

# HUMANITAS

ANUARIO DEL CENTRO DE ESTUDIOS HUMANÍSTICOS

21



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

1980



punto de partida para una discusión más a fondo, habida cuenta de los acontecimientos registrados a partir de 1977, en que fueron aprobadas.

Entre los hechos significativos, en el orden legal, debe destacarse la conclusión y apertura a la firma del Acuerdo que debe regir las actividades de los Estados en la Luna y otros cuerpos celestes, versión final de los proyectos relativos al Tratado sobre la Luna, y que responde a la idea originaria del proyecto argentino de 1970, en su fondo, en su forma y hasta en el título, diferente de un tratado para la Luna.

Por consiguiente, deberá hacerse mención expresa en la Tabla III a este nuevo acuerdo, y tener en cuenta que sus disposiciones se aplicarán también a otros cuerpos celestes del sistema solar distintos de la Tierra, excepto en los casos en que con respecto a alguno de esos cuerpos celestes entren en vigor normas jurídicas específicas, conforme al art. I del Acuerdo, y que responde igualmente a la doctrina y la posición argentinas.

El artículo de mayor trascendencia científica, política, económica y de otro orden, es el 11, que determina que "la Luna y sus recursos naturales son patrimonio común de la Humanidad", que los Estados se comprometen a establecer un régimen internacional, incluidos los procedimientos apropiados, que rija la explotación de los recursos naturales de la Luna, lo que se hará —conforme al art. 18 in fine— teniendo en cuenta en particular los adelantos tecnológicos que sean pertinentes.

Preceptos incorporados al Acuerdo sobre la Luna y otros cuerpos celestes son de mucha importancia para la redacción de un instrumento internacional relativo a la energía solar. Este instrumento internacional deberá contar con los mayores adelantos de la ciencia jurídica y la ponderación propia de un convenio destinado a regir una actividad que interesa de una manera vital a la comunidad humana por entero.

Esto no ha de parecer exagerado, si se tiene en cuenta lo que ya hemos expresado: energía es "capacidad para realizar trabajo".

Corresponde al jurista de nuestro tiempo ofrecer la herramienta —el instrumento internacional— para que esa capacidad no falte y favorecerla, con la promesa cierta de un mundo mejor.

## EL OVERBOOKING O EXCESO DE RESERVAS DE PLAZAS EN EL TRANSPORTE AÉREO

Dr. ENRIQUE MAPELLI  
España.

LA DINÁMICA del transporte aéreo, en su vida práctica constantemente en evolución hacen que surjan fenómenos jurídicos carentes de la adecuada regulación. Una vez más puede decirse, con absoluta certeza, que, en esta actividad humana, los hechos van muy por delante de la regulación legal correspondiente y que es preciso improvisar actuaciones frente a fenómenos muy difíciles de encajar en los marcos tradicionalmente establecidos.

Hasta hace muy pocos años es probable que escasas personas hubieran pensado en los problemas jurídicos que con singularidad pudieran presentarse en relación con el transporte aéreo y menos aún en que una venta de plazas en las aeronaves en número superior a las disponibilidades de las mismas pudiera constituir una práctica no extraordinaria. Esta actuación del transportista aéreo hubiera, sencillamente, sido encajada como un mero incumplimiento de los compromisos contractuales asumidos frente al viajero.

Sin embargo, en el día de hoy, el planteamiento aludido aparece como muy ajeno a lo que en la realidad del transporte aéreo y, aunque sea sustentado por quienes tan sólo contemplan las normas habituales del Derecho, ya se abre camino una regulación mucho más compleja y, desde luego, con carácter de indudable originalidad.

Cada aeronave tiene un número determinado de plazas hábiles de ser utilizadas de acuerdo con las respectivas regulaciones administrativas. Estas plazas se dividen en dos categorías en atención a quienes pueden utilizarlas: a) Personas que trabajan a bordo de la aeronave y que integran tanto la tripulación técnica como la auxiliar; b) Personas que integran el pasaje y



que ocupan denominadas plazas comerciales, en las que comprendemos, tanto aquellas que se ocupan por personas que han satisfecho el precio del pasaje como las utilizadas por quienes tienen derecho a transporte gratuito (pases del gobierno, empleados de la compañía aérea, etc.). El hecho de que sean ocupadas esas plazas por quienes no han pagado el importe del billete de acuerdo con las tarifas establecidas no desprovee a éstas de su índole comercial ya que integran, en todo caso, la explotación económica de la aeronave.

Es lógico que los sistemas de venta establecidos por una empresa aérea se circunscriban, en sus operaciones mercantiles, a las plazas comerciales de cada avión. Otra cosa supondría concertar contratos que, a priori, ya se sabe que no pueden ser cumplidos. Ya nos dice Broseta (Vid: Manuel Broseta Pont, *Manual de Derecho Mercantil*, Madrid 1974, pág. 395) que el porteador está obligado a aceptar al viajero (obligación del monopolista) al que debe expedir y entregar el billete y que también el porteador está obligado a poner una plaza adecuada a disposición del viajero para el vuelo contratado. Esta obligación necesariamente se conculca si el porteador vende más billetes para un vuelo determinado que el número de plazas disponibles en la aeronave que ha de realizarlo.

El vender un número de plazas superior a las que tiene la aeronave, se ha denominado, en el lenguaje usual de la aviación comercial "overbooking", término intraducible, muy expresivo y que ya va adquiriendo carta de naturaleza. En el mundo de la aeronáutica civil nos encontramos a cada paso con vocablos, generalmente de procedencia Anglosajona, muy precisos y concretos que, poco a poco, se aceptan en la práctica usual y que plantean a los celadores del idioma una seria dificultad. Así podemos mencionar, por vía de ejemplo, los que ya generalmente son utilizados como "charles", "handling", etc., etc. El "overbooking" ha sido traducido al castellano, con nula fortuna, como la "admisión excesiva de reservas", más descriptivo que denominador, la "sobreventa" que, en efecto, puede aceptarse, "contratación excesiva", etc.

Debemos distinguir, dentro del fenómeno, dos especies bien diferenciadas, el "overbooking", a que venimos refiriéndonos y el "oversales". El "overbooking" supone el haber aceptado el compromiso de transportar en una aeronave un número de personas superior al de su capacidad respectiva. El compromiso puede quedar expresado en el documento en que reposa el contrato de transporte denominado billete de vuelo o billete de pasaje y mediante las letras usadas habitualmente "OK", con expresión de la línea y la hora correspondiente de su salida.

El "oversales" es una práctica mucho más moderada. Se venden un número de billetes en cantidad superior a la disponibilidad de plazas de la aeronave, pero no aceptando compromiso alguno en cuanto al transporte de aquellos que exceden de tales plazas. Las personas en exceso integran una denominada "lista de espera" y pueden presentarse para la realización del vuelo advertidas de que éste sólo lo realizaraán si alguno de los pasajeros comprometidos deja de personarse hasta el momento límite establecido en los reglamentos. A nuestro juicio, la práctica del "oversales" no encierra problema jurídico alguno en el caso de que el pasajero no fuere aceptado a la realización del vuelo por estar la aeronave completada. Entre el transportista y el viajero se había establecido un claro convenio de índole condicional y no cumplida la condición —falta, en su momento, de la presentación de alguno de los pasajeros admitidos en firme— el porteador no responderá de ninguna de las consecuencias que al fallido viajero puedan derivársele.

El "overbooking" puede ser debido a circunstancias muy diversas entre las que cabe señalar las siguientes:

- a) Errores en los sistemas electrónicos o de otra especie establecidos para la reserva y confirmación de plazas.
- b) Consignación en un billete de vuelo de mención de la reserva en firme (O.K.) sin consultar a la compañía transportista o no dando cuenta a la misma de la venta y reserva efectuada.
- c) Procedimiento ponderado para compensar, según épocas, líneas y corrientes, la falta de presentación de pasajeros a pesar de tener hechas sus correspondientes reservas, evitando la falta de utilización de espacios comerciales en la aeronave.

A este último supuesto es al que ya de forma expresa se ha referido el Director General de la IATA Knut Hammarskjöld (Vid: *La situación de la industria del transporte aéreo*, Singapore, 8-10 Noviembre 1976, página 21). Esta costumbre tradicional de las líneas aéreas —dice— no puede revisarse aisladamente sino en conjunción con el gigantesco problema que plantean los pasajeros que no se presentan para hacer uso de los servicios aéreos regulares. Si bien no se dispone de estadísticas generales —añade—, los datos reunidos por diversos transportistas internacionales de importancia indican que el número de pasajeros no presentados oscila entre el seis por ciento y el quince por ciento de las reservas, según las rutas, estación, etc., cifras que pueden ascender hasta el veinte por ciento en rutas con un elevado tráfico de viajes de negocios. Si bien tal vez no es posible determinar el



perjuicio monetario que ocasiona este problema, la admisión excesiva de reservas de una manera controlada representa un sistema para conseguir la utilización eficaz y económica de los recursos de las líneas aéreas.

Los organismos de aviación —sigue el Director General de la IATA— están cada vez más convencidos del razonamiento económico que inspira la contratación excesiva. Al mismo tiempo, casi todos los transportistas y gobiernos son de la opinión de que es preciso indemnizar al pasajero rechazado y se han implantado medidas a tal efecto. La garantía de que no se abusara de la contratación excesiva reside en las posibilidades competitivas del transportista. Todo método de contratación excesiva que dé lugar habitualmente al rechazo de pasajeros, incita a éstos, especialmente a los que viajan frecuentemente, a reservar con exceso, lo que viene a complicar el problema. Pero en la lucha para atraerse a los pasajeros, la eficacia del sistema de reservas es decisiva; el pasajero al que se haya negado el embarque con una reserva confirmada, cambiará de compañía en el futuro. La advertencia al público del auténtico carácter de las reservas y de la concesión de indemnizaciones equitativas, sirven para tranquilizar al viajero, pero la competencia entre transportistas constituye un importante instrumento para que no se abuse de los intereses públicos.

Refiriéndonos concretamente al "overbooking" originado por el porteador, de propósito, como un elemento más de su política de ventas y, de acuerdo con lo que hasta aquí llevamos expuesto, podemos sintetizar varios puntos que denuncian claramente los elementos que hay que considerar con carácter prioritario en el enfoque de este problema.

1. En principio se vulnera el derecho que a ocupar una plaza determinada en un avión concreto tiene el pasajero a quien, dentro del uso aeronáutico, se le ha "cerrado" su billete, es decir, habiéndose establecido con el compromiso de transportarle.
2. El uso de la práctica "overbooking" está delimitado por la competencia reinante en el transporte aéreo de tal forma que el transportista que aplique esta práctica imprudentemente verá retraída su clientela y derivada ésta hacia otras compañías aéreas que ofrezcan mayores seguridades en el cumplimiento de sus compromisos.
3. El porcentaje de plazas reservadas en exceso de las que respectivamente tenga cada aeronave, deberá ser establecido de forma absolutamente razonable y con adecuación a circunstancias de época y lugar; es decir, que el porcentaje de sobrerreserva asignado a una línea que por sus

conexiones o densidad de utilización denuncie una pobre utilización no será el mismo que en otras en la que la experiencia tiene demostrado que los aviones van regularmente repletos; tampoco será la sobrerreserva igual en épocas de baja temporada que en otras —comienzo o término de vacaciones, fines de semana, etc.— en que rara vez se producen anulaciones de plazas o falta de presentación del pasajero en el momento de partida.

4. Se pretende contrarrestar el efecto económicamente negativo que producen las anulaciones de plazas y la falta de presentación del pasajero en el embarque. Si estas actuaciones no se palián con el "overbooking" las plazas quedarían sin utilizar definitivamente.

Los cuatro puntos que han quedado ofrecidos plantean muy serias meditaciones desde cualquier ángulo que se contemplen. Sin perjuicio de los que hagamos, conviene recordar que, el "overbooking" ha adquirido ya carta de naturaleza en la legislación de algunos países, entre ellos, en primer lugar, los Estados Unidos.

Videla Escalada (Vid: Federico Videla Escalada, *Derecho Aeronáutico*, Tomo III, Buenos Aires 1973, página 396) dice que los derechos del pasajero corresponden a las obligaciones del transportista y consisten en la obtención del billete, la reserva de un lugar en la aeronave, el traslado en la misma hasta el punto de destino convenido, la elección del itinerario de su viaje, con las limitaciones nacidas en las posibilidades del transportista de operar en la ruta elegida, la determinación del momento del vuelo dentro del plazo establecido al celebrar el contrato, el traslado de su equipaje consigo y la obtención de devolución total o parcial del precio pagado cuando el transporte no se realiza.

En el repertorio de derechos del viajero elaborado por Videla Escalada figura el de "reserva de un lugar en la aeronave". Si esta reserva es aceptada por el transportista, el compromiso queda perfeccionado y es de tener en cuenta (artículo 1256 del Código Civil) que la validez y el cumplimiento de los contratos no puede dejarse al arbitrio de los contratantes. Por ende, el porteador deberá tener la plaza reservada —comprometida— a disposición del viajero. Por otro lado, el artículo 1091 del Código Civil dispone que las obligaciones que nazcan de los contratos tienen fuerza de ley entre las partes contratantes, y deben cumplirse a tenor de los mismos y que —artículo 1, 101— quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad y los que de cualquier modo contravinieren el tenor de aquella.



Estas normas sustantivas escogidas del Derecho tradicional no contemplan la realidad aeronáutica y, por ello, en países donde la legislación es más dinámica —Estados Unidos, como más adelante veremos—, ya se han establecido regulaciones específicamente adecuadas a los supuestos de “overbooking”, eminentemente prácticas y que tienden a evitar los planteamientos jurisdiccionales, siempre largos, difíciles y costosos, en orden a obtener una indemnización de daños y perjuicios.

Las condiciones Generales de Transporte de Pasajeros aprobadas por la Conferencia de Tráfico de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) celebrada del 12 de Noviembre de 1970 al 17 de Febrero de 1971, que no constituyen Resolución sino mera Práctica Recomendada —la número 1013— establecen (Condición XVII, apartado 3, punto i) que si el Porteador no proporciona espacio en la clase de servicio para el que se hizo la reserva y siempre que no se deba a circunstancias de seguridad u otras ya establecidas en las propias condiciones, será responsable de los perjuicios que como consecuencia de ello sufra el pasajero. La responsabilidad del porteador se limitará al reembolso de los gastos razonables en que haya incurrido el pasajero por alojamiento, comidas, comunicaciones y transportes en tierra a y desde el aeropuerto, así como a compensarle por cualquier otro perjuicio hasta ciento cincuenta dólares USA por día o parte del día hasta el momento en que le pueda proporcionar dicho espacio en sus propios servicios o en los de otro porteador.

Hemos dicho en otra ocasión (Vid: Enrique Mapelli, “La responsabilidad del porteador aéreo en los casos de retraso”, *Revista de Aeronáutica*, No. 385, Diciembre 1972, página 936) que teniendo en cuenta la consideración de asociación privada, aunque internacional, que tiene la IATA, sus condiciones sólo merecerán ser aceptadas como formando parte del contrato de adhesión que una parte, la Compañía aérea, impone, y que otra, el pasajero, tiene que aceptar, sin posibilidad de discutir las ni de variarlas, si se quiere utilizar el servicio que la compañía le ofrece. Estas condiciones deben estar claramente avisadas en los billetes de vuelo y en cualquier otra documentación del transportista y, desde luego, a disposición de consulta y estudio por parte de cualquier usuario.

En los billetes de pasaje, los transportistas suelen imprimir, normalmente en inglés y en el idioma correspondiente a su nacionalidad, unas “Condición del Contrato”, especificando que en cuanto no se halle en contraposición con los Convenios Internacionales, todo transporte realizado y demás servicios prestados por cada transportista estarán sometidos a: 1) Las disposiciones que figuran en el propio billete; 2) las tarifas aplicables; 3) Las condicio-

nes de transporte establecidas por el transportista y las reglamentaciones conexas que forman parte del contrato y que pueden ser consultadas en las oficinas del transportista.

Cabe establecer que las aludidas Condiciones Generales de Transporte elaboradas por la IATA tienen un valor jurídico en virtud, tanto de su integración en el contrato de transporte por la vía de la adhesión como por constituir un uso, costumbre o práctica mercantil, ya que son generalmente impuestas en el transporte aéreo, al utilizarse su normativa por casi todas las compañías aéreas que operan en el mundo.

Según hemos dicho antes, en los Estados Unidos el tema ha sido afrontado con realismo y en busca de soluciones prácticas y directas. La Compañía Trans World Airlines (T. W. A.) informa (Vid: *Aviation News Digest*, No. 51, Diciembre 1976, página 2) que más de medio millón de sus pasajeros, entre los meses de Enero a Septiembre de 1976, no hubieran podido haber embarcado en los vuelos en que deseaban viajar si no se hubieran seguido las prácticas del “overbooking”. El porcentaje de sus pasajeros, con reservas formalizadas, y no presentados para la realización del vuelo es del veinte por ciento y se aclara que el “overbooking” no afecta sino a un número reducidísimo de personas, de tal manera que quien viaje una vez a la semana por avión, esta medida no tendría relación con ella sino cada treinta años.

El “Civil Aeronautics Board”, conocido por sus tres iniciales C.A.B., ha establecido con fecha 28 de febrero de 1977 unas normas en relación al “overbooking” a las que hemos venido aludiendo. En su virtud, las compañías aéreas deberán notificar públicamente la posibilidad de que la práctica del denominado “overbooking” tenga lugar. Este aviso deberá expresarse de las tarifas y horarios de las compañías aéreas y mediante carteles en los mostradores donde se expenden billetes de pasaje. En el supuesto que no pueda ser acomodado un pasajero en un vuelo para el que se le emitió billete y para el cual se le reservó una plaza en concreto, deberá proporcionársele otro medio de transporte que deba llevarle a destino no más tarde de dos horas de vuelo para el que tenía su reserva, si se trata de puntos situados dentro del territorio de los Estados Unidos o de cuatro horas cuando el vuelo tenga carácter internacional. En otro caso el pasajero tendrá derecho a una indemnización económica por la cantidad del valor del primer cupón de vuelo de su billete de pasaje que aún no haya sido utilizado, siempre que esta cantidad no sea inferior a 25 dólares. Esta suma será pagada automáticamente y su aceptación constituye la indemnización total por los daños y perjuicios que el pasajero haya podido sufrir como consecuencia del “overbooking”.



Como puede verse, la regulación aceptada por el C.A.B. ofrece las siguientes y muy variadas características:

- a) Admite y consagra la práctica del "overbooking" en el transporte aéreo.
- b) Requiere a las Compañías aéreas para que adviertan de la posibilidad de "overbooking" a sus pasajeros, a fin de que éstos, al utilizar el medio aéreo de transporte conozcan que, entre sus limitaciones, figura la de esta contingencia.
- c) Tasa de una manera práctica el importe de las reparaciones económicas a que pueda haber lugar, evitando discusiones y ofreciendo un planteamiento inmediato que, desde luego, mantenga la resolución del ámbito de los Tribunales.

A nuestro juicio, la aportación de los Estados Unidos a la resolución del problema compensatorio que plantea el "overbooking" es sumamente positiva y, teniendo en cuenta el peso que este país tiene en todo lo que se refiere a la actividad aeronáutica, sus disposiciones servirán para que, a nivel internacional, pueda llegarse a análogas disposiciones. Conviene tener presente que, tanto en el Reino Unido como en Australia ya se han establecido normas de carácter parecido. En cambio hay países como Filipinas en los que los Tribunales han impuesto condenas de sustantiva importancia (cerca de 50.000 dólares USA, en fallo de 16 de julio de 1976) a favor de pasajeros y a cargo de la compañía aérea por no haber sido admitidos a un vuelo para el que se tenía la correspondiente reserva.

A la vista de todo cuanto queda expuesto, una vez más se pone de manifiesto que las peculiaridades del transporte aéreo y entre ellas el signo de su internacionalidad, requieren normas uniformes y ágiles para la solución de sus problemas, sin que el tradicional derecho sea bastante para ello. El "overbooking" no puede ser considerado aisladamente como un mero incumplimiento de contrato por parte del transportista aéreo, aunque, en realidad, lo sea, sino como un fenómeno nacido de la propia actividad aeronáutica. El solucionarlo mediante planteamiento puramente jurídico parece inaceptable, ya que, en cada paso, surgiría la discusión entre las partes y la necesidad de que por el pasajero perjudicado se llevare a cabo una penosa y difícil prueba de los daños y perjuicios que se le habían irrogado.

Por ello, los ensayos normativos llevados a cabo en las Condiciones Generales de Transporte de la IATA, por los Estados Unidos, Reino Unido y Australia deben considerarse como muy positivos y dignos de servir de base para un planteamiento y solución a nivel internacional del problema.

## APROXIMACIONES EMPÍRICAS DE LA INCIDENCIA DE LA ESTRUCTURA DE IMPUESTOS

Dr. DAVID G. DAVIES  
Duke University Durham,  
North Carolina, E.U.A.

Los ESTUDIOS de incidencia intentan determinar quién es el que en realidad paga tal cantidad de impuestos. Uno de los objetos de la investigación sobre la incidencia es determinar si en efecto la estructura de impuestos de un país ha tenido efecto alguno sobre la distribución de rentas y si la estructura de impuestos es equitativa desde el punto de vista de la mayoría de los votantes. Para hallar las respuestas a dichas preguntas, los investigadores estudian la equidad vertical de los impuestos. Desempejante a la regla de la equidad horizontal, la cual implica que individuos en circunstancias económicas parecidas deben ser tasados de forma semejante, la equidad vertical se dirige a la distribución de impuestos entre las diferentes clases económicas y entre los miembros constituyentes de cada una.

La mayoría de gobiernos, sociedades y países utilizan en forma implícita o explícita la renta individual o la renta acumulativa de cada hogar como medida del bienestar económico de la unidad contribuyente. La equidad vertical en la imposición de impuestos se interesa por la relación entre los impuestos pagados y la renta del contribuyente. Aunque la cuenta de impuestos de un individuo rico sea mayor que la de un individuo de medios menores, si el impuesto que paga el primero en proporción a su renta es menor que la de la persona de renta menor, se clasifica el impuesto como impuesto regresivo. Si la proporción de la imposición de impuestos es constante para todo individuo, no obstante el nivel de la renta, se clasifica como impuesto proporcional. Finalmente, si la porción de la renta que una persona paga en impuestos aumenta a medida que aumenta su renta, se clasifica como impuesto progresivo.