosión, o de la expansión de un fluido; ya sean estas las armas comunes o especiales como por ejemplo: Las armas que funcionan a base de aire y/o gas, pistolas o rifles de señales o bengalas, pistolas de juez de salida y armas de salva de cualquier tipo y calibre.
- Armas blancas.- Objetos punzocortantes que, con la fuerza humana, puedan ocasionar daños y/o lesiones; tales como: espadas, sables, floretes, machetes, cuchillos, verdugillos, estiletes, dagas, puñales, abrecartas, charrascas, navajas y en general herramientas e instrumentos que sirvan para perforar, cortar o rasgar. Se incluyen en este tipo a las flechas, lanzas, ballestas y similares.
- Instrumentos contundentes.- Los artículos siguientes: macanas, toletes, garrotes, porras, cachiporras, mazos y similares.
- Explosivos.- Aquellos comprendidos en la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos y su respectivo reglamento, y en general cualquier artículo, producto o sustancia tal que por si misma o al ser combinada o

usada con otra u otras produzcan una explosión o incendio. En esta categoría se incluye a todas la municiones para armas de fuego, granadas de todos tipos, cualquier tipo de fuegos artificiales, detonadores, mechas, estopines, fulminantes, pólvora, dinamita, TNT, explosivos plásticos y/o productos líquidos, tales como C-4-PETN, PBX, RDX, 2-4DNT o similares, y en general cualquier combustible o solvente suficiente para provocar un incendio o una explosión.

- Artículos incapacitantes.- Aquellos que por su acción inhabilitan a la persona tales como: gas lacrimógeno, gas irritante, líquidos con tales características, corrosivos, granadas de humo, cualquiera que sea su presentación y su recipiente, y cualquier tipo de instrumentos que produzcan descargas eléctricas intensas que puedan aplicarse a una persona.
- Artículos riesgosos para la salud.- Aquellos que su uso puede causar daños y son prohibidos por las leyes federales como son: enervantes, psicotrópicos, etc.
- Otros artículos de apariencia peligrosa.- Aquellos que por su solo transporte puedan causar daños a la salud, como son: material o deshecho radiactivo ó Aquellos que causen temor, como armas de utilería o de juguete, pistolas, cuchillos, rifles, granadas, bombas o similares.

Sin embargo, algunos artículos podrán ser transportados (embarcados) por vía aérea, siempre y cuando cumplan con las leyes federales y demás correspondientes, debiendo además consultar para dicho fin el Anexo 18 publicado por la OACI.

3.4.7.2.5) SUPUESTOS EN QUE PUEDE INCURRIR EL PASAJERO PARA QUE EL TRANSPORTISTA TENGA EL DERECHO A DENEGARLE EL TRANSPORTE.

El transportista tendrá el derecho, por razones de seguridad, de negarse a transportar como equipaje los objetos enumerados en el subtítulo anterior del

presente Capítulo o negarse a seguir transportándolos si los descubre durante el vuelo.

Además, el transportista podrá negarse a transportar como equipaje cualquier objeto debido a sus dimensiones, forma, peso, contenido, configuración, naturaleza u olor incómodo, por razones operativas o de seguridad, o bien, para preservar el confort y la comodidad de los demás pasajeros.

También, el transportista podrá negarse a transportar cierto equipaje cuando considere que se encuentre mal embalado o transportado en contenedores inadecuados.

3.4.7.2.6) FACULTAD DEL TRANSPORTISTA PARA EJERCER UNA INSPECCIÓN AL EQUIPAJE.

El transportista debe gozar de facultades de inspección al equipaje del usuario, para velar, siempre, por la seguridad de la aeronave y de la tripulación y pasaje, ya que la seguridad de las personas es valor supremo en toda sociedad y México no debe ser la excepción.

Dicha facultad debe ser elevada al rango de derecho del transportista y obligación del pasajero y siempre estar apegada a lo que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en lo que concierne a todo lo relativo a los actos de molestia.

Este derecho de inspección aunque no se encuentra regulado ni en la Ley de Aviación Civil ni en su Reglamento, sí se encuentra contemplado en la NOM-011-SCT3-1994 y en la NOM-020-SCT3-1994, que a continuación se transcriben en su parte conducente:

“NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-011-SCT3-1994, que regula las medidas de seguridad en tierra con relación a equipaje de mano...

1. OBJETIVO Y CAMPO DE APLICACION.

Este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, indica los procedimientos a seguir en la revisión de equipaje de mano transportados personalmente y se aplica a todos los pasajeros y/o miembros de la tripulación de vuelo que pretendan abordar una aeronave para iniciar un vuelo y/o ingresen a zonas del aeropuerto denominadas estériles.

2. DEFINICIONES Y TERMINOLOGIA.

Para efectos de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana se considerarán las siguientes definiciones técnicas:...

2.2 Área estéril: La parte del edificio terminal destinada a los pasajeros que se han sometido al proceso de revisión, en la cual se tiene la certeza que no portan en su persona o equipaje de mano ningún arma, explosivo o cualesquiera artículos peligrosos.

2.3 Autoridad competente: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

2.4 Equipaje de mano: artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes y de dimensiones tales que permiten su transporte en la cabina de pasajeros, que se llevan en la aeronave, mediante convenio con el explotador.

2.7 Pasajero: persona que solicita ser transportada, previo convenio entre éste y el explotador.

2.8 Pase de abordar: documento que contiene información tal como el número de vuelo, destino, fechas de expedición y/o del vuelo, número de asiento, sala de espera, entre otros y que proporciona el explotador al pasajero para que tenga acceso a la aeronave y sea transportado.

2.9 Personal de seguridad: hombre o mujer destinado a evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artículos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no esté autorizado.

2.11 Medidas de seguridad en tierra: es una combinación de procedimientos, elementos humanos y recursos materiales destinados a las operaciones aéreas para proteger a la aviación civil contra actos ilícitos.

3. ESPECIFICACIONES.

3.1 El explotador no deberá permitir a los pasajeros ingresar al área estéril ni abordar la aeronave a menos que los mismos y su equipaje de mano sean inspeccionados por personal de seguridad, ya sea manual o electrónicamente, para asegurar que no se lleven a bordo artículos prohibidos por Ley.

3.2 El personal encargado de recibir los pases de abordar no deberán permitir que otra persona suba equipaje de mano o lo entregue a un pasajero que se encuentre a bordo de la aeronave.

3.3 Se deberán adoptar las medidas adecuadas para controlar a los pasajeros que se transborden a otra aeronave para continuar su vuelo o estén en tránsito, así como su equipaje de mano para evitar que se introduzcan artículos no autorizados a bordo de una aeronave y áreas estériles de los aeropuertos.

3.4 Se deberán tomar las medidas de seguridad necesarias para evitar que los pasajeros sometidos a control de seguridad, se mezclen o entren en contacto con otras personas que no hayan sido sometidas a dicho control, si se produce esa mezcla o contacto, se inspeccionará nuevamente a los pasajeros en cuestión y a su equipaje de mano, antes de abordar la aeronave.

3.5 El explotador deberá adoptar las medidas necesarias para asegurarse que los pasajeros que desembarcan no dejen objetos a bordo de la aeronave.

3.6 Las únicas excepciones se harán en el caso de los pasajeros VIP, los que generalmente son atendidos por representantes de Relaciones Públicas del explotador, quienes personalmente y con la anticipación que juzguen necesaria podrán colocar a bordo los artículos de mano pertenecientes a dichos pasajeros, queda establecida la responsabilidad para el personal de Relaciones Públicas, de que cuando brinden esta atención a un pasajero VIP, se cerciore invariablemente de que entre los objetos que se están colocando a bordo no se incluya alguno que no pertenezca al pasajero ó este prohibido su transporte por vía aérea.

3.7 El explotador podrá negar el transporte a cualquier pasajero si se rehúsa a ser inspeccionado en su persona y equipaje de mano.

4. VIGILANCIA.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil (por medio de las Comandancias de los Aeropuertos de la República Mexicana), es la Autoridad competente para vigilar el cumplimiento de lo establecido en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

5. SANCIONES.

El incumplimiento del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, será sancionado conforme a lo dispuesto por la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos...”

“Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-020-SCT3-1994, que regula los requisitos y procedimientos necesarios para la explotación de los servicios de los equipos revisores de pasajeros y/o equipaje de mano...”

1. OBJETIVO.

Este Proyecto de Norma Oficial Mexicana proporciona las condiciones mínimas que deben cumplir los explotadores de los servicios de equipos revisores de pasajeros y equipaje de mano, manteniendo con ello los índices de seguridad aeroportuaria requeridos, asimismo las operaciones de transporte aéreo, al contar con equipos de revisión que reúnan las características técnicas y éstas satisfagan las necesidades de operación de los aeropuertos en particular.

2. CAMPO DE APLICACION.

Los explotadores de los equipos revisores de pasajeros y equipaje de mano deberán de considerar y dar cabal cumplimiento al presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana

para contribuir con los procedimientos de seguridad aeroportuaria, en que se contempla que toda persona para tener acceso al área estéril así como para el abordaje de las aeronaves civiles en los aeropuertos o aeródromos civiles, para hacer uso del servicio tienen la obligación de permitir que se efectúe el procedimiento de revisión descrito en el presente Proyecto Norma Oficial Mexicana, tanto en su persona como a los Artículos que lleve consigo; considerando las excepciones indicadas en los Punto 5.2...

4. DEFINICIONES.

Para efectos de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana se considerarán las siguientes definiciones técnicas:

4.1 Aeronave: toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

4.2 Área estéril: La parte del edificio terminal destinada a los pasajeros que se han sometido al proceso de revisión, en el cual se tiene la certeza que no portan en su persona o equipaje de mano ninguna arma, explosivo o cualesquiera artículos peligrosos.

4.3 Equipaje de mano: artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes y de dimensiones tales que permiten su transporte en la cabina de pasajeros que se llevan en la aeronave, mediante convenio con el explotador.

4.4 Explotador: persona, organismo o empresa que se dedica a la explotación de aeronaves...

5.- DISPOSICIONES GENERALES.

5.1 PROCEDIMIENTOS PARA LA REVISION.

5.1.1 El personal de seguridad deberá efectuar la búsqueda razonable de objetos portados por el pasajero en su persona o equipaje de mano, que constituyan un riesgo o peligro para la seguridad de los pasajeros, tripulantes, aeronaves o instalaciones; para los cuales se adoptan las consideraciones indicadas en este Proyecto de Norma. Esta búsqueda podrá efectuarse valiéndose de aparatos o artefactos de detección, como son los detectores de metal fijos o portátiles, rayos "x" o cualquier otro dispositivo que sea autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, los cuales deberán cumplir con las características técnicas indicadas en 5.3 del presente Proyecto de Norma.

En aquellos casos en los que no se disponga de un dispositivo detector de metales, la búsqueda deberá realizarse manualmente.

5.1.2 Los pasajeros que, al presentarse al punto de revisión, declaren espontáneamente y por acto de voluntad, el estar en posesión de armas, explosivos u otros artículos peligrosos en ese momento, tanto los artículos como los pasajeros serán remitidos por el personal de seguridad al explotador o en su caso a la autoridad aeronáutica.

5.1.3 En los casos en que la revisión revele la presencia de armas, explosivos u otros artículos peligrosos que puedan constituir un riesgo de acuerdo con lo establecido en el presente Proyecto de Norma, el personal de seguridad hará saber esto al pasajero y los remitirá al explotador correspondiente, a quien corresponde la responsabilidad de decidir

si transporta los citados objetos dentro del equipaje documentado; más no podrá acceder a que sean transportados por los propios pasajeros o en su posesión inmediata.

5.1.4 Si en algún caso el personal de seguridad tuviera razones para considerar que determinados artículos o personas puedan constituir un riesgo de seguridad y/o se les considere como personas inadmisibles, deberá negarles el acceso, y remitirlos al explotador correspondiente y hacerlo del conocimiento de la autoridad aeronáutica.

5.1.5 A ninguna persona se le permitirá abordar una aeronave si estuviera en posesión inmediata de armas, explosivos u otros artículos peligrosos.

5.1.6 A ninguna persona se le permitirá el acceso a las áreas estériles con posesión de armas, a menos que pertenezcan a un cuerpo de seguridad gubernamental que desarrolle sus funciones en el aeropuerto de que se trate, para lo cual requiera portar arma y lo acredite satisfactoriamente ante el personal encargado de seguridad.

5.2 EXCEPCIONES PARA EFECTUAR LA REVISION.

5.2.1 Se le permitirá franquear los puntos de revisión a aquellas personas con cargo oficial de Dignatario Mexicano o Representantes o Diplomáticos extranjeros, debidamente acreditados por el explotador.

5.3 CARACTERISTICAS TECNICAS DE LOS EQUIPOS REVISORES DE PASAJEROS Y/O EQUIPAJE DE MANO.

5.3.1 DETECTORES PORTATILES DE METALES.

5.3.1.1 Dimensiones.- Que sea de fácil manejo, siendo del menor tamaño posible para ser operado manualmente.

5.3.1.2 Peso.- Lo más liviano posible y que no exceda de 0.6 Kg.

5.3.1.3 Operación.- Deberá contar con alarma auditiva y de ser posible con indicador luminoso. Con verificador automático de reserva de energía en la batería.

5.3.1.4 Alimentación.- Deberá de utilizar baterías de uso comercial o en su defecto baterías recargables (Ni-Cd ó similares), para lo cual deberá contar con el cargador correspondiente.

5.3.2 DETECTORES DE EXPLOSIVOS.

5.3.2.1 Dimensiones.- Que sea de fácil manejo, siendo del menor tamaño posible para ser operado manualmente.

5.3.2.2 Peso.- Lo más liviano posible.

5.3.2.3 Operación.- Deberá: ser unidad portátil, contar con alarma auditiva y de ser posible con indicador luminoso, con elementos para su diagnóstico propio e indicador de falla y operación.

5.3.2.4 Sensibilidad.- De alta sensibilidad, para los equipos que operen en base al análisis de vapores deberán poder medir concentraciones de más de 5 partes explosivas, en 10 a la octava potencia de partes de aire.

5.3.2.5 Respuesta.- Un segundo o menos.

5.3.2.6 Suministro de energía.- Compatible con la existente en el Aeropuerto. Se podrá contar de ser posible con equipo recargable de baterías.

5.3.3 ARCO DETECTOR DE METALES.

5.3.3.1 Dimensiones.- Que permitan el libre paso de una persona.

5.3.3.2 Suministro de energía.- Compatibles con la existente en el aeropuerto.

5.3.3.3 Operación.- La interferencia con las unidades de rayos X, líneas de potencia, motores, monitores de T.V., etc. deberá ser nula o mínima a fin de evitar falsas alarmas.

Las condiciones ambientales para la operación, deberán ser tales que se permita la operación del equipo en las condiciones de temperatura y humedad prevalecientes en los aeropuertos en particular.

La relación de operación del equipo (personal/minuto), deberá ser tal que se permita la operación del equipo sin sobrecargas.

Contar con tablero de operación y ajuste de sensibilidad así como contar con alarma sonora al detectar algún objeto metálico.

5.3.3.4 Características.- De alta sensibilidad y capacidad de respuesta de un segundo o menos.

5.3.3.5 Suministro de energía.- Compatible con la existente en el aeropuerto.

5.3.4 REVISOR LINEAL.

5.3.4.1 Dimensiones.- Que permita el libre acceso de una maleta grande. Las dimensiones mínimas para el túnel de revisión, deberán ser de 50.8 cm x 71 cm.

5.3.4.2 Operación.- Su operación deberá estar basada en la aplicación de rayos X o similares que con el debido manejo y medios de seguridad no puedan provocar daños a la salud o causar alteraciones de ningún tipo a los artículos en revisión.

El sistema de rayos X a usar u otros, deberán estar conforme al Proyecto de Norma Oficial Mexicana que regula su construcción y servicio.

Contar con monitor de televisión con una resolución mínima de 700 líneas.

Deberá contar con banda móvil para el traslado de los artículos al túnel de revisión.

Deberá contar con un sistema de detección que distinga a base de colores, entre materiales orgánico e inorgánico.

5.3.4.3 Suministro de energía.- Compatible con la existente en el aeropuerto.

5.3.4.4 Seguridad.- La fuga de emisiones con que trabaja no deberá superar los rangos máximos permitidos de dosis que no causen daños a la salud.

5.3.4.5 Todos los equipos de este tipo, deberán contar con la aprobación de la Secretaría de Salud o Departamento correspondiente del país de fabricación y en general todos los equipos utilizados para la revisión de pasajeros y/o equipaje, deberán contar con el certificado de aprobación de la Autoridad Aeronáutica del país de fabricación para su uso en el medio aeronáutico. Asimismo, las características técnicas y de operación deberán cumplir con los Proyectos de Normas Oficiales Mexicanas que le apliquen.

5.4 REQUISITOS A CUMPLIR POR LOS EXPLOTADORES DE EQUIPOS REVISORES DE PASAJEROS Y/O EQUIPAJE DE MANO.

5.4.1 Los equipos de revisión a utilizar deberán dar cumplimiento a lo establecido en 5.3 del presente Proyecto de Norma.

5.4.2 Los explotadores deberán proporcionar personal técnico para la operación de los equipos de revisión; los cuales deberán estar capacitados (contar con curso inicial) para esa función y recibir cursos periódicos anuales.

5.4.3 Los cursos a ser impartidos a los operadores de los equipos de revisión, deberán contemplar: El manejo y utilización del equipo; Precauciones con el equipo; Procedimientos de seguridad; Conocimiento del Plan de seguridad aeroportuaria; Detección y manejo de artículos y/o productos restringidos para ser portados y transportados por los pasajeros.

5.4.4 Implementar un programa de revisión operacional y de mantenimiento para los equipos revisores (ERPE).

5.4.5 Establecer un sistema de detección de fugas de emisiones de rayos "x" o similares, de acuerdo a las normas que para el efecto establezcan las autoridades competentes, manteniendo los resultados de dichas revisiones accesibles para su futura consulta de las autoridades aeronáuticas cuando estas lo soliciten.

5.4.6 Apegarse a los procedimientos de seguridad aeroportuaria.

5.4.7 Los horarios de operación deberán corresponder con las necesidades de los aeropuertos, en particular.

5.4.8 Los permisos de operación deberán de tramitarse ante la Dirección General de Aeronáutica Civil.

5.4.9 En caso de obtener el permiso, no se podrá dar inicio a su explotación hasta no haber dado total cumplimiento al presente Proyecto de Norma.

5.4.10 Para la obtención y/o renovación del permiso que establece el Proyecto de Norma, se deberá efectuar previamente una inspección por parte de la Autoridad Aeronáutica para la corroboración del buen funcionamiento y aplicación al Proyecto de Norma.

5.4.11 Obtener de la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos de esta Secretaría, la aprobación de sus tarifas y elementos de aplicación correspondientes, los que formarán parte de su permiso y efectos legales; previamente a la puesta de operación del permiso.

5.5 ARTICULOS U OBJETOS PORTADOS POR LOS PASAJEROS, QUE SE CONSIDERAN RESTRINGIDOS Y/O RIESGOSOS PARA SU TRANSPORTE POR VIA AÉREA.

Para los efectos del presente Proyecto de Norma, se adoptan las siguientes consideraciones:

5.5.1 Se consideran como arma a cualquier dispositivo con el cual pueda dispararse un proyectil mediante la fuerza de una explosión, o de la expansión de un fluido; ya sean estas las armas comunes o especiales como por ejemplo:

Las armas que funcionan a base de aire y/o gas, pistolas o rifles de señales o bengalas, pistolas de juez de salida y armas de salva de cualquier tipo y calibre.

5.5.2 Se considera como arma blanca a objetos punzocortantes que, con la fuerza humana, puedan ocasionar daños y/o lesiones; tales como: espadas, sables, floretes, machetes, cuchillos, verdugillos, estiletes, dagas, puñales, abrecartas, charrascas, navajas y en general herramientas e instrumentos que sirvan para perforar, cortar o rasgar. Se incluyen en este tipo a las flechas, lanzas, ballestas y similares.

5.5.3 Se entiende como instrumento contundente, a los artículos siguientes: macanas, toletes, garrotes, porras, cachiporras, mazos y similares.

5.5.4 Los explosivos son todos aquellos comprendidos en la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos y su respectivo reglamento, y en general cualquier artículo, producto o sustancia tal que por si misma o al ser combinada o usada con otra u otras produzcan una explosión o incendio. En esta categoría se incluye a todas la municiones para armas de fuego, granadas de todos tipos, cualquier tipo de fuegos artificiales, detonadores, mechas, estopines, fulminantes, pólvora, dinamita, TNT, explosivos plásticos y/o productos líquidos, tales como C-4-PETN, PBX, RDX, 2-4DNT o similares, y en general cualquier combustible o solvente suficiente para provocar un incendio o una explosión.

5.5.5 Los artículos incapacitantes son aquellos que por su acción inhabilitan a la persona tales como: gas lacrimógeno, gas irritante, líquidos con tales características, corrosivos, granadas de humo, cualquiera que sea su presentación y su recipiente, y cualquier tipo de instrumentos que produzcan descargas eléctricas intensas que puedan aplicarse a una persona.

5.5.6 Artículos riesgosos para la salud, son aquellos que su uso puede causar daños y son prohibidos por las leyes federales como son: enervantes, psicotrópicos, etc.

5.5.7 Asimismo, no podrán ser llevados a bordo los que por su solo transporte puedan causar daños a la salud, como son: material o deshecho radiactivo.

Otros artículos de apariencia peligrosa serán aquellos que causen temor, como armas de utilería o de juguete, pistolas, cuchillos, rifles, granadas, bombas o similares.

5.5.8 Algunos artículos podrán ser transportados (embarcados) por vía aérea, siempre y cuando cumplan con las leyes federales y demás correspondientes, debiendo además consultar para dicho fin el Anexo 18 publicado por la OACI.

6.- VIGILANCIA.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, es la Autoridad competente para vigilar el cumplimiento del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

7.- SANCIONES.

El incumplimiento del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, será sancionado conforme a lo dispuesto en la Ley de Vías Generales de Comunicación...”

3.4.8) POLÍTICA A OBSERVAR PARA EL TRANSPORTE DE ANIMALES.

Muchas personas tienen mascotas y muchas de estas personas cuando viajan, no importando la vía, desean llevar consigo a sus mascotas, por esto considero importante que exista una reglamentación expresa sobre que necesita acreditar o llevar un pasajero si desea viajar con su mascota en una aerolínea, más aún, si esta persona esta discapacitada visualmente.

Se debe precisar que para el transporte de animales se necesitará la aceptación explícita del transportista. Éste transporte de animales deberá estar sujeto a las siguientes condiciones:

- Los perros, gatos, aves y otras mascotas domésticas deben transportarse en jaulas con la documentación en regla exigida por las leyes correspondientes, como certificados sanitarios, de vacunas y autorizaciones de entrada o de tránsito. Según los destinos, el transporte de animales puede estar sujeto a ciertas condiciones, en particular de control sanitario, que el transportista puede solicitar al pasajero.
- Si se acepta el transporte del animal y su jaula, estos deberán ser considerados como exceso de equipaje, por lo que el pasajero deberá cubrir un pago adicional.
- En el transporte de animales deberá convenir el pasajero con la aerolínea, por escrito, si esta última se hará responsable en caso de que estos sufran heridas, enfermedades, muerte o extravío. Sin embargo, cuando el daño haya sido causado por falta o negligencia del transportista éste será responsable aún cuando exista acuerdo previo.
- El pasajero tiene la responsabilidad de conseguir y presentar todos los documentos exigidos por las autoridades del país de destino o de tránsito. El transportista no debe aceptar transportar animales que no dispongan de los documentos requeridos. En caso de fraude, falta o irregularidad de los documentos exigibles, el transportista no asume ninguna responsabilidad por heridas, pérdidas, retrasos, enfermedades o muerte de los animales transportados, a menos que hayan sido causados por falta o negligencia de éste. Los pasajeros

que viajen con estos animales deberán reembolsar las multas, pérdidas, reparaciones y todo tipo de gastos ocasionados por esta situación.

- Las personas discapacitadas visualmente o con discapacidad motriz podrán viajar con un perro-guía o con un bastón. Cuando la persona discapacitada viaje con un perro-guía no se le cobrará ningún cargo extra por la transportación de dicho perro-guía. Sin embargo, estará obligada a presentar los documentos que las autoridades de origen, tránsito o conexión y destino requieran para el transporte del perro-guía. Además, el perro-guía deberá llevar consigo un amés y una identificación al cuello.

3.4.9) ASISTENCIA DURANTE EL VIAJE.

La tripulación de cabina proveerá asistencia a las personas discapacitadas cuando éstas lo soliciten durante el vuelo.

La tripulación de cabina proveerá a las personas discapacitadas orientación e información para localizar servicios, resolver dudas y asegurarse que han comprendido los procedimientos de emergencia.

Asimismo, la tripulación de cabina almacenará el equipaje de mano o cualquier otro bien que lleve consigo la o las personas discapacitadas y se lo entregará al terminó del vuelo.

3.4.10) COMUNICACIÓN INTERPERSONAL.

En la comunicación entre los usuarios-personas discapacitadas con los concesionarios o permisionarios del transporte aéreo, deberán seguirse los siguientes lineamientos:

- Centrarse en la persona y no en su discapacidad.
- Mantener un trato respetuoso, digno y paciente.
- Mirar directamente a los ojos y escuchar con atención.

- Inclinarsse para hablar con personas sentadas en sillas de ruedas.
- Cuando se esté frente a una persona discapacitada auditivamente pararse frente a ella para que estas puedan leer los labios y hablar despacio y claro.
- No exagerar los movimientos de los labios al hablarle ni levantar la voz cuando se esté frente a una persona discapacitada auditivamente.
- Considerar como alternativa la comunicación escrita o mediante dibujos frente a personas discapacitadas auditivamente.

3.4.11) MEDIDAS DE SEGURIDAD, HIGIENE Y SALUBRIDAD.

Todos los Organismos y Grupos Aeroportuarios que administren los Aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Mexicano deberán realizar las acciones necesarias para asegurar de que existan los elementos arquitectónicos de accesibilidad, de circulación vertical y horizontal, en los estacionamientos públicos y privados, paradero de autobús, cruce peatonal, rampas, ambulatorios, salas de última espera, sala de reclamo de equipaje y sanitarios en ambulatorios y salas de última espera para satisfacer las rutas de accesibilidad de las personas discapacitadas en la infraestructuras aeroportuarias.

Además, se deberán realizar las acciones necesarias para que existan las indicaciones por medios escritos, gráficos, luminosos o audibles y táctiles, en las rutas de accesibilidad, rutas de evacuación emergente, salidas de emergencia y zonas de seguridad para atender a las personas discapacitadas en las infraestructuras aeroportuarias. Así como, que existan en las infraestructuras aeroportuarias el suficiente número de personal que apoye, oriente y atienda a las personas discapacitadas que hagan uso de los servicios aeroportuarios y de los servicios aéreos y, que existan programas de adiestramiento al personal aeroportuario y capacitación adecuada y suficiente que permita atender de forma digna y adecuada a las personas discapacitadas.

3.4.12) FACILIDADES EN LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA.

Es necesario que se reconozcan y atiendan las necesidades de accesibilidad de las personas discapacitadas en la infraestructura de los servicios aeroportuarios.

En los siguientes subcapítulos se describirá y sentarán las bases para el desarrollo de las acciones físicas concretas que eliminen las barreras físicas y arquitectónicas en las infraestructuras aeroportuarias, a través de adecuaciones definidas que buscan brindar un alto índice de funcionalidad, calidad y estética, en el cual todo ser humano sea capaz de asistir y acceder.

3.4.12.1) ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS.

AMBULATORIOS NACIONALES E INTERNACIONALES.- Los ambulatorios nacionales e internacionales deberán tener las dimensiones mínimas y la distribución adecuada para la circulación y maniobra de las personas en sillas de ruedas, el abatimiento de puertas no deberá interferir en los espacios de circulación y maniobra de los mismos. El ancho mínimo de los pasillos será de 1.20 m. Los espacios ambulatorios deberán cumplir con las recomendaciones indicadas en el apartado de pisos y puertas.

ANDADORES.- El ancho mínimo para andadores es de 1.50 m., deberán tener superficies uniformes y antiderrapantes que no acumulen agua, las diferencias de nivel se resolverán con rampas cuya pendiente no sea mayor al 8%, se deberán evitar ramas y objetos sobresalientes que no permitan un paso libre de 2.10 m. Por cada 30.00 m. como máximo, deberán existir áreas de descanso cuya dimensión sea igual o superior al ancho del andador, quedando exento de cumplir esta condición aquellos andadores que tengan un ancho superior a 2.50 m., así como aquellos andadores que tengan una pendiente menor del 4% y cuando el andador tenga un rango mayor al 4% será tratando como rampa.

BANQUETAS.- En el caso de toda aquella instalación aeroportuaria que dentro de su polígono contenga el rubro citado, los pavimentos deberán tener superficies uniformes y antiderrapantes que no acumulen agua, las diferencias de nivel se resolverán con rampas cuya pendiente no sea mayor al 8%, se

deberán evitar ramas y objetos sobresalientes que no permitan un paso libre de 2.10 m., el mobiliario urbano no deberá obstruir la circulación ni las rampas existentes. En las esquinas de las banquetas deberán existir rampas con una pendiente no mayor al 8% y con un ancho mínimo de 1.20 m. Se deberán señalar las rampas y utilizar cambios de textura en los pavimentos inmediatos a las mismas.

BARANDALES Y PASAMANOS.- Todas las escaleras y rampas deberán contar con pasamanos en sus dos costados e intermedios cuando tengan más de 4.00 m de ancho. Los barandales y pasamanos serán redondeados, sin filos cortantes y con diámetros de 32 a 38 mm., deben estar firmemente sujetos y permitir el deslizamiento de las manos sin interrupción.

CIRCULACIONES.- Las circulaciones deberán tener un ancho mínimo de 1.20 m. libre y pavimentos antiderrapantes o algún otro tipo de material que asegure que no sea resbaladizo, y no reflejen intensamente la luz. En los pasillos y circulaciones que forman parte de la ruta de accesibilidad, se colocarán guías, tiras táctiles o cambios de textura para indicar el camino a las personas con discapacidad visual.

CRUCEROS.- En el caso de toda aquella instalación aeroportuaria que dentro de su polígono contenga el rubro citado, deberán cumplir con las mismas condiciones que las señaladas para banquetas, el trayecto entre aceras deberá estar libre de obstrucciones, los camellones deberán estar interrumpidos con cortes al nivel de los arroyos vehiculares, permitiendo un paso libre mínimo de 1.50 m. y/o trayectos entre aceras y cruce del camellón sea a nivel de banqueta.

ELEMENTOS SOBRESALIENTES.- Todos los elementos sobresalientes sobre las circulaciones, deberán permitir un paso libre de cuando menos 2.10 m de altura. El mobiliario y señalización que sobresalgan de los paramentos, deberán contar con elementos de alerta y detección en los pavimentos, como cambios de textura.

ELEVADORES.- Los elevadores y el recorrido hacia ellos, deberán estar señalizados, el tiempo de apertura mínimo para las puertas será de 15 segundos, la cabina deberá parar al nivel exacto de cada piso. El piso de la cabina debe ser antiderrapante y los acabados deberán ser resistentes al fuego, sin tener aristas vivas.

ENTRADAS.- Las entradas deberán estar señalizadas y tener un claro libre mínimo de 0.90 m., contar con área de aproximación libre de obstáculos y con cambios de textura en piso. Evitar pendientes y cambios bruscos en el umbral de puertas de los accesos, por lo menos, en una distancia de 1.20 m. hacia el interior y el exterior de la puerta. Los pisos en el exterior de las entradas tendrán una pendiente hidráulica de 2%, se deben evitar escalones y sardineles. Las entradas deberán cumplir con las recomendaciones del apartado de pisos.

ESTACIONAMIENTOS.- Uno de cada veinticinco cajones de estacionamiento será reservado para personas con discapacidad. Los cajones de estacionamiento para personas con discapacidad deberán ser de 3.80 por 5.00 m. estar señalizados y encontrarse próximos a los accesos. El trayecto entre los cajones de estacionamiento para personas con discapacidad y los accesos, deberá estar libre de obstáculos.

ESCALERAS.- Las escaleras deberán tener pasamanos a 0.75 y 0.90 m. de altura, prolongados 0.30 m. en los extremos, los escalones deberán ser firmes y antiderrapantes, no deberán presentar aristas vivas, las narices sobresalientes deberán ser con aristas redondeadas. En las circulaciones bajo las escaleras, deberá existir una barrera a partir de la proyección del límite de 2.10 m de altura bajo la rampa.

MODULOS DE ATENCION AL PÚBLICO.- Los módulos de atención al público deberán contar con un área adecuada para su uso por personas en silla de ruedas, sin la obstrucción de faldones bajos, con arremetimiento para sillas de ruedas, la altura de los mostradores será de 0.73 a 0.80 m. libres y deberán de

contar con el símbolo internacional de las personas con discapacidad al frente del mismo. Deberá de existir por lo menos un modulo de atención por cada edificio terminal.

PISOS.- Los pisos exteriores deberán tener pendientes hidráulicas de 2%, las juntas entre materiales de pisos y separación de rejillas, no deberán ser de más de 13 mm. de ancho.

PUERTAS.- Todas las puertas deberán tener un claro libre mínimo de 0.90 m. libres, ser de fácil operación y las manijas serán preferentemente de palanca o barra, los marcos deberán evitar tener aristas vivas y ser de color contrastante con las paredes. En los accesos principales, debe de haber puertas con un ancho mínimo de 1.20 m.

TELEFONOS PÚBLICOS.- Se debe colocar por lo menos, un teléfono para personas discapacitadas en cada agrupamiento, el cual será instalado a una altura de 1.20 m. de altura a centro. El teclado del teléfono contará con sistema braille.

3.4.12.2) ESPACIOS ARQUITECTÓNICOS.

BAÑOS PÚBLICOS.- En todos los inmuebles deberán existir baños adecuados para su uso por personas con discapacidad, localizados en lugares accesibles y deberán estar señalizados. Se deberá de adaptar un mingitorio y un excusado por núcleo de sanitarios para personas discapacitadas. Junto a los muebles sanitarios, deberán instalarse barras de apoyo de 38 mm de diámetro, firmemente sujetas a los muros o al piso (no se podrán sujetar de las mamparas). Los accesorios en baños, deberán instalarse a una altura máxima de 1.20 m. a centro y no obstaculizar la circulación. Los pisos de los baños deberán ser antiderrapantes y contar con pendientes del 2% hacia las coladeras, para evitar encharcamientos, las rejillas de desagüe no deberán tener ranuras de más de 13 mm. de separación. Los muebles sanitarios deberán tener alturas adecuadas para su uso por personas con discapacidad:

- Inodoro 0.45 a 0.50 m. de altura.

- Lavabo 0.75 a 0.80 m. de altura.
- Accesorios 1.20 m. de altura máxima a centro.

ESPACIOS PARA COMEDORES.- En los espacios para comedores deberán cumplir con las recomendaciones que aparecen en el apartado de pisos. El acomodo de las mesas deberá permitir espacios de circulación mínimos de 0.90 m., para personas discapacitadas, y áreas de aproximación suficientes. Las mesas deberán ser estables y permitir una altura libre para acercamiento de 0.73 m.

INODOROS Y MINGITORIOS.- Los espacios para inodoros y mingitorios deberán cumplir con las especificaciones generales indicadas en el apartado de baños públicos.

LAVAMANOS.- Los espacios para lavamanos, deberán cumplir con las especificaciones generales indicadas en el apartado de baños públicos. Los lavamanos deberán permitir un claro inferior libre de 0.75 m. a 0.80 m., que permita la aproximación en silla de ruedas, sin la obstrucción de faldones.

OFICINAS.- En áreas de trabajo para personas discapacitadas, se pueden evitar las tiras táctiles utilizando cambio de textura en los pisos, para indicar el recorrido.

SALAS DE ESPERA Y ÚLTIMA ESPERA.- Es todas las salas de espera y última espera, deberán existir lugares adecuados para su posible ocupación por personas en sillas de ruedas. Los lugares para personas en sillas de ruedas se localizaran de dos en dos, pero sin aislarse de las butacas generales las cuales podrán estar alineadas en forma horizontal para permitir acompañantes, próximos a los accesos y salidas de emergencia, no deberán obstaculizar las circulaciones, los recorridos hacia ellos deberán estar libre de obstáculos, señalizados y sin escalones. Deberá destinarse un 2% de los asientos y el 2% del espacio fuera de circulación, para uso exclusivo de personas discapacitadas, que tengan mínimo 0.90 x 1.20 m., los cuales deberán estar debidamente señalizados.

3.4.12.3) ZONAS DE SEGURIDAD Y SEÑALIZACIÓN.

MÓDULO DE CONDUCCIÓN EN MURO.- Lámina de trovisel de acuerdo a la imagen de cada uno de los grupos u organismos administradores de las infraestructuras aeroportuarias, alto impacto de 3 mm. color blanco, simbología en color negro 15 cm. de altura y fondeada en color blanco. Tipografía: letra tipo helvética médium calada en blanco en altos y bajos a 5 cm. de altura. Deben ser colocados en los muros de los pasillos y circulaciones principales. Su localización debe ser constante.






MÓDULO DE SEÑALIZACION EN PLAFÓN.- Colocados dentro del ángulo de visión, donde la luz directa del sol (resplandor), la luz débil o las sombras no reduzcan su visibilidad. Se debe colocar donde se encuentra algún servicio con facilidades y no se pueda observar por estar en forma lateral.

SALIDA DE EMERGENCIA.- Cambio de textura en piso a 1.20 m. de la puerta y a lo ancho de ella, lámpara para salida de emergencia de dos caras con luces intermitentes, colocada perpendicular al muro, sobre la puerta, lámpara para salida de emergencia de una cara con luces intermitentes, colocada al lado de la orilla izquierda de la puerta. Mínimo una por nivel, deben mantenerse en buen estado, tanto el sistema de la puerta, como las alarmas.

SEÑALIZACIÓN.- Todos los accesos, recorridos y servicios deberán estar señalizados, con símbolos y letras en alto relieve y Sistema Braille. Las señalizaciones deberán tener acabado mate y contrastar con la superficie donde están colocadas. El símbolo internacional de accesibilidad deberá ser utilizado.

TABLA DE SIMBOLOS INTERNACIONALES

SIMBOLO	TRAZO (Proporción)	CARACTERISTICAS	REQUERIMIENTOS
----------------	-------------------------------	------------------------	-----------------------

<p>SIMBOLO MUNDIAL DE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD</p>		<p>El símbolo consiste en una figura estilizada de un hombre en silla de ruedas y un cuadro plano con cara a la derecha. Si indica una dirección, debe estar con la cara hacia la derecha o a la izquierda. Debe ser blanco con fondo azul pantone No. 294, cuando está en piso, la figura y su contorno deben ser de color amarillo tránsito.</p>	<p>Se puede hacer en placa metálica, láminas, calcomanías adheribles o pintada sobre alguna superficie. Debe situarse en los sitios donde haya accesibilidad para personas con discapacidad y estar siempre a la vista.</p>
<p>SIMBOLO MUNDIAL DE CIEGOS</p>		<p>El símbolo consiste en la figura estilizada de un hombre de pie con bastón y un cuadro plano con cara a la derecha o a la izquierda. Debe ser blanco con fondo azul pantone No. 294.</p>	<p>Se puede hacer en placa metálica, láminas, calcomanías adheribles o pintada sobre alguna superficie. Debe situarse en los lugares donde haya accesibilidad para personas ciegas y estar siempre a la vista.</p>
<p>SIMBOLO MUNDIAL DE ACCESIBILIDAD CON PERRO GUIA</p>		<p>El símbolo consiste en una figura humana estilizada, de pie con perro guía y un plano con cara a la derecha o a la izquierda. Debe ser blanco con fondo azul pantone No. 294.</p>	<p>Se puede hacer en placa metálica, láminas, calcomanías adheribles o pintada sobre alguna superficie. Debe situarse en cada sitio donde exista accesibilidad para personas ciegas con perro lazarillo y estar siempre a la vista.</p>
<p>SIMBOLO MUNDIAL DE SORDOS</p>		<p>El símbolo consiste en una oreja estilizada con una línea diagonal. Debe ser en blanco con fondo azul pantone No. 294.</p>	<p>Este símbolo debe situarse en los lugares donde haya teléfono de texto. En el caso de que el teléfono de texto no esté a la vista, el símbolo debe indicar la dirección en que se encuentra. Debe colocarse en los bancos de teléfonos y en las entradas principales.</p>
<p>SIMBOLO MUNDIAL DE TELEFONO DE TEXTO PARA SORDOS</p>		<p>El símbolo consiste en teléfono de texto estilizado. Debe ser blanco con fondo azul pantone No. 294.</p>	<p>Se puede hacer en placa metálica, láminas, calcomanías adheribles o pintada sobre alguna superficie. Debe situarse en cada sitio donde exista accesibilidad para personas sordas y estar siempre a la vista.</p>

ZONAS DE SEGURIDAD.- En todos los niveles de una edificación deberán existir áreas de resguardo, donde las personas puedan concentrarse en situaciones de emergencia y esperar un rescate asistido. Las áreas de resguardo deberán estar fuera del área de circulación. En las áreas de resguardo no deberán concentrarse humos y deberán tener condiciones estructurales favorables. Las rutas hacia las áreas de resguardo deberán estar señalizadas.

CAPÍTULO 4.

RESPUESTA AL INCIDENTE SUFRIDO EN LA AEROLÍNEA “VOLARIS”.

Ya se trató todo lo referente respecto a qué es y cómo está regulado el servicio de transporte aéreo en nuestra legislación nacional positiva vigente. Desde aclarar su naturaleza jurídica, es decir, aclarar si dicho servicio está regulado por el Derecho Público o por el Derecho Privado, qué tipo de contrato es, unilateral o bilateral, gratuito u oneroso, conmutativo o aleatorio, real o consensual, formal o consensual, principal o accesorio, etc., sus principales características y elementos, así como los derechos y obligaciones que las partes adquieren al contratar.

Asimismo, ya estudié lo relativo a la regulación jurídica que han tenido históricamente los derechos humanos o del hombre y principalmente los derechos de las personas discapacitadas tanto en el ámbito internacional como en el nacional.

De igual manera y atendiendo a la finalidad del presente trabajo de investigación, ya abordé lo concerniente al tema de mejorar los derechos que tienen o deben tener las personas discapacitadas en torno a la accesibilidad en los servicios de transporte aéreo nacional regular (acceso a los aeropuertos y acceso a los servicios aéreos) garantizando que sus necesidades sean comprendidas y atendidas y que su seguridad y dignidad sean respetadas.

Con todos estos elementos anteriormente descritos y agotados, me veo en la imperiosa necesidad de entrar al análisis de si fue legal, constitucional, no-discriminatorio y moralmente correcto el trato que recibió mi amiga por parte de la aerolínea “Volaris” que narre en la Introducción del presente trabajo de Tesis Profesional.

4.1) NARRACIÓN DEL INCIDENTE ACONTECIDO EN LA AEROLÍNEA “VOLARIS”.

Como mencione en el Prólogo del presente trabajo, esta Tesis Profesional tiene como finalidad, ser coherente con el “*espíritu social de la UNAM*” que conocí y

aprendí durante todos estos años en mi amada Universidad y, como objetivo, poder contribuir con mis conocimientos jurídicos a resolver un problema que acontezca en mi país, es por tales razones que busco con la presente investigación mostrar como la legislación aérea nacional es ambigua en lo referente a todo lo que concierne al tema de “los derechos de las personas discapacitadas en el Derecho Aéreo mexicano”.

¿En qué me baso para aseverar que la legislación aérea nacional es ambigua en lo referente a éste tema? En una razón muy clara: no existe un artículo expreso en la legislación aérea mexicana que defina claramente cuáles son los derechos que las personas discapacitadas tienen o deben tener cuando hagan uso de los servicios aéreos y de los servicios aeroportuarios y como consecuencia lógica al no existir tal catálogo de derechos surgen toda clase de problemas e injusticias. Problemas e injusticias a los que los usuarios-personas discapacitadas sujetos del transporte aéreo tienen que sufrir día a día al pretender hacer uso de un servicio público de transporte aéreo.

En efecto, la base de la legislación aérea mexicana vigente, es decir, la Ley de Aviación Civil de 1995 y la Ley de Aeropuertos del mismo año, respectivamente con sus Reglamentos, son omisas al tratar el tema de las personas discapacitadas, lo más que se puede encontrar en dichos ordenamientos jurídicos son un artículo en cada uno de ellos, que menciona que los concesionarios y permisionarios deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad así como a las de edad avanzada, pero nunca establecen cuáles o cómo deberán ser estas medidas, ni en la Ley ni en el Reglamento de cada una de ellas.

Sin embargo, si partimos del hecho de que estos ordenamientos jurídicos vigentes son relativamente nuevos y que por tal razón al legislador a lo mejor se le escapó tratar el catálogo de derechos que deben tener las personas discapacitadas, talvez podría remitirme a la norma jurídica que reguló a la actividad aeronáutica en México por más de medio siglo, es decir, al Libro IV “Comunicaciones Aeronáuticas” de la Ley de Vías Generales de Comunicación

de 1940 pero, me encontraría con la misma respuesta, tampoco trata dicho tema, y perdón que sea tan repetitivo, pero cómo es posible que siendo un tema que causa gran preocupación en los usuarios que se transportan por este medio no exista regulación alguna en México. Digo esto, porque una de las mayores preocupaciones que tienen los usuarios del transporte aéreo sea tal vez después de las “tarifas” que cobran las aerolíneas a las personas por volar en alguna de sus aeronaves y la “seguridad” en estas, sea el saber qué derechos tienen las personas que sufren y padecen alguna discapacidad, sea visual, motriz, intelectual, sensorial, por edad avanzada o cualesquiera otra.

Ahora bien, antes de seguir con este análisis jurídico de si existe normatividad positiva vigente que regule los derechos que tienen o deberían tener las personas discapacitadas en el Derecho Aéreo mexicano, considero pertinente recordar brevemente el cómo, cuándo o dónde nació el tema de mi Tesis a fin de poder establecer categóricamente los objetivos e inquietudes que se pretenden estudiar y resolver en el presente Capítulo.

El primer acercamiento a mi inquietud de estudiar un tema del Derecho Aéreo nació cuando hace un poco más de diez meses una amiga se disponía a viajar de la Ciudad de México a Monterrey, por medio de la aerolínea “Volaris” pero, al momento de llegar al aeropuerto y de registrar su equipaje no le permitieron subir al avión porque según ellos contaba con un exceso de equipaje superior al permitido y tenía que cubrir un pago adicional por el exceso del mismo.

Mi amiga en efecto contaba con un “equipaje” que excedía el máximo fijado por la aerolínea para que no tuviera cargo adicional alguno, el cual se acercaba a los 40 kilogramos, pero, dicho exceso se debía a que mi amiga llevaba consigo ciertos menesteres médicos que utiliza para su tratamiento médico por padecer “Insuficiencia renal crónica”. Es decir, este exceso no se debía por gusto propio o porque llevara consigo todo su guardarropa sino todo lo contrario, a penas transportaba lo indispensable para su viaje y todo lo necesario para llevar a cabo su tratamiento médico. Tratamiento médico que consiste en que diariamente se practique una diálisis peritoneal al infundir

solución con dextrosa al peritoneo para desechar toxinas y líquidos, entre otros. Entre los medicamentos o instrumentos que necesita para realizarse su diálisis peritoneal es una “máquina de diálisis” que pesa aproximadamente 8 kilogramos y dos soluciones para diálisis las cuales pesan 6 kilogramos cada una. Diariamente usa dos soluciones, las cuales se utilizan, se desechan y al otro día hay que utilizar otras nuevas. Obviamente, la enfermedad que padece mi amiga es crónica, de por vida y muy delicada, al grado que si ella dejara uno o dos días el tratamiento de inmediato habría que llevarla al hospital, pero, si lo dejara tres días es muy probable que no viviera para contarlo, así de delicada es su enfermedad y así de indispensable es su tratamiento. Ahora bien, aquí surge la primera interrogante, ¿lo qué llevaba consigo mi amiga, es decir, lo concerniente a los menesteres médicos que usa para su tratamiento son en realidad y deben ser catalogados como equipaje?

En fin, en la aerolínea le dijeron primero, que no podía subir con esas cajas y bolsas al avión porque desconocían qué era, que se podían derramar en el avión, que podía ser tóxico, en fin, un sin número de pretextos. Después de varios minutos, casi una hora, discutiendo con el personal de la aerolínea, la mayoría muy déspotas sintiéndose dueños de la aerolínea, le mencionaron que sí podía llevarlas consigo, pero que, constituían un exceso de equipaje y que por cada kilogramo excedido tendría que pagar \$100.00 más IVA y como el exceso de equipaje era aproximadamente de 15 kilogramos si pretendía mi amiga viajar tendría que pagar aproximadamente \$1,500.00 más IVA, lo cual era totalmente descabellado —perdón por la expresión coloquial— y discriminatorio, porque volvemos a lo mismo ¿los menesteres médicos que usa cualquier persona por cuestiones de salud, de vida, deben ser catalogados como equipaje?

En un primer momento no; primero, porque al hablar del equipaje se debe saber que comprende éste y no existe ordenamiento jurídico alguno que lo delimite; segundo, porque al hablar del exceso de equipaje y remitirnos a lo que dice el artículo 38 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil se está en el mismo supuesto, ya que este artículo igualmente no define al equipaje y por tanto no tiene de donde partir, peor aún, no delimita al mismo, es decir, se deja

al arbitrio de las aerolíneas el que estas decidan que todo los bienes que transporta una persona cuando pase de cierto límite de peso deberá cubrir un pago adicional sin hacer ninguna excepción. Esta laguna jurídica deja a la aerolínea que ella diga y clasifique al equipaje, y en este caso, que diga y clasifique a los medios o instrumentos médicos que utiliza una persona, por padecer una enfermedad o por contar con una capacidad diferente o reducida, o simplemente, por ser una persona adulta-mayor, como equipaje en un sentido amplio, lo cual estoy totalmente en desacuerdo.

Cualquier medicamento o cualquier instrumento que se utilice en un tratamiento médico no debe ser considerado como equipaje ni debe pagarse un pago adicional por su transportación, porque si esto fuera lo correcto entonces me hago la siguiente pregunta: ¿alguien que usa unos anteojos, o un marcapasos, o un clavo en su pierna por haber sufrido una fractura, o una silla de ruedas ya sea porque es inválido o porque la necesite para desplazarse debido a su avanzada edad o por cualquier otro motivo de salud, dichas personas deberían pagar un costo adicional para el transporte de estos objetos? No lo creo; y no lo creo, por la simple razón de que estos objetos, instrumentos o cosas sean o no equipaje propiamente dicho —situación que aclarare más adelante— son menesteres médicos que las personas utilizan día a día y que ya pasan a formar parte de su cuerpo, de su vida cotidiana, no sólo para vivir sino en algunos casos para sobrevivir y por tanto su transporte debería estar exento de pago adicional alguno. No olvidemos que el que estas personas no hayan nacido con estos menesteres médicos en su cuerpo —llámense anteojos, marcapasos, clavo, silla de ruedas o máquina de diálisis— no quiere decir que actualmente no pasen a formar parte de éste, porque sin estos, reitero, no podrían vivir.

Bien, ahora ¿por qué digo que es discriminatorio? Porque estas “reglas” que le dijeron a mi amiga que tenía que observar si pretendía viajar en dicha aerolínea atentan contra la Constitución.

En primero lugar, porque la aerolínea se atribuye facultades que no le corresponden, ya que con base en qué la aerolínea “Volaris” reglamenta qué se

puede y qué no se puede transportar, es decir, de dónde cree tener facultades para legislar y establecer políticas de vuelo si no existe ordenamiento legal alguno que la faculte para tal. Ahora bien, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte y la Dirección General de Aeronáutica Civil dependiente de ésta sólo han emitido una Circular sobre “Artículos y materiales peligrosos que se prohíbe introducir a las cabinas de pilotos y de pasajeros de las aeronaves dedicadas al transporte aéreo comercial, y que se prohíbe poseer y comercializar en zonas estériles y restringidas de los aeródromos civiles de servicio al público” la cual hace un listado de dichos artículos y en dicha lista no se encuentran los objetos y menesteres médicos antes mencionados.

En segundo lugar, porque al tratar de manera distintiva a mi amiga atenta contra el artículo primero constitucional último párrafo que a la letra prescribe: “Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las capacidades diferentes, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.”.

Es decir, la trataron de manera distintiva, mejor dicho, discriminatoria, ya que al fincarle un pago adicional por el exceso de equipaje que llevaba le pusieron una barrera para viajar y me vuelvo a preguntar, ¿acaso los menesteres médicos que utiliza para su tratamiento médico en verdad pueden ser catalogados como equipaje? Insisto, sus menesteres médicos indispensables para su tratamiento no deben ser considerados como tales, ya que no es por lujo o capricho que los lleve consigo, sino por necesidad vital, de sobrevivencia pero, toda esta confusión y problema se debe a que, reitero, no existe ordenamiento jurídico alguno que disponga qué cosas deben ser clasificadas como equipaje y qué cosas no, porque si existiera disposición expresa de qué es el equipaje y qué comprende este se evitaría problemas como el narrado.

En fin, de este singular y muy vergonzoso incidente nació mi tema de Tesis y mi preocupación por proteger a todas aquellas personas que se han

visto inmersas en un hecho discriminatorio en alguna aerolínea por motivo de padecer una enfermedad o contar con alguna discapacidad, porque el padecer enfermedad alguna o contar con alguna discapacidad, no es motivo ni causa suficiente para tratar a una persona de manera diferente y peor aún, de manera discriminatoria y denigrante.

4.2) ¿LEGALIDAD EN LA NEGACIÓN DEL SERVICIO?

La Ley de Aviación Civil deja ver, aunque no tajantemente, pero que por sentido común es loable y lógico que, el transportista podrá negar sus servicios de transporte aéreo a fin de garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros.

“Artículo 17 LAC. En la prestación de los servicios de transporte aéreo se deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros.”.

Sin embargo, en el caso que nos atañe, es decir, la negativa de la aerolínea “Volaris” respecto con mi amiga y sus menesteres médicos, no cabe la aplicación de este artículo, ya que la misma llevaba consigo todos los papeles y documentación necesaria en donde constaba que sus menesteres médicos (bolsas de solución dextrosa y su máquina de diálisis peritoneal) no eran objetos ni peligrosos ni tóxicos y por tanto no atentaban contra la seguridad ni de la aeronave ni de los pasajeros y la tripulación.

En conclusión, el trato que recibió mi amiga sobre la negación del servicio de transporte aéreo por parte de la aerolínea “Volaris” fue ilegal atento a lo que prescribe el artículo 17 de la Ley de Aviación Civil y de la Circular sobre “Artículos y materiales peligrosos que se prohíbe introducir a las cabinas de pilotos y de pasajeros de las aeronaves dedicadas al transporte aéreo comercial, y que se prohíbe poseer y comercializar en zonas estériles y restringidas de los aeródromos civiles de servicio al público” que emite la

Dirección General de Aeronáutica Civil dependiente de la Secretaría de Transportes y Comunicaciones, además, de que dichas Circulares no pueden contravenir las prevenciones de la ley a que se refieren ni mucho menos derogar los derechos establecidos en ésta, así como tampoco establecer derechos o imponer restricciones al ejercicio de ellos, tan esto es cierto que las siguientes jurisprudencias y tesis aisladas reafirman lo que sostengo:

"REGISTRO No. 237867.

Jurisprudencia.

CIRCULARES.

Las circulares no tienen el carácter de reglamentos gubernativos o de policía, pues en tanto que éstos contienen disposiciones de observancia general que obligan a los particulares en sus relaciones con el poder público, las circulares, por su propia naturaleza, son expedidas por los superiores jerárquicos en la esfera administrativa dando instrucciones a los inferiores sobre el régimen interior de las oficinas, o sobre su funcionamiento con relación al público, o para aclarar a los inferiores la inteligencia de disposiciones legales ya existentes; pero no para establecer derechos o imponer restricciones al ejercicio de ellos. Aun en el caso de que una circular tuviera el carácter de disposición reglamentaria gubernativa, para que adquiriese fuerza debería ser puesta en vigor mediante su publicación en el Diario Oficial, puesto que las leyes y reglamentos solo pueden obligar cuando son debidamente expedidos, publicados y promulgados. También podría aceptarse que el contexto de una circular obligara a determinado individuo, si le ha sido notificada personalmente; pero si tal circunstancia no se acredita por la autoridad responsable, los actos que se funden en la aplicación de una circular resultan atentatorios.

Quinta Época:

Tomo XXXII, pagina 471. Amparo en revisión 3676/24. Compañía de Gas y Combustibles "Imperio", S.A. 28 de mayo de 1931. Unanimidad de cuatro votos. Relator: Salvador Urbina.

Tomo LXXXIX, pagina 3101. Amparo en revisión 5099/46. La Vasco Cantabra, S.A. 25 de septiembre de 1946. Unanimidad de cuatro votos. La publicación no menciona el nombre del ponente.

Tomo XC, pagina 195. Amparo en revisión 5081/46. La Vasco Cantabra, S.A. 4 de octubre de 1946. Unanimidad de cuatro votos. La publicación no menciona el nombre del ponente.

Séptima Época, Tercera Parte:

Volúmenes 115-120, pagina 60. Revisión fiscal 18/78. Ariel Construcciones, S.A. 9 de noviembre de 1978. Mayoría de cuatro votos. Disidente: Eduardo Langle Martínez. Ponente: Carlos del Río Rodríguez.

Volúmenes 139-144, pagina 44. Amparo en revisión 7377/79. Antonio Hernández Vázquez y otros. 25 de agosto de 1980. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: Carlos del Río Rodríguez.

GENEALOGÍA:

Informe 1979, Segunda Parte, Segunda Sala, tesis 97, pagina 88.

Informe 1980, Segunda Parte, Segunda Sala, tesis 3, pagina 7.

Apéndice 1917-1985, Tercera Parte, Segunda Sala, tesis 348, pagina 596.”¹.

“REGISTRO No. 335525.

Tesis Aislada.

CIRCULARES EN MATERIA ADMINISTRATIVA.

Las circulares expedidas por las autoridades administrativas, no pueden contravenir las prevenciones de la ley a que se refieren.

Amparo administrativo en revisión 6827/34. Peláez Ignacio. 11 de abril de 1935.

Unanimidad de cuatro votos. Relator: Genaro V. Vázquez.”².

“REGISTRO No. 282877.

Tesis Aislada.

CIRCULARES.

Las circulares carecen de fuerza legal para derogar los derechos establecidos por las leyes, a menos que las mismas establezcan como regla de su aplicación lo que en dichas circulares se diga.

Recurso de súplica 1/23. Arch José. 20 de diciembre de 1926. Unanimidad de ocho votos. La publicación no menciona el nombre del ponente.

GENEALOGÍA:

Apéndice 1917-1985, Tercera Parte, Segunda Sala, segunda tesis relacionada con la jurisprudencia 348, pagina 598.”³.

“REGISTRO No. 188912.

Tesis Aislada.

VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA. LA CIRCULAR OM/1828/98 EXPEDIDA POR EL OFICIAL MAYOR DEL DISTRITO FEDERAL Y DIRIGIDA A LOS SERVIDORES PÚBLICOS QUE REALIZAN TAL Función, NO CONSTITUYE UN ACTO LEGISLATIVO,

¹ REGISTRO No. 237867. Localización: Séptima Época. Instancia: Segunda Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. 139-144 Tercera Parte. Pagina: 195. JURISPRUDENCIA. Materia(s): Administrativa.

² REGISTRO No. 335525. Localización: Quinta Época. Instancia: Segunda Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. XLIV. Página: 827. TESIS AISLADA. Materia(s): Administrativa.

³ REGISTRO No. 282877. Localización: Quinta Época. Instancia: Pleno. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. XIX. Página: 1115. TESIS AISLADA. Materia(s): Administrativa.

POR LO QUE NO INVADE LA ESFERA COMPETENCIAL DEL CONGRESO DE LA UNIÓN ESTABLECIDA EN EL ARTÍCULO 73, FRACCIÓN X, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS PARA EMITIR LEYES DE NATURALEZA LABORAL.

La referida circular no constituye un acto formal ni materialmente legislativo, en tanto que con su expedición no se establecen normas que creen, modifiquen, extingan o regulen situaciones jurídicas abstractas, impersonales y generales, que son las características distintivas de una ley, sino que como corresponde a los actos administrativos propios de su denominación, dicha circular es un acto jurídico interno de carácter administrativo que emite el mencionado oficial mayor, como funcionario jerárquicamente superior en la administración pública del Distrito Federal, con el propósito de dirigir a los verificadores (sus subordinados), determinadas instrucciones de servicio a través de las cuales transmite orientaciones, aclaraciones, información o interpretación legal o reglamentaria. En consecuencia, la expedición de la mencionada circular, no invade la esfera de competencia del Congreso de la Unión prevista en el artículo 73, fracción X, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para dictar leyes reglamentarias del artículo 123 de la Carta Fundamental, por más que sus instrucciones internas puedan tener repercusión en el ámbito laboral.

Amparo en revisión 387/2000. Jaime Ernesto Herrero Sánchez y otros. 30 de mayo de 2001. Cinco votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: Sofía Verónica Ávalos Díaz.”⁴.

4.3) ¿DISCRIMINACIÓN EN LA NEGACIÓN DEL SERVICIO?

Sí fue víctima de discriminación, ¿por qué? Porque independientemente de si la aerolínea le permitía o no viajar a mi amiga sin costo extra alguno con sus menesteres médicos para su tratamiento médico, la forma y trato que recibió por parte del personal de la aerolínea mientras se aclaraba la supuesta confusión de qué eran dichos objetos y de que no constituían ningún peligro para conservar la seguridad de la aeronave y de los pasajeros y tripulación, dicho trato por parte del personal hacia mi amiga fue despectivo, indigno y discriminante.

Primero, porque antes de que le permitieran a mi amiga hablar para que explicara el por qué cargaba con estos objetos y qué eran los mismos, el

⁴ REGISTRO No. 188912. Localización: Novena Época. Instancia: Segunda Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. XIV, Agosto de 2001. Pagina: 253. Tesis: 2a. CXLI/2001. TESIS AISLADA. Materia(s): Constitucional, Administrativa.

personal de la aerolínea a penas entró mi amiga al aeropuerto le negó el servicio de transporte aéreo argumentando que no podía viajar con esos objetos porque constituían un riesgo para la seguridad de la tripulación y pasaje de la aeronave, sin saber que tenían frente a sus ojos.

Segundo, se les explicó detalladamente la naturaleza de estos menesteres médicos pero aun seguían poniendo trabas; se les mostró la prescripción médica y parecían no entender los muy ignorantes.

Tercero, se le cuestionó a mi amiga su enfermedad diciendo que podía ser contagiosa, infecciosa y cuanta más estupidez para negarle su vuelo, es decir, el tema de discusión ya no era el transporte de estos objetos médicos sino el evitar que mi amiga viajara.

En fin, esto y más es lo que me baso para decir que el personal de la aerolínea “Volaris” trató de forma indigna y discriminatoria a mi amiga sólo por el hecho estar en condiciones diferentes de salud, es decir, por ser una persona discapacitada.

Todos estos despotismos por parte del personal de la aerolínea “Volaris” fue lo que me motivo a hacer esta Tesis, a tratar de pugnar porque exista en la norma jurídica aérea nacional disposiciones que regulen todas estas lagunas jurídicas, porque el hecho de ser o estar en condiciones diferentes de salud a las habituales no es causa, motivo, razón o circunstancia para ser objeto de trato diferente y peor aún despectivo o discriminatorio, no por algo el artículo primero constitucional que aparece en nuestra norma suprema vela por la NO-DISCRIMINACIÓN.

“Artículo 1º CPEUM. En los Estados Unidos Mexicanos todo individuo gozará de las garantías que otorga esta Constitución, las cuales no podrán restringirse ni suspenderse, sino en los casos y con las condiciones que ella misma establece.

Está prohibida la esclavitud en los Estados Unidos Mexicanos. Los esclavos del extranjero que entren al territorio nacional alcanzarán, por este solo hecho, su libertad y la protección de las leyes.

Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.”⁵.

4.4) ¿EXCESO DE EQUIPAJE?

Primero, debo tratar de encontrar una definición que aclare qué se entiende por equipaje, para esto no sólo debo de buscar en la legislación aeronáutica positiva vigente nacional, que como ya deje ver, en sus dos principales leyes no contemplan ninguna, sino debo agotar toda disposición jurídica, vigente o no vigente, que exista en México, llámese jurisprudencia, o bien, normas oficiales mexicanas, que me puedan servir de ayuda para lograr aclarar esta laguna jurídica y proponer un concepto claro; e incluso, si no encontrará nada al respecto, acudir a instrumentos de corte internacional que me puedan servir, aclarando que, la presente Tesis circunscribe a su objeto de estudio al ámbito nacional pero que no por esto dejaré de tomar en cuenta a los Convenios y Tratados Internacionales de la materia, ya que sin duda me servirán en mucho, más aun, siendo un tema de Derecho Aéreo en donde una de sus principales características es su transfronterización es inevitable asomarse al Derecho Internacional, pero en esta ocasión, solo como apoyo y no como objeto de estudio.

Ahora bien, debo dejar bien en claro que al no existir una definición de qué es el equipaje dentro de la legislación nacional de la cual se pueda partir, los usuarios-pasajeros estarán al arbitrio de las aerolíneas, ya que estas decidirán qué es, según ellos, el equipaje y hacer con éste un verdadero negocio, porque no olvidemos que lo que les importa a los dueños de las aerolíneas, como cualquier otro negocio, es el dinero.

Ahora bien, no debo olvidar cuál fue la semillita que me planteó la inquietud para tratar este tema, es decir, aquel hecho penoso del cual fue

⁵ El resaltado en letra itálica y el subrayado es del suscrito.

víctima mi amiga y ver si en realidad lo que afirmó tanto en la Introducción de esta Tesis como en éste Capítulo es cierto, ver si la aerolínea tenía razón en cobrar un pago extra contra el transporte de ciertos menesteres médicos que usa para su tratamiento médico con base en los razonamientos descritos en líneas anteriores, pero, si llegara a la conclusión de que lo que dije anteriormente era cierto, y que estos menesteres médicos no son equipaje con base a la relación inherente que guardan con la persona entonces surgiría otra interrogante, ¿qué son y cómo deben ser regulados?

¿Qué es el equipaje? Antes de proponer una definición de equipaje veré qué es lo que dice la legislación nacional e internacional sobre el mismo.

La Ley de Aviación Civil y su Reglamento son la base jurídica que regula a la actividad, transporte y comercio aéreo en México y de ahí su importancia para que sea el primer ordenamiento legal que estudie y vea si en su articulado definen al equipaje. Dentro de su Capítulo I “Disposiciones Generales” define ciertos conceptos en su artículo 2º que a continuación se cita:

“Artículo 2 LAC. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

- I. Aeronave: cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo;
- II. Aeródromo civil: área definida de tierra o de agua adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación;
- III. Aeropuerto: aeródromo civil de servicio público, que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves;
- IV. Aerovía: ruta aérea dotada de radioayudas a la navegación;
- V. Certificado de aeronavegabilidad: documento oficial que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo;
- VI. Certificado de matrícula: documento que identifica y determina la nacionalidad de la aeronave;
- VII. Helipuerto: aeródromo civil para el uso exclusivo de helicópteros;
- VIII. Ruta: espacio aéreo establecido por la Secretaría para canalizar el tráfico aéreo;
- IX. Secretaría: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- X. Servicio al público de transporte aéreo: el que se ofrece de manera general y que, en términos de la presente Ley, incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso;

XI. Servicio de transporte aéreo regular: el que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios;

XII. Servicio de transporte aéreo nacional: el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional, y

XIII. Tratados: los definidos como tales en la fracción I del artículo 2 de la Ley sobre la Celebración de Tratados.”.

Pero, como se puede observar en ninguna de sus trece fracciones define que se entiende por equipaje.

En su artículo 50 habla sobre que en todos los servicios de transporte aéreo nacional, los pasajeros tendrán derecho al transporte de su equipaje dentro de los límites de peso, volumen o número de piezas establecidos en el reglamento y disposiciones correspondientes, y que al efecto se expedirá un talón del mismo, pero continúa sin decir qué es el equipaje.

Peor aún, en el Capítulo XII “De la responsabilidad por daños”, Sección Primera “De los daños a pasajeros, equipaje y carga” establece que los concesionarios o permisionarios de los servicios de transporte aéreo nacional, serán responsables por los daños causados a los pasajeros, a la carga y al equipaje en el transporte, situación que si se presentara cuál sería el sustento legal para delimitar la responsabilidad en que haya ocurrido el concesionario o permisionario al causar un daño al equipaje del pasajero si no se sabe con certeza que comprende éste.

Por su parte el Reglamento de la Ley de Aviación Civil en su artículo 38 establece los derechos que tiene todo pasajero de cualquier servicio al público de transporte aéreo:

“Artículo 38 RLAC. Todo pasajero de cualquier servicio al público de transporte aéreo tiene los siguientes derechos:

I. A ser transportado en el vuelo consignado en el billete de pasaje, boleto o cupón, conforme a las condiciones de servicio derivadas de la tarifa aplicada;

II. El pasajero mayor de edad puede, sin pago de ninguna tarifa, llevar a un infante menor de dos años a su cuidado sin derecho a asiento y sin derecho a franquicia de

equipaje, por lo que el concesionario o permisionario está obligado a expedir sin costo alguno a favor del infante el boleto y pase de abordar correspondientes;

III. A llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano, siempre que por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los pasajeros, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes;

IV. A que le sea expedido un talón de equipaje por cada pieza, maleta o bulto de equipaje que se entregue para su transporte. El talón debe contener la información indicada en las normas oficiales mexicanas correspondientes y debe constar de dos partes, una para el pasajero y otra que se adhiere al equipaje;

V. A transportar como mínimo, sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte pasajeros o más, y quince kilogramos cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones del concesionario o permisionario en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen.

El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario, en este caso, tiene derecho a solicitar al usuario un pago adicional;

VI. A ser transportado por cuenta del concesionario o permisionario hasta el lugar de destino, por los medios de transporte más rápidos disponibles en el lugar cuando la aeronave, por caso fortuito o fuerza mayor, tenga que aterrizar en un lugar no incluido en el itinerario, sin llegar hasta el lugar de destino. En este caso, el concesionario o permisionario no tiene obligación de hacer el reembolso del precio del boleto, y

VII. En los casos a que se refiere el artículo 52 de la Ley, el concesionario o permisionario al momento de la denegación del embarque debe hacer del conocimiento del pasajero por conducto de su personal, así como a través de folletos, las opciones con que cuenta y debe inmediatamente proporcionársele la que haya elegido. Tratándose de la indemnización, el pasajero debe manifestar si se realiza en dinero o en especie.”.

Dicho artículo en sus fracciones II, III, IV y V vuelven a hablar sobre el equipaje, en concreto, sobre que es un derecho del pasajero llevar consigo éste y sobre cómo debe ser regulado cuando pasa los límites de peso, pero, continúa sin definirlo.

En fin, en estos dos ordenamientos legales el legislador fue omiso al no decir qué es el equipaje; sin embargo, sí lo regulo en varios aspectos pero me preguntó, ¿cómo pretender regular algo que no se sabe qué es?

Bien, entre la vasta gama de Normas Oficiales Mexicanas que establecen lineamientos a observar en todo lo relativo a la actividad aeronáutica son dos las que nos sirven para tratar de establecer un concepto de equipaje: la NOM-011-SCT3-1994, que regula las medidas de seguridad en tierra con relación a equipaje de mano y la NOM-020-SCT3-1994, que regula los requisitos y procedimientos necesarios para la explotación de los servicios de los equipos revisores de pasajeros y/o equipaje de mano.

La NOM-011-SCT3-1994 en su Capítulo 2 “Definiciones y Terminología” establece que para efectos de dicho proyecto de Norma Oficial Mexicana se considerará como “equipaje de mano” a los artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes y de dimensiones tales que permiten su transporte en la cabina de pasajeros, que se llevan en la aeronave, mediante convenio con el explotador.

Por su parte la NOM-020-SCT3-1994 en su Capítulo 4 “Definiciones” prescribe que para efectos de dicha Norma Oficial Mexicana se considerará como equipaje de mano a los artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes y de dimensiones tales que permiten su transporte en la cabina de pasajeros que se llevan en la aeronave, mediante convenio con el explotador.

Como se puede observar, ambas NOM's definen de igual manera al equipaje de mano, sólo cabe hacer una pregunta, ¿equipaje, equipaje de mano y equipaje facturado se refieren a lo mismo? No.

Existen algunas tesis aisladas que establecen cuáles son las mercancías que constituyen el equipaje de un pasajero proveniente del extranjero, residente en el extranjero y que arribe al país, por tal motivo las transcribo literalmente a fin de que sirvan de ayuda para proponer un concepto de equipaje:

“REGISTRO No. 186949.

Tesis Aislada.

EQUIPAJE DE PASAJERO. LOS ARTÍCULOS 50, 61, FRACCIÓN VI, DE LA LEY ADUANERA, 89 DE SU REGLAMENTO Y LA REGLA 3.7.1. DE LA RESOLUCIÓN MISCELÁNEA DE COMERCIO EXTERIOR PARA 2000, EXPEDIDA POR LA SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, FIJAN LOS CRITERIOS PARA DETERMINAR QUÉ MERCANCÍAS LO INTEGRAN.

La interpretación sistemática de los artículos 50, 61, fracción VI, de la Ley Aduanera, 89 del reglamento de dicha ley y de la regla 3.7.1. de la Resolución Miscelánea de Comercio Exterior para 2000, expedida por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, permite determinar qué mercancías integran el equipaje de los pasajeros residentes en el territorio nacional o en el extranjero y cuáles deben considerarse como de procedencia extranjera, pues la última con toda claridad señala que lo integran los "bienes de consumo personal usados o nuevos, tales como ropa, calzado y productos de aseo, siempre que sean acordes a la duración del viaje y que por su cantidad no puedan ser objeto de comercialización.

SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO DEL DÉCIMO CUARTO CIRCUITO.

Amparo en revisión 527/2001. Beatriz Reyes Escobedo. 1o. de marzo de 2002. Unanimidad de votos. Ponente: Alfonso Gabriel García Lanz, secretario de tribunal autorizado por el Pleno del Consejo de la Judicatura Federal para desempeñar las funciones de Magistrado. Secretario: Mario Andrés Pérez Vega.”⁶.

“REGISTRO No. 186869.

Tesis Aislada.

RESOLUCIÓN MISCELÁNEA DE COMERCIO EXTERIOR PARA 2000, EXPEDIDA POR LA SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO. LA REGLA 3.7.1. ES DE OBSERVANCIA OBLIGATORIA DENTRO DEL ÁMBITO ADMINISTRATIVO.

La regla 3.7.1. contenida en la Resolución Miscelánea de Comercio Exterior para 2000, expedida por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, es de observancia obligatoria, en virtud de que el propio legislador le confirió ese alcance a las disposiciones de carácter y aplicación general, pero dentro del ámbito administrativo, que la referida Secretaría de Estado debe emitir y publicar, en términos de los artículos 89 del Reglamento de la Ley Aduanera y del 33, fracción I, inciso g), del Código Fiscal de la Federación, pues a pesar de que las mismas no tienen el carácter de ley, es indiscutible que forman parte integral de los preceptos 50, 61, fracción VI, de la Ley Aduanera y 89 del reglamento de dicha ley, dado que para efectos de lo dispuesto en ellos, señala cuáles son las mercancías que constituyen el equipaje de los pasajeros internacionales.

SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO DEL DÉCIMO CUARTO CIRCUITO.

⁶ REGISTRO No. 186949. Localización: Novena Época; Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito; Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta XV, Mayo de 2002; Página: 1217; Tesis: XIV.2o.58 A; TESIS AISLADA; Materia(s): Administrativa.

Amparo en revisión 527/2001. Beatriz Reyes Escobedo. 1o. de marzo de 2002. Unanimidad de votos. Ponente: Alfonso Gabriel García Lanz, secretario de tribunal autorizado por el Pleno del Consejo de la Judicatura Federal para desempeñar las funciones de Magistrado. Secretario: Mario Andrés Pérez Vega.”⁷.

“REGISTRO No. 328913.

Tesis Aislada.

INTRODUCCION DE MERCANCIAS, EXCESO DE EQUIPAJE EN LA.

De los términos de los artículos 170 y 171 de la Ley Aduanal vigente, se desprende que esas disposiciones solamente se refieren a equipajes y menajes de casa, los que sólo comprenden, de acuerdo con el artículo 165 de la propia ley, la ropa, alhajas y demás artículos de uso personal; cuando hay exceso de equipaje según la calificación del "vista", deben pagarse impuestos por dicho exceso, extendiéndose una boleta en la cual el "vista", especificará arancelariamente los efectos.

Amparo administrativo en revisión 2803/39. Iturbide Blancarte de Limantour Virginia y Coaga. 30 de julio de 1940. Mayoría de tres votos. Disidentes: Agustín Gómez Campos y José María Truchuelo. La publicación no menciona el nombre del ponente.”⁸.

Como se puede apreciar, estas tres tesis aisladas si bien no definen al equipaje sí coinciden en dejan ver que cosas pueden integrar al mismo: bienes de consumo personal usados o nuevos, tales como ropa, calzado, alhajas y productos de aseo o de uso personal, siempre que sean acordes a la duración del viaje y que por su cantidad no puedan ser objeto de comercialización.

Ahora bien, haré uso del Derecho Internacional y de la doctrina para ver si estos pueden despejar del todo dicha interrogante.

El Convenio de Varsovia no incluyó definición alguna en su texto. Por su parte el Anexo IX “Facilitación” al Convenio sobre Aviación Civil Internacional define al equipaje como aquellos artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

⁷ REGISTRO No. 186869. Localización: Novena Época; Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito; Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta XV, Mayo de 2002; Página: 1274; Tesis: XIV.2o.57 A; TESIS AISLADA; Materia(s): Administrativa.

⁸ REGISTRO No. 328913. Localización: Quinta Época; Instancia: Segunda Sala; Fuente: Semanario Judicial de la Federación LXV; Página: 1400; TESIS AISLADA; Materia(s): Administrativa.

Romanelli expresa que el equipaje aéreo está formado por las cosas de uso personal y doméstico del viajero y que éste debe ser transportado conjuntamente con aquel. Es decir, –agrega Romanelli– es equipaje cualquier objeto que el transportista se compromete a transportar conjuntamente con el pasajero a título de obligación accesoria de un contrato de transporte.

Videla Escalada considera que el concepto de Romanelli es correcto ya que para él por equipaje se debe entender como el conjunto de cosas de uso personal y doméstico que el viajero lleva en el mismo vuelo en el que se traslada.

Ahora bien, la doctrina francesa, entiende que el equipaje comprende todos los efectos que el viajero desea llevar consigo en su viaje; mientras que, la doctrina alemana, únicamente incluye a los elementos que le son útiles o necesarios en el viaje.

Esta última acepción ha prevalecido en los trabajos de la IATA, que definen al equipaje como los artículos, efectos y otras propiedades personales del pasajero, necesarias o apropiadas para usar y proporcionarle comodidad o conveniencia en relación con su viaje, a lo que agrega que quedan comprendidos en el concepto tanto a los efectos registrados como los de mano, aunque difieran los regímenes de ambas categorías.

Esta definición permite distinguir claramente a los equipajes de las mercancías, distinción de suma importancia por el diferente tratamiento jurídico de unos y otras y que reposa sobre el criterio de ligar a los equipajes con el uso personal del viajero y a las mercancías con el interés mercantil del expedidor y el transportista.

Es necesario, desde el punto de vista jurídico, diferenciar al equipaje de mano del registrado o facturado ya que la base de su tratamiento jurídico diverso surge de la entrega del segundo al transportista, hecho jurídico relevante que no se produce respecto a los de mano. El equipaje de mano es

todo aquel que el viajero lleva consigo y no ha entregado al transportista para su custodia y el equipaje facturado es todo aquel que el viajero entregó y consignó su custodia al transportista. Esto significa que el equipaje facturado o registrado queda bajo la guarda exclusiva del transportista y que el pasajero se libera de toda vigilancia a su respecto, circunstancia cuya importancia jurídica radica en materia de responsabilidad.

Las características del equipaje justifican plenamente la solución de que sólo puede hablarse de transporte de equipaje por la circunstancia de tratarse de un transporte de cosas *accesorio* del transporte de pasajeros, en la intención de las partes, ya que sólo tiene lugar debido al viaje de aquellos. Precisamente, esa *accesoriedad* es la nota definitoria de todo transporte de equipaje, tanto del de mano como del facturado.

Partiendo de todas las definiciones encontradas de equipaje —nacional, internacional y doctrinalmente— y de aquellos elementos que pueden servir para integrar al mismo, es momento oportuno y pertinente para conceptuarlo diciendo que por equipaje debe entenderse:

“Todos los efectos u otros objetos; transportados por el pasajero durante el vuelo; llevados en la aeronave mediante convenio con el explotador a título de obligación accesoria de un contrato de transporte; de los cuales tiene la propiedad o la legítima posesión; sin importar que le sean útiles o necesarios en el vuelo; de uso personal, doméstico y/o médico y; que su transporte no lleva consigo un fin o interés mercantil.”.

Este concepto me parece el más propio y claro ya que no es limitativo al no establecer un listado de cuáles objetos y cuáles otros no deben ser clasificados como equipaje, ya que estaría limitando al pasajero a transportar sólo delimitadas cosas; además de que pretende dar certeza al transportista de que las cosas que el pasajero pretende transportar como equipaje son suyas o está legalmente autorizado para tenerlas en su poder y consecuentemente, poder disponer de ellas y otorgarlas en depósito al transportista. También aclaro que para que un objeto sea catalogado como equipaje no debe ser

objeto de comercialización ya que si no se estaría hablando de “mercancía” y no de equipaje.

Ahora bien, la Ley de Aviación Civil prescribe que el pasajero o usuario tendrá derecho a llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano, siempre que por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los pasajeros, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Asimismo, el equipaje facturado y aceptado para su transporte en bodega no debe superar ciertos límites de peso y de dimensiones, atendiendo igualmente a los parámetros de seguridad y comodidad de los pasajeros; en este caso, la aerolínea será quien determine estos límites de peso, volumen, dimensión, número y naturaleza del equipaje.

El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario, en este caso, tiene derecho a solicitar al pasajero o usuario un pago adicional.

Estos lineamientos se encuentran también en el artículo 38 fracciones III y V del mencionado Reglamento:

“Artículo 38 RLAC. Todo pasajero de cualquier servicio al público de transporte aéreo tiene los siguientes derechos:...

III. A llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano, siempre que por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los pasajeros, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes...

V. A transportar como mínimo, sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte pasajeros o más, y quince kilogramos cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones del concesionario o permisionario en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen.

El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario, en este caso, tiene derecho a solicitar al usuario un pago adicional...”.

Tomando en cuenta que la celebración del contrato de transporte aéreo otorga al pasajero el derecho a transportar su equipaje bajo ciertos parámetros, es decir, el pasajero tiene derecho a transportar un equipaje de mano de hasta dos piezas, siempre que por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los pasajeros, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes; asimismo, el equipaje facturado y aceptado para su transporte en bodega no debe superar ciertos límites de peso y de dimensiones, atendiendo igualmente a los parámetros de seguridad y comodidad de los pasajeros; en este caso, la aerolínea será quien determine estos límites de peso, volumen, dimensión, número y naturaleza del equipaje. Sin embargo, cuando haya exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario de transporte aéreo, en este caso, tiene derecho a solicitar al pasajero o usuario un pago adicional.

Partiendo de estos supuestos sobre el equipaje de mano y el equipaje facturado, ya que si se relea lo escrito en el párrafo anterior se puede apreciar que el pasajero no sólo tiene el derecho de cargar consigo su equipaje, sino además, que el transporte de éste sea gratuito atendiendo a los parámetros que fije la aerolínea; también, se podrá apreciar que cuando exceda de estos parámetros la aerolínea estará facultada para cobrarle al pasajero un pago adicional por el transporte de este exceso de equipaje.

Sin embargo, me viene una interrogante, ¿todo el equipaje que esté permitido su transporte, es decir, que no sea aquel que mencione que debe estar prohibida su carga, cuando se establezca en los supuestos de exceso de equipaje debe pagar un pago adicional? Mi respuesta es que no. Debe existir determinado equipaje, que independientemente de que sea éste, de mano o de bodega, esté exento de ser contemplado su peso para la determinación del exceso de equipaje.

Pero, ¿qué y por qué razones determinado equipaje debe estar exento de ser contemplado su peso para la determinación del exceso de equipaje?

Porque existe cierto equipaje que se transporta para fines médicos o que busca compensar una discapacidad o una capacidad diferente o reducida, para sí o para un tercero, aclarando que dicho transporte no persigue fines de comercialización.

Es decir, aquí debería observarse el mismo parámetro que se usa para el transporte de perros-guía que acompañan a usuarios-personas discapacitadas visual o motrizmente, es decir, debería ser gratuito su transporte.

Sin embargo y, volviendo al caso que nos ocupa, tratándose del transporte de menesteres médicos que use una persona discapacitada, ya sea por tratamiento médico o para compensar una discapacidad, independientemente de su peso, medida, volumen, dimensión o naturaleza, debería éste estar exento su transporte, es decir, ni siquiera debería ser contemplado para determinar el exceso de equipaje, sino que debería ser catalogado como parte inherente a la persona.

Cabe aclarar, que igualmente, así como en este supuesto antepongo la salud de un individuo por encima de todo interés económico, éste derecho fundamental individual no debe estar por encima de la seguridad que se debe observar tanto en la aeronave como para el pasaje y tripulación que está en esta, por tanto, para el transporte del equipaje que he venido comentando, es decir, aquel que tenga por objeto compensar una discapacidad o tenga un fin médico, aunque no sea considerado para la determinación del exceso de equipaje sí debe y estará sujeto a toda clase de lineamientos de seguridad e inspección. Pero cuando se acredite y justifique que el transporte de este equipaje no constituye ningún peligro ni incomodidad para el pasaje, tripulación ni para la aeronave misma y, el pasajero haya justificado clínicamente que es necesario que vuele con el mismo, la aerolínea tendrá la obligación de permitir su transporte y de clasificarlo como "*equipaje exento de todo cargo adicional*" o "*equipaje especial*".

Incluso, es pertinente destacar que la Aerolínea holandesa "Transavia" dentro de sus políticas sobre el equipaje contempla este supuesto, aunque

limitado en algunos aspectos, pero al fin y al cabo lo contempla, al permitir el transporte de los siguientes objetos o menesteres médicos:

- a) Recursos médicos, como andadores y muletas. Gratis hasta un máximo de 15 Kg. por persona.
- b) Equipaje médico, como alimentos de régimen y aparatos médicos. Gratis hasta un máximo de 15 Kg. por persona, pero tiene que ser anunciado en el transavia.com *Call Center* con un certificado médico.
- c) Sillas de ruedas (no) motorizadas, excepto los *scooters* eléctricos. Se pueden llevar gratis, siempre que se ha notificado al Centro de Atención al Cliente de transavia.com.

CONCLUSIONES.

PROPUESTA DE REFORMAS.

Es momento de finalizar el presente trabajo de investigación, que lleva por título “*Estudio Jurídico de la Regulación que en el Servicio Público de Transporte Aéreo Nacional Regular se Aplica a las Personas Discapacitadas, Propuesta de Reformas*” y por lo mismo, es momento de hacer ciertas conclusiones que engloben y permitan en unas cuantas líneas entender qué se buscó y qué se logró con dicha investigación. Es por esto, que las mismas versarán y estarán estructuradas de acuerdo al título de la presente Tesis Profesional, orden que se respecto en todo el desarrollo del presente trabajo.

PRIMERA. Después de haber analizado varias definiciones que existen sobre el *Derecho Aéreo* se llegó a la conclusión de que por tal se debe entender como: “El Derecho Aéreo es la rama del Derecho, Público y Privado, Nacional e Internacional, que estudia la relaciones que surgen con motivo de la actividad aeronáutica, el transporte y el comercio aéreo, así como los acuerdos adoptados por los Estados para el uso del espacio aéreo.”.

SEGUNDA. El *servicio de transporte aéreo* es: “La serie o sucesión de actos que tienden al traslado de, personas o bienes, por la vía aérea y, utilizando una aeronave.”.

TERCERA. Respecto a la naturaleza jurídica del servicio de transporte aéreo según nuestra legislación jurídica se concluye que el *contrato de transporte aéreo* es: “El contrato de transporte aéreo es el acuerdo de voluntades entre una persona denominada concesionario o permisionario y otra denominada pasajero, embarcador o servicio postal, que tiene por objeto trasladar de un punto de origen a uno de destino, personas y bienes. Este puede ser, atendiendo a su naturaleza o a quién lo preste: público, al público o privado; atendiendo a sobre dónde se conduzca: nacional o internacional; a cómo se

procure: regular o no-regular y; atendiendo a los gravámenes para las partes: oneroso o gratuito.”.

CUARTA. En nuestra legislación aérea el servicio de transporte aéreo posee dos grandes clasificaciones, una pública y otra privada. A su vez, la primera se subdivide en nacional e internacional; regular y no-regular y; de pasajeros, de carga y de correo; mientras que la segunda, en comercial y no-comercial.

Esta clasificación, de servicio de transporte aéreo público y de servicio de transporte aéreo privado, se vincula con la naturaleza de la operación, es decir, se refiere a la personalidad del transportador y la finalidad pública o privada de la operación como criterio de distinción.

Ahora bien, atendiendo a que la presente Tesis Profesional tiene por objeto de estudio el *servicio público de transporte aéreo nacional regular* por tal se debe entender como: “Aquel servicio de transporte aéreo que está sujeto a concesión; que se realiza hacia dos o más puntos dentro del territorio nacional y; que se ofrece de manera general, su venta siempre es directa con el particular, existiendo accesibilidad permanente y un itinerario fijo, así como un servicio ininterrumpido, uniforme y no-discriminatorio en condiciones de calidad, seguridad y precio.”.

QUINTA. Los *derechos humanos* son: “Derechos fundamentales que el hombre posee por el sólo hecho de ser hombre, por su propia naturaleza y dignidad; derechos que son inherentes y que lejos de nacer de una concesión de la sociedad política, han de ser por ésta reconocidos, consagrados y garantizados.”, es decir, son valores arraigados en la naturaleza y dignidad de la persona con pretensiones de universalidad elevados al rango de normas jurídicas en los Estados civilizados como tal.

SEXTA. La *discapacidad* es considerada hoy desde un punto de vista sociológico como: “La expresión de la interacción entre una persona y el entorno en que se desarrolla.”. Es decir, antes, si la persona discapacitada no mejoraba, se suponía que era porque no podía debido a la patología que presentaba, por tanto, se tenía la creencia que era un problema de la persona discapacitada; ahora, no, el desarrollo de cada persona discapacitada depende también del modo en que se planifiquen los apoyos que se requieren y del modo en que se ajuste el entorno para que pueda ser compartido por todos. La persona discapacitada no es quien tiene sobre sus espaldas dicha discapacidad, sino que el gobierno, en interacción con las personas, genera tal y, por tanto, tiene la obligación y la responsabilidad de construir apoyos y aportar medios de toda índole para minimizar las consecuencias negativas de su actuar.

SÉPTIMA. En el sistema jurídico mexicano así como en el ámbito internacional, existen diversos ordenamiento jurídicos que dan definiciones de que se debe entender por *persona discapacitada*, algunos usan sinónimos como persona con movilidad reducida o persona con impedimentos, sin embargo, todos coinciden en puntos medulares, basándome en estos, para mí una persona discapacitada es: “Un ser humano que, presenta temporal o permanentemente, deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales; edad avanzada; o cualquier otra causa que, al interactuar con el entorno en que se desarrolla sea un impedimento o una barrera que, pueda impedir o limitar su participación digna, plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás.”.

OCTAVA. La finalidad del presente trabajo de investigación es mejorar los derechos que *tienen* o *deben tener* las personas discapacitadas en torno a la accesibilidad en los servicios de transporte aéreo nacional regular (acceso a los aeropuertos y acceso a los servicios aéreos) garantizando que sus necesidades sean comprendidas y atendidas y que su seguridad y dignidad sean respetadas. Como parte de dicha finalidad es evitar cualquier abuso,

discriminación o restricción innecesaria a las personas discapacitadas y que impidan o anulen el reconocimiento, goce o ejercicio de sus derechos humanos y libertades fundamentales cuando hagan o quieran hacer uso de un servicio de transporte aéreo nacional.

NOVENA. En México no existen aún disposiciones legales adecuadas para el normal y común desarrollo de las personas discapacitadas en el marco del Derecho Aéreo. No obstante esto, en el sistema legal mexicano sí existen algunas disposiciones legales que protegen a las personas discapacitadas, aunque, más que proteger, reconocen que estas personas discapacitadas son seres humanos al igual que todos los demás y que por tanto deben tener los mismos derechos, con la salvedad de que como ellas se encuentran en un estado de “cierta desventaja” al tener consigo una discapacidad se les debe otorgar determinadas prerrogativas que faciliten su modo de vivir o sobrevivir. Así se puede encontrar que el máximo ordenamiento jurídico en México, su Carta Magna, en su primer precepto legal establece que todo individuo gozará de las garantías individuales que en ella se establecen y prohíbe toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, *las discapacidades*, la condición social, *las condiciones de salud*, la religión, las opiniones, las preferencias, el estado civil u otras, y que por ello atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

DÉCIMA. La Ley General de las Personas con Discapacidad del 2005 como su nombre lo indica, da regulación, reconoce y establece las bases mínimas que permiten la plena inclusión de las personas con discapacidad, en un marco de igualdad y de equiparación de oportunidades, en todos los ámbitos de la vida. Dicha Ley reconoce, de manera enunciativa y no limitativa, a las personas discapacitadas sus derechos humanos y mandata el establecimiento de las políticas públicas necesarias para su ejercicio. Define a una “persona con discapacidad” como aquella persona que presenta una deficiencia física, mental o sensorial, ya sea de naturaleza permanente o temporal, que limita la

capacidad de ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria, que puede ser causada o agravada por el entorno económico y social. Establece que los derechos que consigna serán reconocidos a todas las personas discapacitadas, sin distinción por origen étnico o nacional, género, edad, condición social, condiciones de salud, religión, opiniones, preferencias, estado civil, o cualquiera otra que atente contra su dignidad. Y, fija que los principios que se deberán observar en las políticas públicas serán los de equidad, justicia social, equiparación de oportunidades, reconocimiento de las diferencias, dignidad, integración, respeto, y *accesibilidad*.

De igual manera, la Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal y su Reglamento norman las medidas y acciones que contribuyan a lograr la equiparación de oportunidades para la integración social de las personas con discapacidad en el Distrito Federal. Y, entre las preocupaciones que manifiesta, se encuentra las relativas a la salud, educación y *accesibilidad* y facilidades arquitectónicas y de desarrollo urbano que deben presentar las dependencias y organismos públicos del Distrito Federal con respecto a las necesidades de las personas discapacitadas. Ahora bien, el Reglamento tiene por objeto reglamentar la Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal, a fin de crear las condiciones adecuadas para su plena integración a la vida activa, a través de acciones específicas de la Administración Pública.

También, existen algunas Normas Oficiales Mexicanas que regulan a las personas discapacitadas, entre las que puedo citar a la NMX-R-050-SCFI-2006, que establece la accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios construidos de servicio al público; a la NOM-001-SSA2-1993, que establece los requisitos arquitectónicos para facilitar el acceso, tránsito y permanencia de los discapacitados a los establecimientos de atención médica del Sistema Nacional de Salud; a la NOM-173-SSA1-1998, que establece la atención integral para personas con discapacidad; entre otras.

DÉCIMA PRIMERA. Como se puede ver, en el Derecho Mexicano sí existen disposiciones jurídicas que regulen a las personas discapacitadas, el problema

radica cuando se quiere encontrar normatividad pero en el Derecho Aéreo mexicano, ya que ni la Ley de Aviación Civil ni la Ley de Aeropuertos, con sus respectivos Reglamentos, tratan este tema tan sensible, lo más que se puede encontrar en dichos ordenamientos jurídicos son un artículo en cada uno de ellos, que menciona que los concesionarios y permisionarios deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad así como a las de edad avanzada, pero nunca establecen cuáles o cómo deberán ser estas medidas, ni en la Ley ni en el Reglamento de cada una de ellas.

En el Derecho Aéreo mexicano parece que el tema de las personas discapacitadas estuviera vedado, ya que no hay normatividad que regule dicho tema, como menciono en el párrafo anterior, acudir a sus dos normas principales dentro del sistema legal mexicano es no encontrar prácticamente nada, pero el Derecho Aéreo mexicano no es solo la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos, existen otros, como las Normas Oficiales Mexicanas y las Circulares que emita la Dirección de Aeronáutica Civil dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Existe la NBS-00-SCT-2003, que regula la atención a los usuarios con necesidades especiales para promover y agilizar las acciones tendientes a lograr el bienestar social de este tipo de usuarios del sector aéreo a nivel nacional. El objeto de esta Norma Básica de Seguridad es establecer la obligatoriedad de que todos aquellos Organismos, Grupos Aeroportuarios y Concesionarios y Permisionarios de Transporte Aéreo que operen en el territorio nacional, cuenten con los recursos físicos y humanos para dar facilidades de acceso, movimiento y permanencia de Usuarios con Necesidades Especiales y se eliminen las barreras físicas y arquitectónicas, para permitir el libre acceso y uso a Usuarios con Necesidades Especiales a todos los espacios construidos de conformidad con los estándares nacionales e internacionales sobre la materia.

De igual manera, existe la Circular 001/2004 que emite la Dirección de Aeronáutica Civil dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y

Transportes y establece los lineamientos que deben cumplir los Administradores de Aeropuertos y los Transportistas Aéreos Regulares y No-Regulares que operen en territorio nacional para la atención a los usuarios con discapacidad y como objetivo de dichos lineamientos es evitar cualquier discriminación o restricción innecesaria que impida o anule el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas discapacitadas.

Sin embargo, aquí se amplía la problemática existente respecto a la regulación jurídica que hay en el Derecho Aéreo mexicano sobre las personas discapacitadas, ya que cabe hacer una interrogante para ejemplificar dicho problema ¿Las Normas Oficiales Mexicanas y las Circulares que emite la Dirección General de Aeronáutica Civil dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pueden *obligar* de la misma manera que una Ley?

Inicialmente, por Ley se debe entender aquella regla de conducta creada por un órgano constitucional impuesta de manera obligatoria por el poder público con el carácter de general y de manera abstracta.

Segundo, una Norma Oficial Mexicana es la regulación técnica de observancia obligatoria expedida por las dependencias de la administración pública federal competentes, conforme a las finalidades establecidas en el artículo 40 Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, que establece reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación, así como aquellas relativas a terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado y las que se refieran a su cumplimiento o aplicación.

Finalmente, una Circular Administrativa es un acto administrativo, emitido por un superior jerárquico administrativo, dirigido a sus subordinados, con el fin de dar instrucciones sobre el régimen interior de las oficinas, o sobre su

funcionamiento con relación al público, o para aclarar la inteligencia de disposiciones legales ya existentes.

Por tanto, como se puede apreciar existen diversas diferencias entre una Ley y una Norma Oficial Mexicana y una Circular Administrativa, no sólo desde el punto de vista de su naturaleza jurídica, sino también desde el punto de vista de quién la expide, hacia quién se dirige y la manera de ser cumplida. Ya que la Ley crea, modifica, extingue o regula situaciones jurídicas abstractas, impersonales y generales. Es decir, establece derechos o impone restricciones al ejercicio de ellos. Mientras que, una Norma Oficial Mexicana o una Circular Administrativa, son un cuerpo normativo que, no constituyen un acto formal ni materialmente legislativo sino administrativo y, que sirven para señalar condiciones concretas técnicas, pero nunca para crear y establecer derechos.

DÉCIMA SEGUNDA. Partiendo del hecho de que *sólo* las leyes pueden crear, establecer y restringir derechos y que ni las Normas Oficiales Mexicanas ni las Circulares Administrativas pueden jamás crear y establecer derechos ni tampoco restringir el uso y goce de estos y, que las leyes positivas vigentes que existen en México y que regulan la actividad aeronáutica no norman adecuadamente los derechos que *tienen o deben tener* las personas discapacitadas cuando hagan o quieran hacer uso de los servicios aéreos y de los servicios aeroportuarios, considero tajantemente que deben existir reformas y adiciones tanto a la Ley de Aviación Civil como a la Ley de Aeropuertos, cada uno con sus respectivos Reglamentos, para que se colmen dichas lagunas legales que existen en estos ordenamientos jurídicos anteriormente mencionados. Tales reformas y adiciones deberían quedar como siguen:

Respecto a la Ley de Aviación Civil.

- Adicionar en el artículo 2 una fracción más que defina al “equipaje”.

Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. a XIII. ...

XIV. Equipaje: Todos los efectos u otros objetos; transportados por el pasajero durante el vuelo; llevados en la aeronave mediante convenio con el explotador a título

de obligación accesoria de un contrato de transporte; de los cuales tiene la propiedad o la legítima posesión; sin importar que le sean útiles o necesarios en el vuelo; de uso personal, doméstico y/o médico y; que su transporte no lleva consigo un fin o interés mercantil.

- Adicionar en el artículo 33 un párrafo más que defina a una “persona discapacitada”.

Artículo 33. ...
Para los efectos de esta Ley, se entenderá por persona discapacitada como aquel ser humano que, presenta temporal o permanentemente
I. a XIII. ...
XIV. Equipaje: Todos los efectos u otros objetos; transportados por el pasajero durante el vuelo; llevados en la aeronave mediante convenio con el explotador a título de obligación accesoria de un contrato de transporte; de los cuales tiene la propiedad o la legítima posesión; sin importar que le sean útiles o necesarios en el vuelo; de uso personal, doméstico y/o médico del pasajero y; que su transporte no lleva consigo un fin o interés mercantil ni por parte del pasajero ni por parte de la tripulación.

- Adicionar en el artículo 87 una fracción más que sancione a los concesionarios o permisionarios de servicio público de transporte aéreo, que de forma despectiva, denigrante o discriminatoria, traten o nieguen dicho servicio, a las personas por padecer una discapacidad.

Artículo 87. Se les impondrán a los concesionarios o permisionarios de servicio al público de transporte aéreo las siguientes sanciones por:
I. a XII. ...
XIII. Tratar o negarse a prestar sus servicios, a las personas discapacitadas, de forma despectiva, denigrante o discriminatoria, multa de tres mil a diez mil salarios mínimos.

- Adicionar en el artículo 88 una fracción más que sancione al comandante o piloto de cualquier aeronave civil, que de forma despectiva, denigrante o discriminatoria, trate o niegue dicho servicio, a las personas por padecer una discapacidad.

Artículo 88. Se impondrá sanción al comandante o piloto de cualquier aeronave civil por:

I. a XVII. ...

XVIII. Tratar o negarse a prestar sus servicios, a las personas discapacitadas, de forma despectiva, denigrante o discriminatoria, cuando estas ya han comprobado médicamente que no representan ningún riesgo para la aeronave, tripulación o pasaje de la aeronave, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos. Además se le aplicará inhabilitación de 30 a 90 días sin goce de salario.

Respecto al Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

- Adicionar una Sección Quinta titulada “Del Equipaje”, en el Capítulo III “Disposiciones Comunes a los Servicios de Transporte Aéreo”, del Título Segundo “Del Transporte Aéreo” que reglamente todo lo relativo y pormenores que puedan suscitarse alrededor del transporte de éste.

Título Segundo “Del Transporte Aéreo”

Capítulo III “Disposiciones Comunes a los Servicios de Transporte Aéreo”

Sección Quinta “Del Equipaje”

Derecho de equipaje.

El pasajero de cualquier servicio de transporte aéreo tendrá derecho de cargar o transportar consigo o en un compartimiento de la aeronave con su equipaje.

Concepto de equipaje.

Por equipaje se entiende todos los efectos u otros objetos; transportados por el pasajero durante el vuelo; llevados en la aeronave mediante convenio con el explotador a título de obligación accesoria de un contrato de transporte; de los cuales tiene la propiedad o la legítima posesión; sin importar que le sean útiles o necesarios en el vuelo; de uso personal, doméstico y/o médico del pasajero y; que su transporte no lleva consigo un fin o interés mercantil ni por parte del pasajero ni por parte de la tripulación.

Distinción entre equipaje de mano y equipaje facturado.

El equipaje se clasifica en equipaje de mano y en equipaje facturado.

El equipaje de mano es todo aquel que el usuario lleva consigo y no ha entregado al transportista para su custodia.

El equipaje facturado es todo aquel que el usuario entregó y consignó su custodia al transportista y el cual deberá ser transportado en bodega.

Equipaje de mano.

El pasajero tendrá el derecho a que se le expida un talón de equipaje por cada pieza,

maleta o bulto que transporte consigo. El pasajero deberá colocar su nombre y apellidos o cualquier otra forma de identificación nominativa en el equipaje, además de contener la información indicada en las normas oficiales mexicanas correspondientes y de constar en dos partes, una para el pasajero y otra que se adhiere al equipaje.

Equipaje facturado.

Después de que el pasajero entregue el equipaje a facturar, el transportista se hará cargo de la custodia y entregará al pasajero un talón de equipaje por cada bulto facturado. El pasajero deberá colocar su nombre y apellidos o cualquier otra forma de identificación nominativa en el equipaje, además de contener la información indicada en las normas oficiales mexicanas correspondientes y de constar en dos partes, una para el pasajero y otra que se adhiere al equipaje.

Este equipaje se transportará, en lo posible, en la misma aeronave que el pasajero a menos que, por razones operativas o de seguridad, el transportista decida que se transportará en otro vuelo. En tal caso, el transportista entregará el equipaje, excepto si se exige al pasajero que esté presente para un control de aduana.

Excepciones sobre equipaje de mano y equipaje facturado.

En cualquier momento antes de la salida del vuelo, ciertos equipajes que el pasajero desea conservar en cabina pueden ser rechazados en cabina y deberán transportarse como equipaje facturado.

El equipaje que el pasajero no desee transportar en las bodegas, como instrumentos de música frágiles u otros, sólo podrán aceptarse para ser transportados en cabina si el transportista ha sido debidamente informado con antelación y si ha autorizado su transporte. El transporte puede, en este caso, dar lugar a un recargo o pago adicional.

Límites de peso y dimensión.

El pasajero tendrá derecho a llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano, siempre que por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los pasajeros, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Asimismo, el equipaje facturado y aceptado para su transporte en bodega no debe superar ciertos límites de peso y de dimensiones, atendiendo igualmente a los parámetros de seguridad y comodidad de los pasajeros; en este caso, la aerolínea será quien determine estos límites de peso, volumen, dimensión, número y naturaleza del equipaje.

Excesos de equipaje.

El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario, en este caso, tiene derecho a solicitar al pasajero o usuario un pago adicional.

Objetos no se aceptan como equipaje.

El Pasajero no debe incluir en su Equipaje:

I. Objetos que podrían representar un peligro para la aeronave, las personas o los bienes a bordo, como los especificados en la Reglamentación sobre Materias Peligrosas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), llámense todo tipo de explosivos, gases envasados a presión, sustancias oxidantes, radioactivas o magnetizadas, sustancias inflamables o corrosivas y sustancias líquidas, con excepción éstas últimas cuando sean transportadas como equipaje de mano y destinadas al uso personal del pasajero durante su viaje.

II. Objetos cuyo transporte esté prohibido por el derecho vigente en los Estados de salida, destino, tránsito o en que se vaya a efectuar una escala programada.

III. Objetos cuyo peso, dimensiones, olor incómodo, configuración o naturaleza, frágiles o perecederos, sean considerados razonablemente impropios para el transporte por el transportista, habida cuenta, entre otros, del tipo de avión utilizado.

IV. Armas de fuego y municiones que no estén destinadas a la caza o al deporte que deberán, para ser admitidas como equipaje de bodega, estar descargadas, convenientemente embaladas y transportarse con el seguro puesto.

V. Armas cortantes, armas punzantes y aerosoles que pueden utilizarse como armas de ataque o de defensa.

VI. Armas de colección, espadas, cuchillos y otras armas del mismo género. Este tipo de objeto no puede transportarse en cabina, en ningún caso. No obstante, pueden aceptarse como equipaje de bodega, a discreción del transportista.

VII. Materias perecederas, fondos, divisas, joyas, objetos de arte, metales preciosos, objetos de plata, valores y otros objetos preciosos, prendas costosas, aparatos ópticos o fotográficos, ordenadores, equipos o aparatos electrónicos y/o de telecomunicación, instrumentos musicales, pasaportes y documentos de identidad, llaves, muestras, documentos de negocios, manuscritos o títulos, individualizados o fungibles, etc. Este tipo de objeto no puede transportarse en cabina, en ningún caso. No obstante, pueden aceptarse como equipaje de bodega, a discreción del transportista.

Supuestos en que puede incurrir el pasajero para que el transportista tenga el derecho a denegarle el transporte.

El transportista tendrá derecho a denegarle el transporte de equipaje al pasajero

cuando:

I. El pasajero pretenda transportar con alguno de los objetos enumerados en el artículo anterior, o bien, a negarse a seguir transportándolos si los descubre durante el viaje.

II. El pasajero pretenda transportar con algún objeto que, aún cuando no esté incluido en la lista del artículo "J", debido a sus dimensiones, forma, peso, contenido, configuración, naturaleza u olor incómodo, constituya un riesgo para la operatividad y seguridad de la aeronave y de su tripulación y pasaje, o bien, para preservar el confort y la comodidad de los pasajeros.

III. El transportista considere que el equipaje se encuentra mal embalado o transportado en contenedores inadaptados.

Política para el transporte de animales.

El transporte de animales deberá estar sujeto a las siguientes condiciones:

I. Se necesitará la aceptación explícita del transportista.

II. Los perros, gatos, aves y otras mascotas domésticas deben transportarse en jaulas con la documentación en regla exigida por las leyes correspondientes, como certificados sanitarios, de vacunas y autorizaciones de entrada o de tránsito. Según los destinos, el transporte de animales puede estar sujeto a ciertas condiciones, en particular de control sanitario, que el transportista puede solicitar al pasajero.

III. Si se acepta el transporte del animal y su jaula, estos deberán ser considerados como exceso de equipaje, por lo que el pasajero deberá cubrir un pago adicional.

IV. En el transporte de animales deberá convenir el pasajero con la aerolínea, por escrito, si esta última se hará responsable en caso de que estos sufran heridas, enfermedades, muerte o extravío. Sin embargo, cuando el daño haya sido causado por falta o negligencia del transportista éste será responsable aún cuando exista acuerdo previo.

V. El pasajero tiene la responsabilidad de conseguir y presentar todos los documentos exigidos por las autoridades del país de destino o de tránsito. El transportista no debe aceptar transportar animales que no dispongan de los documentos requeridos. En caso de fraude, falta o irregularidad de los documentos exigibles, el transportista no asume ninguna responsabilidad por heridas, pérdidas, retrasos, enfermedades o muerte de los animales transportados, a menos que hayan sido causados por falta o negligencia de éste. Los pasajeros que viajen con estos animales deberán reembolsar las multas, pérdidas, reparaciones y todo tipo de gastos ocasionados por esta situación.

VI. Las personas discapacitadas visualmente o con discapacidad motriz podrán viajar con un perro-guía o con un bastón. Cuando la persona discapacitada viaje con un perro-guía no se le cobrará ningún cargo extra por la transportación de dicho perro-guía. Sin embargo, estará obligada a presentar los documentos que las autoridades

de origen, tránsito o conexión y destino requieran para el transporte del perro-guía. Además, el perro-guía deberá llevar consigo un amés y una identificación al cuello.

Facultad del transportista para ejercer una revisión e inspección al equipaje.

El transportista tendrá facultades de inspección al equipaje del pasajero, para velar, siempre, por la seguridad de la aeronave y de la tripulación y pasaje. Dicha facultad constituirá una obligación para el pasajero.

Los procedimientos a seguir en la revisión de equipaje de mano transportados personalmente así como del equipaje facturado se aplicarán de forma igualitaria a todos los pasajeros y/o miembros de la tripulación de vuelo que pretendan abordar una aeronave para iniciar un vuelo.

Los procedimientos de revisión e inspección del equipaje estarán supeditados a lo que establezca la Constitución Política de los Estados Mexicanos y las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes.

El pasajero tendrá en todo momento el derecho a que se le proporcione la debida información que solicite al respecto y el transportista la obligación de proporcionársela de inmediato y sin ningún requisito previo.

El transportista podrá negar el transporte a cualquier pasajero si se rehúsa a ser revisado e inspeccionado en su persona y equipaje.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, por medio de las Comandancias de los Aeropuertos de la República Mexicana, es la Autoridad competente para vigilar el cumplimiento de lo establecido en el presente artículo.

Declaración especial de interés en caso de que el equipaje facturado sufra destrucción, pérdida, deterioro o retraso.

El equipaje facturado de valor superior en caso de destrucción, pérdida, deterioro o retraso, podrá ser asegurado personalmente por el pasajero, o bien, dar lugar, en el momento de la entrega del equipaje al transportista, a una declaración especial de interés limitada a cierto importe. En este último caso, el pasajero deberá pagar un recargo cuyo importe lo determinará el transportista.

El transportista se reservará el derecho de verificar en cualquier momento el contenido y el valor de los bienes declarados. Igualmente tendrá derecho a demostrar, en caso de daño, que la suma declarada era superior al interés real del pasajero en el

momento de la entrega.

La indemnización se efectuará con arreglo a lo pactado en la declaración especial de interés.

El transportista tendrá la facultad de limitar a un valor máximo las declaraciones que puedan suscribirse y no constituirá como obligación para éste el suscribir y aceptar la declaración especial de interés del pasajero.

Recogida y entrega del equipaje.

El pasajero deberá recoger su equipaje tan pronto como se encuentre disponible en los puntos de destino o de parada voluntaria. Si éste no recogiera su equipaje en un plazo razonable, el transportista podrá facturar gastos de custodia. Si no lo recoge en un plazo de tres meses contados a partir del momento en que se encuentre disponible, el transportista no asumirá ninguna responsabilidad ante el pasajero por su pérdida o destrucción.

El transportista tendrá la facultad de recoger el equipaje y llevarlo ante las autoridades correspondientes en virtud de las disposiciones legales vigentes que establece el Código Civil Federal respecto a los bienes vacantes o mostrencos.

Sólo la persona que tenga en su poder el talón de equipaje o la etiqueta de identificación del equipaje está autorizada a recoger el equipaje.

Si la persona que recoge el equipaje no puede presentar el talón de equipaje o la etiqueta de identificación correspondiente, el transportista sólo le entregará el equipaje si puede acreditar satisfactoriamente el derecho a retirarlo.

La aceptación del equipaje por la persona que tenga en su poder el talón de equipaje o la etiqueta de identificación sin reclamación de su parte en el momento de la entrega constituye una presunción, salvo prueba contraria, de que el equipaje ha sido entregado en buen estado y en conformidad con el contrato de transporte.

Equipaje exento de ser contemplado para la determinación del exceso de equipaje.

Se catalogará como equipaje especial y estará exento de ser contemplado su peso, volumen o dimensión cualquiera que sea estos para la determinación del exceso de equipaje aquel que observe las siguientes reglas:

- I. Que su transporte constituya fines médicos o busque compensar una discapacidad, para sí o para un tercero.
- II. Que dicho equipaje no persiga fines de comercialización.

III. Que su transporte no constituya ningún riesgo, peligro o incomodidad ni para el pasaje y tripulación ni para la aeronave y su capacidad según los lineamientos de seguridad e inspección fijados por la norma nacional e internacional.

IV. Que el pasajero acredite y justifique clínicamente y/o médicamente que el transporte de este equipaje además de no constituir ningún peligro ni incomodidad alguna para el pasaje, tripulación ni para la aeronave, es de uso vital para el pasajero o para un tercero.

El transportista tendrá el todo momento la facultad de revisar e inspeccionar con sumo cuidado este equipaje por personal calificado y pedir toda la documentación necesaria al pasajero para justificar su transporte y uso médico.

El transportista podrá negar el transporte a cualquier pasajero si se rehúsa a ser revisado e inspeccionado en su persona y equipaje.

Los criterios evaluación y de determinación para catalogar al equipaje como especial serán médicos y no conforme al arbitrio o albedrío del personal del transportista.

Vicios propios del equipaje.

El transportista queda exonerado de toda responsabilidad cuando el equipaje sufra algún daño por vicios o defectos propios del mismo.

- Reformar el último párrafo del artículo 42 y señalar en qué deben consistir las medidas necesarias que deben tomar los concesionarios o permisionarios del transporte aéreo con el fin de brindar facilidades en la accesibilidad de los servicios aéreos a las personas discapacitadas.

Artículo 42. ...

Facilidades antes del vuelo.

Con el objeto de prestar un adecuado servicio a las personas discapacitadas los concesionarios y los permisionarios de transporte aéreo deberán tomar en cuenta lo siguiente:

I. Cuando las personas discapacitadas pretendan reservar un boleto de vuelo, deberán comunicarse a las oficinas de reservaciones del concesionario o permisionario de transporte aéreo y facilitarles toda la información necesaria respecto de su discapacidad.

II. Cuando las personas discapacitadas acudan directamente a las oficinas del concesionario o permisionario de transporte aéreo para la compra de un boleto de vuelo, deberán comunicarle y facilitarle toda la información necesaria respecto de su

discapacidad.

III. Tanto en las oficinas de reservaciones de boletos de vuelo del concesionario o permisionario de transporte aéreo como en las que los vendan directamente, harán saber a las personas discapacitadas la información relativa a los servicios y apoyos que se les pueden ofrecer para asistirlos durante su vuelo.

IV. Con la información recibida, las personas discapacitadas podrán decidir si aceptan o no los servicios o condiciones ofrecidos por el concesionario o permisionario de transporte aéreo y en su caso, iniciaran la reserva o compra del boleto de vuelo.

V. Al documentar a una persona discapacitada se le asignarán los asientos de la clase correspondiente a su boleto de vuelo cercano a los accesos y de acuerdo con la configuración y tipo de aeronave.

VI. Para la reservación o compra de boletos de vuelo vía Internet, las personas discapacitadas previamente deberán comunicarse con el concesionario o permisionario de transporte aéreo, a efecto de conocer y aceptar las facilidades y apoyos para su transportación.

Información antes y durante el vuelo.

El concesionario o permisionario de transporte aéreo informará sobre los servicios que ofrece a las personas discapacitadas a través de sus órganos de información.

El concesionario o permisionario de transporte aéreo desarrollará un procedimiento para asegurarse que las personas discapacitadas mantienen información actualizada sobre horarios de salida y cambios de horarios.

Durante el vuelo, la tripulación de cabina proveerá asistencia a las personas discapacitadas cuando ésta sea solicitada.

Durante el vuelo, la tripulación de cabina procurará que las personas discapacitadas tengan acceso a la información de rutina y de interés, por ejemplo, la relacionada con servicios a bordo, horarios, conexiones y climática.

Durante el vuelo, toda la información relativa a procedimientos de emergencia deberá ser accesible para las personas discapacitadas. Asimismo, se deberá utilizar un lenguaje gráfico y escrito preferentemente.

De igual manera, durante el vuelo, se deberán traer a bordo de las aeronaves por lo menos dos formatos de procedimientos de emergencias, en Macrotipo y Sistema Braille, para que las personas discapacitadas visualmente puedan acceder a éstos. Además, en la información audible en los videos de procedimientos de emergencia podrá complementarse con cintillas.

Asistencia durante el viaje.

La tripulación de cabina proveerá asistencia a las personas discapacitadas cuando éstas lo soliciten durante el vuelo. Además, proveerá a las personas discapacitadas orientación e información para localizar servicios, resolver dudas y asegurarse que han comprendido los procedimientos de emergencia.

Asimismo, la tripulación de cabina almacenará el equipaje de mano o cualquier otro bien que lleve consigo la o las personas discapacitadas y se lo entregará al terminó del vuelo.

Comunicación interpersonal.

En la comunicación entre los usuarios-personas discapacitadas con los concesionarios o permisionarios del transporte aéreo, deberán seguirse los siguientes lineamientos:

- I. Centrarse en la persona y no en su discapacidad.
- II. Mantener un trato respetuoso, digno y paciente.
- III. Mirar directamente a los ojos y escuchar con atención.
- IV. Inclinars para hablar con personas sentadas en sillas de ruedas.
- V. Cuando se esté frente a una persona discapacitada auditivamente pararse frente a ella para que estas puedan leer los labios y hablar despacio y claro.
- VI. No exagerar los movimientos de los labios al hablarle ni levantar la voz cuando se esté frente a una persona discapacitada auditivamente.
- VII. Considerar como alternativa la comunicación escrita o mediante dibujos frente a personas discapacitadas auditivamente.

Respecto a la Ley de Aeropuertos.

- Adicionar en el artículo 36 un párrafo más que defina a una “persona discapacitada”.

Artículo 36. ...

Para los efectos de esta Ley, se entenderá por persona discapacitada como aquel ser humano que, presenta temporal o permanentemente, deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales; edad avanzada; o cualquier otra causa que, al interactuar con el entorno en que se desarrolla sea un impedimento o una barrera que, pueda impedir o limitar su participación digna, plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás.

Respecto al Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

- Reformar el último párrafo del artículo 34 y señalar cuáles son las instalaciones, medidas y servicios necesarios para atender adecuada y dignamente en la accesibilidad de los servicios aeroportuarios a las personas discapacitadas.

Artículo 34. ...

Todos los Organismos y Grupos Aeroportuarios que administren los Aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Mexicano reconocerán y atenderán las necesidades de accesibilidad de las personas discapacitadas en la infraestructura de los servicios aeroportuarios, para esto tendrán la obligación de realizar las acciones necesarias para asegurar de que existan los elementos arquitectónicos de accesibilidad, de circulación vertical y horizontal, en los estacionamientos públicos y privados, paradero de autobús, cruce peatonal, rampas, ambulatorios, salas de última espera, sala de reclamo de equipaje y sanitarios en ambulatorios y salas de última espera para satisfacer las rutas de accesibilidad de las personas discapacitadas en la infraestructuras aeroportuarias.

Además, deberán realizar las acciones necesarias para que existan las indicaciones por medios escritos, gráficos, luminosos o audibles y táctiles, en las rutas de accesibilidad, rutas de evacuación emergente, salidas de emergencia y zonas de seguridad para atender a las personas discapacitadas en las infraestructuras aeroportuarias. Así como, que existan en las infraestructuras aeroportuarias el suficiente número de personal que apoye, oriente y atienda a las personas discapacitadas que hagan uso de los servicios aeroportuarios y de los servicios aéreos y, que existan programas de adiestramiento al personal aeroportuario y capacitación adecuada y suficiente que permita atender de forma digna y adecuada a las personas discapacitadas.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS Y DE CAMPO.

- ADROHER BIOSCA, Salome. *Discapacidad e integración: familia, trabajo y sociedad*. Ed. Universidad Pontificia Comillas, Madrid, 2004.
- ALANÍS, Juana María. *Discapacidad, comunicación y cultura*. Ed. Universidad Autónoma de Coahuila, México, 2003.
- ALMEIDA, María Eugenia. *Comunidad, discapacidad y exclusión social: la construcción social de la normalidad*. Ed. Novedades Educativas, Buenos Aires, 2005.
- ÁLVAREZ LEDESMA, Mario. *Acerca del concepto Derechos Humanos*. Serie Jurídica, McGraw Hill, México, 1999.
- AMBROSINI, Antonio. *Instituciones de Derecho de la Aviación*. Ed. Desalma, Buenos Aires, 1949.
- ARRELLANO GARCÍA, Carlos. *Segundo Curso de Derecho Internacional Público*. Porrúa, México, 2004.
- ARMIENTA CALDERÓN, Gonzalo. *El Ombudsman y la protección de los Derechos Humanos*. Porrúa, México, 1992.
- BARBIERI, Aldo. *Deporte y recreación accesibles: plena accesibilidad para personas con capacidades diferentes*. Ed. Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas (CONIDIS), Buenos Aires, 2003.
- BAUZA ARAUJO, Álvaro. *El helicóptero y su régimen jurídico*. Ed. Martín Bianchi Altuna, Buenos Aires, 1956.
- BAUZA ARAUJO, Álvaro. *Principios de Derecho Aéreo*. Ed. Desalma, Buenos Aires, 1955.
- BUECHOT PUENTE, Mauricio. *Los Derechos Humanos y su fundamentación filosófica*. Universidad Iberoamericana, México, 1997.
- BUERGENTHAL, Thomas y HALL, Judith. *Derechos Humanos, Derecho Internacional y el Acuerdo de Helsinki*. Ed. Edisar, Montevideo, 1979.
- BURGOA, Ignacio. *El Juicio de Amparo*. Porrúa, México, 1958.
- CARBALLO CASADO, Concha. *La protección jurídica de discapacitados, incapaces y personas en situaciones especiales*. Civitas, Madrid, 2000.
- CARRILLO FLORES, Antonio. *La Constitución, la Suprema Corte y los Derechos Humanos*. Porrúa, México, 1981,

- CHAMI, Diego Esteban. *La propuesta aeronáutica*. Ed. Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1989.
- CNDH. *Derechos Humanos de las personas con discapacidad*. CNDH, México, 2002.
- CNDH. *Guía de Instituciones Públicas que atienden a personas con discapacidad*. CNDH, México, 1999.
- CNDH. Eduardo San Miguel Aguirre (coordinador) y Noemí Casasola Gudiño (compiladora). *La incorporación al desarrollo de las personas con discapacidad*. CNDH, México, 1999.
- CNDH. Eduardo San Miguel Aguirre (coordinador) y Glenda Fernández Bañuelos (compiladora). *Leyes de integración social para las personas con discapacidad de las entidades federativas*. CNDH, México, 1999.
- CNDH. *Los principales derechos de las personas con discapacidad*. CNDH, México, 1996.
- CNDH. Aleksí Asatashvili e Inés Borjón Coterilla (coordinadores). *Panorama actual de los Derechos Humanos de las personas con discapacidad: La situación de México frente a los compromisos internacionales*. CNDH, México, 2003.
- COING, Helmut. *Fundamentos de la filosofía del Derecho*. Ed. Ariel, Barcelona, 1961.
- DE ASÍS, Rafael. *Sobre la accesibilidad universal en el Derecho*. Ed. Dykinson, Madrid, 2007.
- DELGADILLO GUTIÉRREZ, Luis Humberto y LUCERO ESPINOSA, Manuel. *Compendio de Derecho Administrativo; Primer curso*. 6ª ed., Porrúa, México, 2003.
- DELL'ANNO, Amelia. *Alternativas de la diversidad social: las personas con discapacidad*. Ed. Espacio, Buenos Aires, 2004.
- DIEZ DE VELASCO VALLEJO, Manuel. *Instituciones de Derecho Internacional Público*. 10 ed. Tecnos, Madrid, 1994.
- ESTRADE RODOREDA, Sebastián. *El Derecho ante la conquista del espacio*. Ed. Ariel, Barcelona, 1963.
- DE LA TORRE MARTÍNEZ, Carlos. *El Derecho a la no discriminación en México*. Porrúa, México, 2006.

- DÍAZ, Liliana. *La discapacidad: una cuestión de Derechos Humanos*. Ed. Espacio, Buenos Aires, 2002.
- FERNÁNDEZ DEL CASTILLO, Germán. *La Declaración Americana de Derechos y Deberes del Hombre. México en la IX Conferencia Internacional Americana*. Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1948.
- FERNÁNDEZ RUIZ, Armando. *“Problemas actuales de Derecho Constitucional”, Estudios en homenaje al Dr. Jorge Carpizo*. UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1994
- FOGLIA, Ricardo A. *Derecho Aeronáutico*. Ed. Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1976.
- FOLCHI, Mario Orestes. *Derecho Aeronáutico y transporte aéreo*. Ed. Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma, Buenos Aires, 1977.
- FOLCHI, Mario Orestes. *El nuevo Derecho Aeronáutico: los sistemas computarizados de reservas*. Ed. Fedrel, Buenos Aires, 1992.
- FOLCHI, Mario Orestes. *Temas de aviación comercial y Derecho Aeronáutico y Espacial*. Ed. Lara, Buenos Aires, 2000.
- FRANCOZ RIGALT, Antonio. *Principios de Derecho Aéreo*. S.L.P. Talleres Gráficos del Estado, México, 1939.
- GANZEMULLER ROIG, Carlos. *Discapacidad y Derecho: Tratamiento jurídico y sociológico*. Bosch, Barcelona, 2005.
- GAY DE MONTELLA, Rafael. *Principios de Derecho Aeronáutico: con referencia a las legislaciones de los principales Estados de Europa y América*. Ed. Desalma, Buenos Aires, 1950.
- GÓMEZ MÉNDEZ, Sergio, RAMÍREZ CAMPOS, Silvia, et. al. *Historia: Edad Moderna y Contemporánea*. Ed. Prentice Hall, México, 1998.
- GÓMEZ ROBLEDO, Antonio. *El ius cogens internacional (Estudio histórico crítico)*. UNAM, México, 1982.
- GOZAINI, Osvaldo Alfredo. *El Derecho Procesal Constitucional y los Derechos Humanos*. UNAM, México, 1995.
- HAMILTON; Eduardo. *Manual de Derecho Aéreo*. Ed. Jurídica de Chile, Chile, 1960.

- HERRERO, Montserrat. *Problemas actuales sobre Derechos Humanos. Una propuesta filosófica*. UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2001.
- HIDALGO BALLINA, Antonio. *Los Derechos Humanos: Protección de grupos discapacitados*. Porrúa, México, 2006.
- LARA APONTE, Rodolfo. *Los Derechos Humanos en el constitucionalismo mexicano*. Serie G, Estudios Doctrinales, Núm. 151, UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1993.
- LENA PAZ, Juan A. *Compendio de Derecho Aeronáutico*. Ed. Plus Ultra, Buenos Aires, 1975.
- LINACERO DE LA FUENTE, María. *Protección jurídica de personas con discapacidad, menores desfavorecidos y personas mayores*. Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2004.
- MADRAZO, Juan A. *Proyección Internacional de Derecho Aeronáutico*. Ed. Arayo, Buenos Aires, 1953.
- MARTÍNEZ DIÉ, Rafael. *La protección jurídica de discapacitados, incapaces y personas en situaciones especiales*. Civitas, Madrid, 2000.
- MENÉNDEZ, Antonio y MENÉNDEZ, Juan. *Pensamiento esencial en México*. Grijalbo, México, 1998.
- MEYER, Alex. *Compendio de Derecho Aeronáutico*. Ed. Atalaya, Buenos Aires, 1947.
- MUÑOZ MACHADO, Santiago. *La integración social de los minusválidos: balance después de diez años*. Ed. Fundación ONCE, Madrid, 1993.
- NAVARRETE, Tarcisio. *Los Derechos Humanos al alcance de todos*. 2ª ed., Diana, México, 1992.
- QUINN, Gerard. *Derechos Humanos y discapacidad: uso actual y posibilidades futuras de los instrumentos de Derechos Humanos de las Naciones Unidas en el contexto de la discapacidad*. Naciones Unidas, New York, 2002.
- PECES BARBA MARTÍNEZ, Gregorio. *Textos básicos sobre Derechos Humanos*. Facultad de Derecho de la Universidad Complutense, Madrid, 1973.

- RODRIGUEZ JURADO, Agustín. *Código Aeronáutico Internacional Anotado*. Ed. Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1991.
- RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ, Jesús. *El Derecho de Acceso del Individuo*. Tesis Profesional, México, 1965.
- SÁNCHEZ VIAMONTE, Carlos. *Los Derechos del Hombre en la Revolución Francesa*. UNAM, México, 1956.
- SANTIAGO NINO, Carlos. *La valoración formal del Derecho*. Ed. Antrea, Buenos Aires, 1980.
- SEARA VÁZQUEZ, Modesto. *El individuo ante las jurisdicciones internacionales en la práctica actual. VI Congreso Internacional de Derecho Comparado*. UNAM, México, 1962.
- SEPÚLVEDA, César. *Estudios sobre Derecho Internacional y Derechos Humanos*. CNDH, México, 1994.
- STERN, Fernando. *El estigma y la discriminación*. Ed. Novedades Educativas, Buenos Aires, 2005.
- SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN. *Las garantías de igualdad. Colección Garantías Individuales*. Poder Judicial de la Federación, México, 2003.
- TAPIA SALINAS, Luis. *Derecho Aeronáutico*. Ed. Bosch, Barcelona, 1993.
- TENORIO TAGLE, Fernando. *Alter, Revista Internacional de Teoría, Filosofía y Sociología del Derecho*. Año 1, Núm. 1, Universidad Autónoma de Campeche-Centro de Investigaciones Jurídicas, México, Enero-Abril de 1997, p. 18.
- UGARTE ROMANO, Luis. *El contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros y de carga*. Centro de Investigación Aduanera y de Comercio Internacional, México, 2003.
- UGARTE ROMANO, Luis. *Ley, convenios, tratados y otros temas de aeronáutica civil*. Ed. Espejo de Obsidiana, México, 2000.
- UGARTE ROMANO, Luis. *Tratado de Derecho Aeronáutico*. Ed. Espejo de Obsidiana, México, 1995.
- VIDELA ESCALADA, Federico N. *Derecho Aeronáutico Tomo I y III*. Ed. Zavalia, Buenos Aires, 1973.

- VIDELA ESCALADA, Federico. *Manual de Derecho Aeronáutico*. Ed. Zavalia, Buenos Aires, 1996.

LEGISLACIÓN NACIONAL.

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2007.
- Estatuto Orgánico de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, 2004.
- Ley Aduanera, 1995.
- Ley de Aeropuertos, 1995.
- Ley de Aviación Civil, 1995.
- Ley de Vías Generales de Comunicación, 1940.
- Ley General de las Personas con Discapacidad.
- Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal.
- Reglamento de la Ley de Aeropuertos, 2000.
- Reglamento de la Ley de Aviación Civil, 1998.
- Reglamento de la Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal.
- Resolución Miscelánea de Comercio Exterior para 2000.
- Resolución Miscelánea de Comercio Exterior para 2001.
- Normas Oficiales Mexicanas.
 - NBS-00-SCT-2003, que regula la atención a los Usuarios con Necesidades Especiales para promover y agilizar las acciones tendientes a lograr el bienestar social de este tipo de usuarios del Sector Aéreo a Nivel Nacional.
 - NMX-R-050-SCFI-2006, que establece la accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios construidos de servicio al público.
 - NOM-001-SSA2-1993, que establece los requisitos arquitectónicos para facilitar el acceso, tránsito y permanencia de los discapacitados a los establecimientos de atención médica del Sistema Nacional de Salud.
 - NOM-173-SSA1-1998, que establece la atención integral para personas con discapacidad.

- NOM-178-SSA1-1998, que establece los requisitos mínimos de infraestructura y equipamiento de establecimientos para la atención médica de pacientes ambulatorios.
- NOM-197-SSA1-1998, que establece los requisitos mínimos de infraestructura y equipamiento de hospitales y consultorios de atención médica especializada.
- NOM-223-SSA1-2003, que establece los requisitos arquitectónicos para facilitar el acceso, tránsito, uso y permanencia de las personas con discapacidad en establecimientos de atención médica ambulatoria y hospitalaria del Sistema Nacional de Salud.

LEGISLACIÓN INTERNACIONAL.

- Carta de las Naciones Unidas, 1945.
- Convenio Internacional para la Reglamentación de la Navegación Aérea, París 1919.
- Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, Varsovia 1929.
- Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Chicago 1944.
- Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Chicago 1944, Anexo 9 “Facilitación”.
- Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, 2006.
- Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, 1789.
- Declaración Universal de los Derechos Humanos, 1948.
- Protocolo Adicional de Montreal número 1 de 1975.
- Protocolo Adicional de Montreal número 2 de 1975.
- Protocolo Adicional de Montreal número 3 de 1975.
- Protocolo Adicional de Montreal número 4 de 1975.
- Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, Montreal 1999.

DICCIONARIOS Y ENCICLOPEDIAS.

- *Diccionario de la Real Academia Española*. 29ª ed. 2008.
- *Diccionario Enciclopédico Quillet, Tomo VII*. Ed. Cumbre, México, 1983.
- *Enciclopedia de conocimientos: el nuevo tesoro de la juventud, Tomo XIII*. Ed. Cumbre, México, 1982.
- *Enciclopedia Jurídica Latinoamericana, Tomo I, II, IV y VI*. Porrúa-UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2006.
- ADAME GODDARD, Jorge. *Diccionario Jurídico Mexicano*. 4ª ed. UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1991,
- BURGOA, Ignacio. *Diccionario de Derecho Constitucional, Garantías y Amparo*. 8ª ed. Porrúa, México, 2005.
- CHÁVEZ CASTILLO, Raúl. *Diccionario Práctico de Derecho*. Porrúa, México, 2005.
- DE PINA, Rafael. *Diccionario de Derecho*. Porrúa, México, 1979.
- FERNÁNDEZ RUÍZ, Jorge. *Diccionario de Derecho Administrativo*. Porrúa, México, 2005.
- FERNÁNDEZ VÁZQUEZ, Emilio. *Diccionario de Derecho Público: administrativo, constitucional y fiscal*. Ed. Astrea, Buenos Aires, 1981.
- QUINTANA ADRIANO, Elvia Argelia. *Diccionario de Derecho Mercantil*. UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2001.

INTERNET.

- <http://es.wikipedia.org>
- <http://es.wikisource.org>
- <http://dgac.sct.gob.mx/>
- <http://www.aero.upm.es>
- <http://www.aeropuertomexico.com>
- <http://www.conadis.salud.gob.mx/>
- <http://www.monografias.com>
- <http://www.oaci.com>
- <http://www.scjn.gob.mx>
- <http://www.sct.gob.mx>
- <http://www.shcp.gob.mx>

- <http://www.sai-systems.com/aviacion/>
- <http://www.teleantioquia.com>
- <http://www.unam.mx/conadi/inicio.htm>

AEROLÍNEAS.

- Aerovías de México, S.A. de C.V., “Aeroméxico”.
- Concesionaria Vuela Compañía de Aviación S.A. de C.V., “Volaris”.
- Consorcio Aviaxsa S.A de C.V., “Aviacsa”.
- Mexicana de Aviación S.A. de C.V., “Mexicana”.

ORGANISMOS Y DEPENDENCIAS PÚBLICAS.

- Consejo Nacional de Organizaciones de y para Personas con Discapacidad, A.C. (CONADI).
- Consejo Nacional para las Personas con Discapacidad (CONADIS).
- Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
- Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI).
- Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO).
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).