

LA LIMITACIÓN DE LA INDEMNIZACIÓN EN ACCIDENTES AÉREOS SIN CONSIDERAR LA CONDUCTA DE LOS RESPONSABLES Y LOS DAÑOS CAUSADOS EN EL CASO CONCRETO, CONTRAVIENE EL DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

Sinopsis: En la sentencia que se presenta a continuación, la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación de México resolvió un amparo directo en revisión interpuesto en contra de una sentencia dictada por el Décimo Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito, mediante la cual se aplicó una limitación a la indemnización por parte de concesionarios o permisionarios de la aviación nacional por daños a pasajeros. Al respecto, la Ley de Aviación Civil prevé que el concesionario o permisionario es responsable de los daños causados a pasajeros durante el transporte aéreo, pero limita dicha responsabilidad al pago de una indemnización hasta por el triple de lo previsto en el artículo 1915 del Código Civil Federal. Dicha limitación no es aplicable sólo si la parte afectada, es decir, el pasajero, prueba que el daño se produjo a consecuencia del dolo o mala fe del concesionario o permisionario. El quejoso había sufrido daños fisiológicos de carácter cardíaco, traumatológico y neurológico debido a un accidente tipo “despiste de avión”, por lo cual se determinó su incapacidad total permanente para trabajar. Por lo tanto, entre otros alegatos, el quejoso señaló que la limitación a la responsabilidad de las aerolíneas nacionales impuesta por el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil le limitaba sus derechos fundamentales a la salud y a la integridad al no poder obtener una indemnización integral que lo compensara de los daños y perjuicios sufridos, independientemente de si había existido dolo o mala fe de la aerolínea, y tomando en cuenta que la carga de la prueba le correspondía a él y no a aquélla. En la presente decisión la Primera Sala de la Corte Suprema estimó que el Tribunal Colegiado no había ponderado que la limitación de la responsabilidad que impone el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil sólo puede justificarse en la medida en que sea razonable y necesaria para perseguir una finalidad constitucionalmente válida, lo que implicaba

DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

que no debía restringirse en forma desmedida o desproporcionada los derechos fundamentales de los pasajeros que sean afectados.

Para resolver el recurso de revisión interpuesto, la Primera Sala básicamente consideró que en la Ley de Aviación Civil la carga de la prueba era para el pasajero, quien no sólo tenía que probar negligencia o culpa, sino dolo o mala fe. Lo anterior demostraba que la limitación a la responsabilidad del transportista y la condicionante para que dicha limitación no fuera aplicable, no perseguía una finalidad constitucionalmente válida, puesto que no contribuía a la mejora en el servicio, o a la eficiencia o la competitividad, tampoco actualizaba el marco jurídico conforme a la regulación internacional, y no perseguía la seguridad de los pasajeros, ni el equilibrio en beneficio del público usuario. En opinión de la Primera Sala, el artículo 62 de la citada ley sólo contribuía a la falta de cuidado e irresponsabilidad de los concesionarios y de sus dependientes y empleados, puesto que les aseguraba una limitación en su responsabilidad independientemente de su conducta y de los daños causados, en detrimento de la integridad física y de la salud de los pasajeros.

Además, destacó que la limitación de responsabilidad que establece el artículo impugnado es arbitraria, puesto que impone un monto fijo para medir absolutamente todos los diversos tipos de daños que puedan causarse. Citando la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos señaló que el monto de la indemnización debe perseguir reparar el daño causado, volver las cosas al estado anterior a la causación del daño y, en caso de no ser posible, compensar el daño mediante el pago de daños y perjuicios. Indicó que la forma más idónea de garantizar que las indemnizaciones no sean excesivas es atribuyendo a la autoridad judicial la facultad de determinarlas con base en un principio, es decir, que las indemnizaciones deben corresponder a la reparación integral del daño. De esta forma, su determinación debe hacerse en forma individualizada, atendiendo a las particularidades de cada caso, incluyendo, la naturaleza y extensión de los daños causados, la posibilidad de rehabilitación del pasajero, los gastos médicos y tratamientos que se requieren para su curación o rehabilitación, el grado de incapacidad que pudiese llegar a determinársele, el grado de responsabilidad de las partes, su situación económica, etcétera, con la finalidad de fijar el pago de una indemnización por un monto suficiente para atender a las necesidades de cada caso en particular.

También se refirió a la indemnización justa señalando que ésta no necesariamente se encuentra encaminada a la restauración del equilibrio patrimonial perdido sino, además, a la reparación a los bienes de la personalidad, de manera que lo que persigue es una reparación integral con la cual el afectado pueda atender todas sus necesidades para llevar una vida digna. Por lo tanto, si lo que buscó el legislador a través del artículo 62 de la Ley de Aviación Civil era evitar reclamos injustificados o excesivos por las víctimas de hechos dañosos, ello no necesariamente se

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO

lograría con la medida establecida, sino que había otros medios más idóneos sin restringir los derechos fundamentales como, por ejemplo, que la autoridad aplicadora individualizara las indemnizaciones para lograr estrictamente la consecución de la reparación integral y plena del daño. Con base en los razonamientos anteriores, la Primera Sala revocó la sentencia recurrida declarando la inconstitucionalidad del artículo 62 de la Ley de Aviación Civil por vulnerar los derechos fundamentales protegidos por los artículos 1º y 4º de la Constitución mexicana, y concedió el amparo al quejoso de tal manera que no se le aplicara el límite de responsabilidad previsto en el artículo declarado inconstitucional. Para resolver el caso en cuestión, la Primera Sala citó la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos en los casos De los “Niños de la Calle” (Villagrán Morales y otros) y Blake, ambos contra Guatemala; Castillo Páez vs. Perú; Caso Garrido y Baigorria vs. Argentina, y Castañeda Gutman, González y otras (“Campo Algodonero”), Radilla Pacheco, Fernández Ortega y Otros, Rosendo Cantú y otra, y Cabrera García y Montiel Flores, todos contra México, a fin de identificar los elementos del concepto de “reparación integral”.

THE LIMITATION OF COMPENSATION
IN AERIAL ACCIDENTS WITHOUT CONSIDERING
THE BEHAVIOR OF THOSE RESPONSIBLE
AND THE DAMAGES CAUSED IN A SPECIFIC CASE,
CONTRAVENES THE RIGHT TO FULL REPARATION

Synopsis: In the judgment presented next, the First Chamber of the Mexican Supreme Court of Justice of the Nation decided on an amparo appeal filed against a judgment delivered by the Eleventh Collegiate Court in Civil Matters of the First Circuit, which applied a limitation to compensation by licensees or holders of national aviation permits for damages to passengers. In this regard, the Civil Aviation Law indicates that the licensee or concessionaire is responsible for damages caused to passengers during air transport, but limits their liability to the payment of compensation for up three times that contemplated in Article 1915 of the Federal Civil Code. This limitation is not applicable only if the victim, meaning the passenger, proves that the damage resulted from malice or bad faith of the licensee or concessionaire.

The claimant had suffered physiological damages of a cardiac, traumatic and neurological nature due to a “slide off runway” type of acci-

DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

dent, as a result of which he was declared to have full disability to work. Consequently, among other allegations, the claimant indicated that the limitation of the liability of national airlines set forth by Article 62 of the Civil Aviation law restricted his basic rights to health and integrity, since he was unable to obtain comprehensive reparation for the damages suffered, independently of whether the airline had acted with malice or bad faith, and taking into account that the burden of proof rested on him and not on the airline.

In this decision, the First Chamber of the Supreme Court expressed that the Collegiate Court had not considered that the limitation of responsibility established by Article 62 of the Civil Aviation Law can only be justified to the extent that it is reasonable and necessary to seek a constitutionally valid goal, which entailed that the fundamental rights of the passengers affected should not be restricted disproportionately.

To resolve the amparo appeal filed, the First Chamber basically considered that in the Civil Aviation Law the burden of proof rested on the passenger, which not only had to prove the negligence or fault but also malice or bad faith. The foregoing demonstrated that the limitation of the liability of the carrier, and the determining factor for this limitation not to be applicable, did not seek a constitutionally valid goal, given that it did not contribute to an improvement in the service, or in the efficiency or competitiveness; it did not update the legal framework in conformity with international regulations, and it did not seek the security of the passengers or the equilibrium or benefit of the users. In the opinion of the First Chamber, Article 62 of the aforementioned law only contributed to the carelessness and irresponsibility of the licensees, their dependents and employees, given that it ensured a limitation of their liability regardless of their behavior and of the damages caused, to the detriment of the physical integrity and health of the passengers.

In addition, it noted that the limitation of liability established by the challenged article was arbitrary as it establishes a fixed amount to measure all of the different types of damages caused. Citing the jurisprudence of the Inter-American Court of Human Rights, it indicated that the compensation amount should seek to provide reparation for the damage caused, returning things to their state before the damage was caused and, if the latter is not possible, to compensate through the payment of costs and damages. It asserted that the best way to guarantee that compensations are not excessive is to endow the judicial authority with the power to determine them based on a principle, meaning that the compensations must correspond to the full reparation of the damage. Thus, its determination shall be performed on an individual basis, addressing the specific needs of each case, including the nature and extent of the damages caused, the possibility of the passenger's rehabilitation, medical expenses and treatment required for his recovery or rehabilitation, the degree of disability that could be determined, the degree of liability of

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO

the parties, his economic situation, etc. in order to establish the payment of a compensation amount that is sufficient to address the needs of each specific case.

It also referred to fair compensation, indicating that it is not necessarily aimed at restoring the financial stability lost, but also at the reparation of the immaterial holdings, seeking comprehensive reparation through which the affected party can address all of his needs to lead a life with dignity. Thus, if what the legislator sought through Article 62 of the Civil Aviation Law was to prevent unjustified or excessive claims by victims of an event resulting in damages, this is not necessarily achieved with the measure established; rather, there are other more adequate means without restricting fundamental rights, such as, for example, that the applying authority determine the compensations individually to strictly achieve a comprehensive and full reparation of the damage.

Based on the foregoing, the First Chamber revoked the appealed judgment, declaring the unconstitutionality of Article 62 of the Civil Aviation Law since it infringed the fundamental rights protected by Articles 1 and 4 of the Mexican Constitution, and granted the appeal to the claimant, so that the limit of liability contemplated in the article declared unconstitutional would not apply to him.

To resolve the case under consideration, the First Chamber cited the jurisprudence of the Inter-American Court of Human Rights in the cases of “The Street Children” (Villagrán Morales et al.) and Blake, both against Guatemala; Castillo Páez v. Peru; Garrido and Baigorria v. Argentina; and Castañeda Gutman, González et al. (“Cotton Field”), Radilla Pacheco, Fernández Ortega et al., Rosendo Cantú et al., and Cabrera García and Montiel Flores, all against Mexico, to identify the elements of the concept of “full reparation.”

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN
MÉXICO

AMPARO DIRECTO EN REVISIÓN 1068/2011
SENTENCIA DE 19 DE OCTUBRE DE 2011

...

V I S T O S para resolver los autos relativos al amparo directo en revisión 1068/2011, interpuesto en contra de la sentencia dictada el diecisiete de marzo de dos mil once, por el Décimo Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito al resolver el amparo directo civil ***** relacionado con el amparo directo *****.

R E S U L T A N D O:

PRIMERO. Demanda de amparo. ...

SEGUNDO. Garantías constitucionales violadas y terceros perjudicados. ...

TERCERO. Trámite y resolución del juicio de amparo. ...

CUARTO. Interposición del recurso de revisión. ...

QUINTO. Trámite del recurso de revisión ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación. ...

SEXTO. Opinión del Agente del Ministerio Público. ...

SÉPTIMO. Radicación del asunto en la Primera Sala.

...

OCTAVO. Revisión Adhesiva. ...

C O N S I D E R A N D O:

PRIMERO. Competencia. ...

SEGUNDO. Oportunidad de los recursos.

DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

TERCERO. Antecedentes. Los antecedentes que se estiman necesarios para resolver el presente recurso, son los que a continuación se relatan:

Juicio natural. Este asunto deriva de un juicio ordinario mercantil, en el que la parte quejosa -en su calidad de pasajero de la aeronave *****, en el vuelo *****, con destino a *****- demandó de los terceros perjudicados el pago de daños y perjuicios, una indemnización por daño moral y el pago de gastos y costas, derivados del accidente tipo “despiste de avión” ocurrido el día treinta y uno de octubre de dos mil dos en la ciudad de *****, que ocasionó al actor daños fisiológicos de carácter cardiaco, traumatológico y neurológico, ... al que administrado con otros medios de prueba, se otorgó pleno valor probatorio:

...

En consecuencia, el diez de octubre de dos mil tres el Instituto Mexicano del Seguro Social determinó la incapacidad total permanente del quejoso para trabajar y, de forma posterior, el día treinta de junio de dos mil cuatro, la empresa *****, dio por terminada su relación de trabajo.¹

Por razón de turno tocó conocer del juicio natural al Juez Noveno de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal, y seguido en sus trámites, el treinta y uno de agosto de dos mil nueve dictó sentencia en la que resolvió que resultó procedente la vía intentada, pero *improcedentes las acciones que ejerció la parte actora en contra de los codemandados*, y por tanto, procedente la excepción de falta de acción hecha valer por los codeemandados, en consecuencia, los absolvió de todas las prestaciones reclamadas.

Apelación. Inconforme con dicha resolución, el actor interpuso recurso de apelación, del cual conoció el Segundo Tribunal Unitario en Materia Civil y Administrativa del Primer Circuito, quien dictó sentencia el veintidós de marzo de dos mil diez, *confirmando la de primer grado* y condenando al actor al pago de costas en ambas instancias.

¹ ...

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO

Primer amparo directo. En contra de la anterior determinación, la parte quejosa presentó demanda de amparo directo, de la cual conoció el Décimo Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito radicándola bajo el número D.C. *****, quien por sentencia de doce de agosto de dos mil diez resolvió **conceder el amparo** al quejoso para el efecto de que la autoridad responsable: **a.** Dejara insubsistente la sentencia de veintidós de marzo de dos mil diez. **b.** Emitiera una nueva resolución sobre la base de los lineamientos establecidos en dicha ejecutoria, en la que determinara que la valoración conjunta de los medios de prueba aportados al proceso *permiten tener por demostrada la relación de causalidad entre el daño y la conducta o evento dañoso*. **c.** Hecho lo anterior, con plenitud de jurisdicción, resuelva conforme a sus atribuciones lo que estimara pertinente, respecto a la *responsabilidad civil objetiva y daño moral*.

Sentencia cumplimentadora del primer amparo. Por sentencia dictada el dieciocho de octubre de dos mil diez el Segundo Tribunal Unitario en Materias Civil y Administrativa del Primer Circuito dejó insubsistente la resolución de veintidós de marzo de dos mil diez y en su lugar dictó otra, en la que *determinó modificar la sentencia de primera instancia para tener por acreditada la pretensión del actor respecto a la acción de responsabilidad civil objetiva y la de daño moral*, condenando a los codemandados a pagar al actor la cantidad de \$*****1) **por ambos conceptos**, en términos del artículo 62 de la Ley de Aviación Civil. Resolvió asimismo que *el actor no probó la acción de responsabilidad civil subjetiva ni la autónoma de daño moral que ejercitó en contra de los codemandados*, absolviendo a los codemandados de las demás prestaciones reclamadas, sin hacer una especial condena en costas.

Segundo Amparo Directo. El once de noviembre de dos mil diez, el quejoso interpuso un segundo juicio de amparo directo en contra de la sentencia de dieciocho de octubre de dos mil diez, *en la cual impugnó la constitucionalidad del artículo 62 de la Ley de Aviación Civil*, misma que fue radicada en el índice del Décimo Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito, bajo el número *****, y seguida en su trá-

DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

mite el tribunal del conocimiento mediante sesión de diecisiete de marzo de dos mil once dictó resolución, en la que *sostuvo la constitucionalidad del 62 de la Ley de Aviación Civil*, pero **concedió el amparo** al quejoso para el efecto de que la responsable: **a.** Deje insubsistente la sentencia de dieciocho de octubre de dos mil diez, y **b.** Emita otra resolución, en la que siguiendo los lineamientos trazados en dicha ejecutoria, reitere las consideraciones que no fueron materia de la concesión, y resuelva en los términos del artículo 1916 del Código Civil Federal lo relativo a la indemnización por daño moral.

...

Recurso de Revisión. En contra de dicha resolución el quejoso interpuso el presente recurso de revisión.

CUARTO. Cuestiones necesarias para resolver el asunto. Los argumentos que serán estudiados en esta instancia, son los que a continuación se sintetizan.

1. Conceptos de violación: La parte quejosa hizo valer, en lo que interesa, los siguientes planteamientos de inconstitucionalidad:

...

2. Consideraciones de la sentencia recurrida. El Tribunal Colegiado resolvió lo siguiente:

En relación al planteamiento de improcedencia realizado por los terceros perjudicados en sus alegatos, en el sentido de que el quejoso consintió desde su demanda inicial del juicio natural la aplicación de los artículos 62 y 64 de la Ley de Aviación Civil, ya que en ellos fundamentó su reclamo, el colegiado sostuvo, en lo que interesa, lo que a continuación se transcribe:

...

En relación al planteamiento de constitucionalidad realizado por la parte quejosa sostuvo lo que a continuación se sintetiza:

...

3. Agravios: La parte quejosa hace valer, en síntesis, los agravios siguientes:

...

QUINTO. Procedencia del recurso. ...

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO

SEXTO. Problemática jurídica a resolver. En el presente asunto deberá dilucidarse, en primer lugar, si son fundados los agravios de la parte quejosa, y en su caso, determinar si el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil supera el escrutinio de constitucionalidad.

SÉPTIMO. Estudio de fondo. Esta Primera Sala estima que son **fundados** los agravios de la parte quejosa en los que aduce que el Tribunal Colegiado del conocimiento no realizó en forma adecuada el estudio de constitucionalidad planteado, debido a que omitió tomar en cuenta que el principio de proporcionalidad tiene por objeto asegurar la supremacía de los derechos fundamentales contenidos en las normas constitucionales, de manera que se vean limitados sólo en la medida estrictamente indispensable, y por lo tanto, no ponderó que la limitación en responsabilidad que impone el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil sólo puede justificarse en la medida en que sea razonable y necesaria para perseguir una finalidad constitucionalmente válida, lo que implica que no debe restringir en forma desmedida o desproporcionada los derechos fundamentales de los pasajeros que sean afectados.

Para efectos del análisis correspondiente, el estudio se dividirá en tres apartados. En el primer apartado se hará referencia a la regulación mexicana vigente en materia de responsabilidad derivada de accidentes aéreos, y para situar el estudio en el contexto adecuado, se hará referencia a su origen, y a la regulación internacional sobre el tema. En el segundo apartado, se hará una referencia a los derechos fundamentales que el quejoso aduce fueron violados, y en el tercer apartado, se realizará el estudio de constitucionalidad del artículo 62 de la Ley de Aviación Civil.

Régimen de responsabilidad derivada de accidentes aéreos.

Los artículos que regulan la responsabilidad por daños a *pasajeros* en la Ley de Aviación Civil vigente en México, disponen lo siguiente:

“Capítulo IV

Del servicio de transporte aéreo

Sección Primera

Generalidades

DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

Artículo 17. 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.

[...] Capítulo XII

De la responsabilidad por daños

Sección Primera

De los daños a pasajeros, equipaje y carga

Artículo 61. 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.

En el caso de pasajeros, se entenderá que los daños se causaron en el transporte, si ocurren desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave hasta que ha descendido de la misma.

[...] Artículo 62. Para los daños a pasajeros, el derecho a percibir indemnizaciones se suietará a lo dispuesto por el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, salvo por lo que se refiere al monto que será el triple de lo previsto en dicho artículo. Para la prelación en el pago de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

[...] Artículo 64. En los casos de las indemnizaciones previstas en los artículos 62 y 63 anteriores, el concesionario o permisionario no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad, y deberá cubrir los daños y perjuicios causados en términos del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, si se comprueba que los daños se debieron a dolo o mala fe del propio concesionario o permisionario o de sus dependientes o empleados, o cuando no se expida el billete de pasaje o boleto, el talón de equipaje o la carta de porte o guía de carga aérea, según corresponda.

Para el pago de las indemnizaciones se tomará como base el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal, en la fecha en que ocurran los daños.

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO

Artículo 66. [...] Para los daños a personas, las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de un año, a partir de la fecha de los hechos que les dieron nacimiento o, en su defecto, de la fecha de iniciación del viaje prevista en el contrato de transporte.

Artículo 67. Los concesionarios o permisionarios del servicio al público de transporte aéreo estarán exentos de las responsabilidades por daños causados en los siguientes casos:

I. A pasajeros, por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

[...]

Artículo 68. Los daños que sufran las personas o carga transportadas en aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo privado comercial se sujetarán a las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal.

Artículo 69. Será nula de pleno derecho toda cláusula que se inserte en los contratos de transporte con objeto de establecer límites de responsabilidad inferiores a los previstos en los artículos 62 y 63 anteriores, o que establezcan causas de exoneración de responsabilidad distintas de las previstas en el artículo 67 anterior. La nulidad de tales cláusulas no implicará la del contrato de transporte”.

Según se puede advertir, si bien la Ley de Aviación Civil parte de que el concesionario o permisionario es *responsable* de los daños causados a pasajeros durante el transporte aéreo, la realidad es que la ley limita su responsabilidad, de manera que sólo los obliga a pagar una indemnización hasta por el triple de lo previsto en el artículo 1915 del Código Civil Federal² -equivalente a \$*****-, según el cálculo realizado por la responsable-. Dicha limitación en responsabilidad es la regla general, y sólo deja de surtir efectos si *la parte afectada prueba* que el daño derivó del dolo o mala fe del concesionario o permisionario, sus dependientes o empleados -regla de excepción-.

La Ley de Aviación Civil fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el quince de mayo de mil novecientos noventa y

² ...

DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

cinco. Con anterioridad, era la Ley de Vías Generales de Comunicación la que regulaba el transporte aéreo, así como la limitación de responsabilidad a favor de los concesionarios.³

...

Lo anterior pone en evidencia que la regulación internacional del sistema de transporte aéreo, ha culminado con el reconocimiento de que “un sistema de responsabilidad ilimitada en caso de muerte o lesión del pasajero resulta adecuado en el contexto de un sistema de transporte aéreo moderno y seguro”.

Sentada la regulación vigente del transporte aéreo internacional, conviene ahora hacer referencia a los derechos fundamentales susceptibles de ser violados en perjuicio de un pasajero en un accidente aéreo.

Derechos fundamentales en juego (dignidad humana, derecho a la salud y a la integridad física, derecho a una reparación integral).

El diez de junio del presente año se publicó en el Diario Oficial de la Federación el “Decreto por el que se modifica la denominación del Capítulo I del Título Primero y reforma diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”. Dicho decreto es el resultado de diversas iniciativas presentadas por los diferentes partidos políticos, con la intención de incorporar al derecho interno la obligación de los órganos del Estado de *respetar, aplicar y hacer efectivos* los derechos humanos previstos en los instrumentos internacionales celebrados por México.

... la reforma tuvo por objeto modernizar el marco jurídico mexicano en torno a la protección *cabal* de los derechos fundamentales, y obligar a los órganos del Estado a promoverlos, respetarlos, protegerlos y garantizarlos, para lo cual se consideró necesario incorporar a la Constitución Federal los derechos humanos contenidos en los diversos tratados internacionales celebrados por el Estado Mexicano, para que tras su incorporación como normas constitucionales que regulan el actuar de los órganos del Estado, trasciendan -y se garantice su aplicación- a todo el ordenamiento jurídico, y no sólo como normas secundarias.

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO

Se desprende la intención del constituyente permanente de garantizar que los derechos humanos contemplados por los instrumentos internacionales tengan una *aplicación eficaz y directa*, que contribuyan al máximo a mejorar y desarrollar la idea de dignidad humana.

Finalmente se incorpora expresamente en el artículo 1º de la Constitución Federal el principio de interpretación de los tratados internacionales en materia de derechos humanos, conocido como “pro personae” o “pro homine” que indica que los derechos humanos deben ser interpretados favoreciendo la protección más amplia posible, e interpretando del modo más estricto posible las normas que los menoscaban, que deriva del artículo 29 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos.⁴

Lo anterior pone en evidencia la voluntad constitucional de asegurar, en los más amplios términos, el goce de los derechos fundamentales y que las limitaciones a ellos sean concebidas restrictivamente, de conformidad con el carácter excepcional que la Constitución y los tratados internacionales les atribuyen.

En consecuencia, en el análisis de constitucionalidad que se hará en el apartado siguiente, deberá tenerse en cuenta que no sólo debe atenderse a si la norma impugnada limita con base en alguna finalidad legítima los derechos fundamentales de los pasajeros, sino que deberá velarse por su protección más amplia.

...

⁴ “Artículo 29. Normas de Interpretación. Ninguna disposición de la presente Convención puede ser interpretada en el sentido de: a) permitir a alguno de los Estados Partes, grupo o persona, suprimir el goce y ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en la Convención o limitarlos en mayor medida que la prevista en ella; b) limitar el goce y ejercicio de cualquier derecho o libertad que pueda estar reconocido de acuerdo con las leyes de cualquiera de los Estados Partes o de acuerdo con otra convención en que sea parte uno de dichos Estados; c) excluir otros derechos y garantías que son inherentes al ser humano o que se derivan de la forma democrática representativa de gobierno, y d) excluir o limitar el efecto que puedan producir la Declaración Americana de Derechos y Deberes del Hombre y otros actos internacionales de la misma naturaleza. Este principio también ha sido recogido por otros instrumentos internacionales protectores de los derechos humanos, como el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (artículo 5) y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (artículo 5)”.

DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

En este punto, debe precisarse que el artículo 79 de la Ley de Amparo faculta a los jueces constitucionales a corregir los preceptos constitucionales citados por las partes, así como a analizar en su conjunto todos sus razonamientos para resolver la cuestión efectivamente planteada.⁵

Con base en lo anterior, esta Sala observa que, aun cuando el quejoso no haya citado expresamente en su demanda de amparo el artículo 4º constitucional como vulnerado, de la lectura íntegra de la misma se advierte que el quejoso se duele de la afectación a su salud y a su integridad, así como, que la limitación a la responsabilidad de las aerolíneas nacionales impuesta por el artículo impugnado, le limita sus derechos fundamentales al no poder obtener una indemnización integral, que en la medida posible, lo compense de los daños y perjuicios sufridos.

Por las razones precisadas, a continuación se analizará el contenido del artículo 4º constitucional, el cual dispone que **“toda persona tiene derecho a la protección de la salud”**.

En la **Declaración Universal de los Derechos Humanos**, ...

La **Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto De San José)**,⁶ en lo que interesa señala:

“Artículo 1º Obligación de Respetar los Derechos.

1. Los Estados Partes en esta Convención se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en ella y a garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.

2. Para los efectos de esta Convención, persona es todo ser humano.

Artículo 5º. Derecho a la Integridad Personal.

⁵ ...

⁶ Suscrita en la conferencia especializada interamericana sobre derechos humanos celebrada en San José, Costa Rica del siete al veintidós de noviembre de mil novecientos sesenta y nueve.

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO

1. *Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, psíquica y moral.*

Artículo 11. Protección de la Honra y de la Dignidad.

1. *Toda persona tiene derecho al respeto de su honra y al reconocimiento de su dignidad.*

Artículo 63

1. *Cuando decida que hubo violación de un derecho o libertad protegidos en esta Convención, la Corte dispondrá que se garantice al lesionado en el goce de su derecho o libertad conculcados. Dispondrá asimismo, si ello fuera procedente, que se reparen las consecuencias de la medida o situación que ha configurado la vulneración de esos derechos y el pago de una justa indemnización a la parte lesionada”.*

En el **Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales**,⁷ en lo que interesa, se señala:

...

De los artículos que fueron transcritos se desprende que tanto la Constitución Federal, como diversos tratados internacionales suscritos por México, reconocen a la *dignidad humana*, al *derecho a la salud* y a la integridad física como derechos fundamentales. Asimismo, en diversos precedentes, este Alto Tribunal se ha pronunciado sobre esos derechos fundamentales, como sigue.

En el Amparo en Revisión *****, el Tribunal Pleno sostuvo que **la teleología del artículo 4º constitucional es la procuración de la salud y el bienestar de los seres humanos**, lo cual se consideró se derivaba de la exposición de motivos y de los dictámenes de las Cámaras de Senadores y de Diputados, que dieron origen a su reforma de tres de febrero de mil novecientos ochenta y tres, en la cual se decidió elevar al rango constitucional el derecho a la “protección de la salud”.

...

De lo anterior se desprende que el artículo 4º constitucional, así como, diversos tratados internacionales celebrados por México, consideran de *fundamental importancia la procuración de*

⁷ Adoptado y abierto a la firma, ratificación y adhesión por la Asamblea General en su resolución 2200 A (XXI), de 16 de diciembre de 1966.

DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

la salud de los seres humanos, buscando con ello su pleno desarrollo y bienestar. En consecuencia, el legislador secundario, al emitir disposiciones que incidan en dicho derecho fundamental, debe tomar en cuenta las directrices que dicho precepto y los tratados internacionales establecen en relación con la vida y dignidad humana, que el legislador debe proteger al reglamentar ese derecho subjetivo público.

El legislador, al reglamentar las disposiciones constitucionales, está obligado a seguir los lineamientos que en la propia Constitución Federal y en los tratados internacionales sobre derechos humanos se contienen, pues dentro de su obligación de expedir las normas secundarias, implícitamente se contiene el deber de que las mismas se ajusten a todas las disposiciones de la Carta Magna, y que los derechos humanos consagrados en la Constitución y en los Tratados Internacionales no se vean menoscabados o restringidos, salvo en la medida que sea estrictamente indispensable para atender al interés común o a un interés superior.

En el Amparo en Revisión ***** , el Tribunal Pleno agregó que **el derecho a la protección a la salud está vinculado al reconocimiento que el artículo 1º de la Carta Magna hace a la dignidad humana**, ya que *para vivir dignamente es indispensable que, en la medida de lo posible, la persona cuente con todos los apoyos institucionales, médicos y psicológicos necesarios para conservar, mejorar o recuperar su salud, lo cual se traduce en una mejor calidad de vida e incluso en la prolongación de ésta.*

Por otra parte, en el Amparo Directo 6/2008, el Tribunal Pleno sostuvo que nuestro orden fundamental reconoce una **superioridad de la dignidad humana**, prohibiéndose cualquier conducta que la violente. Se agregó que la doctrina jurídica ha sentado que la dignidad del hombre es inherente a su esencia, a su ser. Se trata del reconocimiento de que, en el ser humano, hay una dignidad que debe ser respetada en todo caso, pues “se trata del derecho a ser considerado como ser humano, como persona, es decir, como ser de eminente dignidad”. ...

Asimismo, el derecho de toda persona a la salud, que reconoce la Constitución Federal y se contiene en los citados documen-

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO

tos internacionales, según se indicó, no sólo se constriñe a no padecer, o bien, a prevenir y tratar una enfermedad, pues ello desconocería la propia naturaleza humana y la dignidad de las personas; sino que *va más allá, pues no sólo comprende su estado físico, sino aspectos internos y externos, como el buen estado mental y emocional del individuo. Lo que lleva a que la doctrina haya señalado que la salud es, en realidad, la obtención de un determinado bienestar general, que se integra necesariamente por el estado físico, mental, emocional y social del sujeto.* Derivándose o comprendiéndose, entonces, un derecho fundamental más, que es el derecho a la integridad físico-psicológica.

Finalmente, de la Convención Americana sobre Derechos Humanos se desprende el *derecho a una “justa indemnización”* ante la vulneración de los derechos fundamentales de la parte lesionada.

La Corte Interamericana de Derechos Humanos ha desarrollado en su jurisprudencia los criterios relativos a la naturaleza y alcances de la obligación de reparar⁸, y dentro de éstos el concepto de daño inmaterial y los supuestos en que corresponde indemnizarlo⁹, atendiendo al daño causado. Una “justa indem-

⁸ Cfr. Corte IDH. *Caso Castañeda Gutman Vs. Estados Unidos Mexicanos. Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas*. Sentencia de 6 de agosto de 2008. Serie C No. 184, párr. 214. *Caso González y otras (“Campo Algodonero”) Vs. México. Excepción Preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas*. Sentencia de 16 de noviembre de 2009. Serie C No. 205, párrs. 446 y 447. *Caso Radilla Pacheco Vs. Estados Unidos Mexicanos. Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas*. Sentencia de 23 de noviembre de 2009. Serie C No. 209, párr. 327. *Caso Fernández Ortega y Otros Vs. México. Excepción Preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas*. Sentencia de 30 de Agosto de 2010. Serie C No. 215, párrs. 220 y 221. *Caso Rosendo Cantú y otra Vs. México. Excepción Preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas*. Sentencia de 31 de agosto de 2010. Serie C No. 216, párr. 203, y *Caso Cabrera García y Montiel Flores Vs. México. Excepción Preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas*. Sentencia de 26 de noviembre de 2010. Serie C No. 220. párr. 208 y 209.

⁹ Ese Tribunal ha establecido que el daño inmaterial “puede comprender tanto los sufrimientos y las aflicciones causados a la víctima directa y a sus allegados, el menoscabo de valores muy significativos para las personas, así como las alteraciones, de carácter no pecuniario, en las condiciones de existencia de la víctima o su familia”. *Caso Fernández Ortega y Otros Vs. México. Excepción Preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas*. Sentencia de 30 de Agosto de 2010, Serie C No. 215, párr. 289. *Caso Rosendo Cantú y otra Vs. México*.

DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

nización” o “indemnización integral” implica volver las cosas al estado en que se encontraban, el restablecimiento de la situación anterior y de no ser esto posible, establecer el pago de una indemnización como compensación por los daños ocasionados¹⁰ al surgir el deber de reparar.¹¹

La reparación debe, en la medida de lo posible, anular todas las consecuencias del acto ilícito y restablecer la situación que debió haber existido con toda probabilidad, si el acto no se hubiera cometido. Conforme a la interpretación realizada por la Corte Interamericana de Derechos Humanos respecto del derecho de reparación, el daño causado es el que determina la indemnización. Las reparaciones, como el término lo indica, consisten en las medidas que tienden a hacer desaparecer los efectos de las violaciones cometidas. Su naturaleza y su monto dependen del nexo causal con los hechos del caso, las violaciones declaradas, los daños acreditados, así como con las medidas solicitadas para reparar los daños respectivos.¹² Las reparaciones no pueden implicar ni enriquecimiento ni empobrecimiento para la víctima o sus sucesores.¹³

...

Excepción Preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 31 de agosto de 2010. Serie C No. 216, párr. 275 y *Caso Cabrera García y Montiel Flores Vs. México. Excepción Preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas.* Sentencia de 26 de noviembre de 2010. Serie C No. 220, párr. 255.

¹⁰ Cfr. Corte IDH. *Caso González y otras (“Campo Algodonero”) Vs. México. Excepción Preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas.* Sentencia de 16 de noviembre de 2009. Serie C No. 205. párrs.450 y 451.

¹¹ Cfr. Corte Permanente de Justicia Internacional, *caso Chorzów*, PCIJ reports, Ser. A, núm 17, 1928, p.4.

¹² Cfr. Corte IDH. *Caso González y otras (“Campo Algodonero”) Vs. México. Excepción Preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas.* Sentencia de 16 de noviembre de 2009. Serie C No. 205. párr.447. *Caso Fernández Ortega y Otros Vs. México. Excepción Preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas.* Sentencia de 30 de Agosto de 2010, Serie C No. 215, párr. 221; *Caso Rosendo Cantú y otra Vs. México. Excepción Preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas.* Sentencia de 31 de agosto de 2010. Serie C No. 216. párr. 204, y *Caso Cabrera García y Montiel Flores Vs. México. Excepción Preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas.* Sentencia de 26 de noviembre de 2010. Serie C No. 220. párr. 209.

¹³ Cfr. Corte IDH. *Caso González y otras (“Campo Algodonero”) Vs. México. Excepción Preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas.* Sentencia de 16 de noviembre de 2009. Serie C No. 205. párrs.450 y 451.

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO

La *restitución*, siempre que sea posible, ha de devolver a la víctima a la situación anterior. La *indemnización* ha de concederse, *de forma apropiada y proporcional a la gravedad de la violación y a las circunstancias de cada caso*, atendiendo a (a) el daño físico o mental, (b) la pérdida de oportunidades, en particular las de empleo, educación y prestaciones sociales, (c) los daños materiales y la pérdida de ingresos, incluido el lucro cesante, (d) los perjuicios morales, y (e) los gastos de asistencia jurídica o de expertos, medicamentos y servicios médicos y servicios psicológicos y sociales.

La reparación ha de ser proporcional a la gravedad de las violaciones y al daño sufrido.

No pasa inadvertido para esta Primera Sala, que la jurisprudencia relativa a los alcances de la obligación de reparación integral ha sido desarrollada atendiendo principalmente a las violaciones de derechos humanos perpetradas por los Estados, sus órganos o funcionarios. Sin embargo, lo anterior no quiere decir que la vulneración a los derechos fundamentales de los gobernados, realizada por particulares, esté permitida. Si se atendiera a dicha interpretación, se podría hacer nugatorio el respeto a los derechos humanos de los gobernados, así como, la obligación que el artículo 1º de la Constitución Federal y los tratados internacionales imponen a los órganos del Estado de promover, respetar, proteger y garantizar la eficacia de los derechos humanos.

...

De conformidad con lo anterior, corresponde al Estado tomar las medidas necesarias para asegurarse de que cualquier violación a los derechos fundamentales de los gobernados, ocasionada por particulares, sea reparada por el causante del daño.

Ahora bien, no pasa desapercibido que la parte quejosa alega también, de manera destacada, una violación al principio de igualdad en relación con los artículos 1º y 13 constitucionales, sobre la base de que el artículo impugnado establece un límite a la responsabilidad de los concesionarios de transporte aéreo que los pasajeros no tienen, así como, una violación al artículo 17 constitucional, por el hecho de que el precepto reclamado introduce un esquema de parcialidad en favor de los concesionarios del transporte aéreo

DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

nacional, toda vez que dichas manifestaciones deben analizarse conjuntamente con los argumentos mediante los cuales el quejoso pretende demostrar que la limitación impuesta a la responsabilidad de los concesionarios no está constitucionalmente justificada, puesto que no atiende a una finalidad constitucionalmente válida, ni cumple con los requisitos de ser objetiva ni razonable, lo que ocasiona que limite en forma desmedida e innecesaria los derechos fundamentales de los pasajeros.

Lo anterior se considera así, pues de la lectura íntegra de los conceptos de violación se advierte que la referida parcialidad, y desigualdad la hace descansar en el establecimiento de un límite injustificado que impide a los pasajeros recibir en toda su integridad la indemnización correspondiente.

Sentado el análisis de los derechos humanos que se estiman violados, así como, el deber de reparación a cargo del responsable del daño, a continuación se procederá al análisis de constitucionalidad de la norma impugnada.

Análisis constitucional.

En síntesis, el quejoso aduce que el Tribunal Colegiado, en su análisis de constitucionalidad, no respetó los derechos fundamentales que se ven vulnerados por el artículo impugnado, como el derecho a la salud, el derecho a una vida digna, y a la integridad física y psíquica, ya que por mayoría de votos determinó que el artículo impugnado “persigue una finalidad constitucionalmente admisible consistente en proteger a los pasajeros de aeronaves nacionales en caso de sufrir algún daño durante el transporte”, *lo cual es erróneo*, dado que la finalidad que realmente persigue el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil **NO** es proteger a los pasajeros en caso de sufrir algún daño durante el transporte, sino limitar la responsabilidad de las aerolíneas a un monto máximo para reparar dichos daños, finalidad constitucionalmente inadmisibles.

Que el artículo 62 impugnado rompe con todos los principios protegidos por la Constitución Federal y los tratados internacionales de los cuales México es parte, ya que el artículo

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO

1º constitucional proclama que todo individuo debe gozar de las garantías que la Constitución otorga, las cuales no pueden restringirse sino en los casos y bajo las condiciones que la misma establece, lo que evidencia la voluntad constitucional de asegurar, en los más amplios términos, el goce de los derechos fundamentales, y que su limitación sea concebida restrictivamente, no en forma caprichosa o arbitraria.

Que el método de análisis que siguió el Tribunal Colegiado partió de una premisa falsa, y por consecuencia, llega a una conclusión incorrecta, pues la limitación de responsabilidad que establece el artículo impugnado depende de un criterio totalmente ajeno, como lo es el dolo o mala fe de los concesionarios, y que el blindaje explícito que la Ley de Aviación Civil otorga a los concesionarios no descansa en una razón objetiva, porque el objetivo evidente es proteger el patrimonio de los concesionarios limitando su responsabilidad civil, en detrimento del patrimonio, salud y derechos humanos de los pasajeros.

Que el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil no persigue los fines de la ley, pues castigar a un pasajero dañado en su salud con una indemnización limitada en nada influye para impulsar la industria aeronáutica, mejorar los servicios de transportación o la seguridad de los usuarios del transporte aéreo, sino todo lo contrario.

Que conforme a los criterios de la Corte Interamericana de Derechos Humanos la reparación debe, en la medida de lo posible, anular todas las consecuencias del acto ilegal y restablecer la situación que debió haber existido con toda probabilidad, si el acto no se hubiera cometido. Que el daño causado es el que determina la reparación, nunca un monto prefijado. El **juicio de valor ex ante** que establece el precepto impugnado limita la posibilidad real de los pasajeros de restablecer su situación anterior o recibir el pago de una indemnización adecuada, en su perjuicio, y en beneficio del causante del daño, puesto que no se pueden tomar en consideración las circunstancias propias del caso de origen, la naturaleza y valor de los derechos afectados, la medida y extensión del daño, la conducta de los concesionarios, ni las consecuencias de esa conducta a la luz de los

DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

derechos del pasajero afectado. La única valoración que hace es meramente subjetiva para verificar si hubo dolo o mala fe.

Que la medida impuesta por el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil produce dos consecuencias contrarias a los fines de la ley de proteger a los pasajeros: (1) sólo hay una reparación parcial, de manera que los pasajeros deben interiorizar y pagar de su propio peculio el daño no reparado -debiéndose tomar en cuenta que en el caso concreto el quejoso está materialmente imposibilitado para hacerlo pues no puede siquiera trabajar para atender sus necesidades médicas y familiares-, y (2) al no interiorizar los concesionarios los costos de sus acciones no tienen un incentivo para mejorar la calidad de los servicios que prestan.

Que si lo que se pretendió evitar fue reclamos injustificados o excesivos por las víctimas de hechos dañosos, ello no necesariamente se evita con la medida establecida, sino que hay otros medios más idóneos para lograrlo sin restringir los derechos fundamentales, como el que la autoridad aplicadora individualice las indemnizaciones para lograr estrictamente la consecución de un fin: la reparación integral y plena del daño.

Que con el límite establecido, los daños estarán tasados de una manera idéntica, sin importar las diferencias que existan en el grado de responsabilidad del sujeto que causó el daño y las consecuencias que pueda acarrear, de manera que los daños que requieran de una indemnización mayor nunca se podrán resarcir de manera plena y satisfactoria.

La parte quejosa concluye que bajo dichas premisas, es evidente que el límite establecido en el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil se constituye en una disposición que sólo limita negativamente los alcances del derecho constitucional a recibir una indemnización plena e integral por los daños generados a los derechos fundamentales, que además, resulta contraria a las obligaciones internacionales que el Estado Mexicano ha adquirido.

Esta Primera Sala estima que los agravios que han sido sintetizados son **fundados**, con base en los razonamientos que a continuación se exponen.

En principio, cabe recordar que esta Sala ha determinado que los derechos constitucionales no son absolutos y, por tan-

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO

to, todos admiten restricciones. Sin embargo, *la regulación de dichas restricciones no puede ser arbitraria*, sino que debe basarse en razones jurídicas que pasan por la constatación de tres pasos en sede de jurisdicción constitucional a) *ser admisibles dentro del ámbito constitucional*, esto es, el legislador ordinario sólo puede restringir o suspender el ejercicio de las garantías individuales con objetivos que puedan enmarcarse dentro de las previsiones de la Carta Magna; b) debe ser una regulación necesaria para asegurar la obtención de los fines que fundamentan la restricción constitucional, es decir, no basta que la restricción sea en términos amplios útil para la obtención de esos objetivos, sino que debe ser la idónea para su realización, lo que significa que el fin buscado por el legislador no se pueda alcanzar razonablemente por otros medios menos restrictivos de derechos fundamentales; y, c) debe ser proporcional, esto es, la medida legislativa debe respetar una correspondencia entre la importancia del fin buscado por la ley, y los efectos perjudiciales que produce en otros derechos e intereses constitucionales, en el entendido de que la persecución de un objetivo constitucional no puede hacerse a costa de una afectación innecesaria o desmedida a otros bienes y derechos constitucionalmente protegidos.¹⁴

Ahora bien, para efectos de determinar cuál es la finalidad que persigue la norma impugnada, conviene atender a la exposición de motivos de la iniciativa de Ley de Aviación Civil presentada por el Ejecutivo Federal el veinte de abril de mil novecientos noventa y cinco, que en lo que interesa sólo señala:

“[...] el proyecto de ley que mediante esta iniciativa se somete a la consideración de esa soberanía, atiende a la necesidad de actualizar y proyectar esta actividad, dentro de un marco que propicie la prestación de servicios en forma eficiente, competitiva v. sobre todo, segura. El actual ordenamiento jurídico que regula la operación de la aviación civil, data de mil novecientos cuarenta y está comprendido dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Bajo este marco legal, el modelo de desarrollo del transporte aéreo que se aplicó hasta finales de los ochenta, resultó congruente

¹⁴ ...

DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

con un esquema económico basado en la sobre regulación y la protección a la industria nacional.

[...] Derivado de lo anterior, la aviación en nuestro país enfrenta hoy importantes retos que, a fin de ser superados, requieren de una adecuación estructural y legal, para así alentar una participación más amplia y equitativa en beneficio del público usuario. Parte de la problemática existente en el sector tiene su origen tanto en condiciones internacionales adversas, como en la falta de un adecuado marco regulatorio que otorgue certidumbre, orden y transparencia a todos los agentes participantes.

[...] En este renglón, autoridades y trabajadores habrán de sumar esfuerzos para configurar una aviación que pueda movilizar el tráfico aéreo que demanda el proceso de desarrollo, con seguridad, calidad y eficiencia.

[...] Con estas consideraciones, la presente iniciativa de Ley de Aviación Civil persigue alcanzar los siguientes objetivos fundamentales:

Primero. Actualizar el marco jurídico aplicable a la aviación civil, manteniendo la soberanía nacional sobre el espacio aéreo.

Segundo: Promover el desarrollo de sistemas de transporte aéreo, en condiciones de seguridad y permanencia.

Tercero: Fortalecer las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como autoridad aeronáutica. Cuarto: Consolidar la regulación del uso y aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, bajo condiciones de competencia equitativa y de protección al ambiente. Quinto: precisar el régimen de otorgamiento de concesiones y permisos para la explotación de rutas aéreas, en atención a la importancia que representa cada una de las modalidades en la prestación de los servicios aéreos.

Sexto: Ordenar regular la operación de las diferentes modalidades del transporte aéreo, y definir los esquemas tarifarios y de competencia para cada una de ellas, y,

Séptimo: Apoyar el sano desarrollo y la modernización de líneas aéreas nacionales en el nuevo marco de competencia internacional...

[...] A lo largo de la ley cuya iniciativa se presenta, se da especial énfasis a los aspectos vinculados con la se-

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO

guridad de los pasajeros y sus bienes, mediante la adopción de medidas que conduzcan a garantizar las máximas condiciones de seguridad en operación de las aeronaves. [...] Otro punto más relacionado con la seguridad en la operación aérea es la que se refiere a la obligación de los concesionarios y permisionarios de contar con certificado de aeronavegabilidad vigente para la operación de todas y cada una de las respectivas aeronaves. **Igualmente importante es la obligación de mantener vigente un seguro que ampare los daños que pudieren ocasionarse por la operación misma de las aeronaves a pasajeros, terceros o bienes.**

*[...] La modernización del sistema aeronáutico mexicano, a través de cambios estructurales y de adecuaciones legales, contribuyen a que **la prestación de servicios aéreos se lleve a cabo con eficiencia, competencia, certidumbre y sobre bases no discriminatorias, en beneficio del público usuario.***

De manera relevante, este nuevo esquema de competencia en el sector debe venir aparejado de medidas claras y precisas en favor de la seguridad en el servicio para los pasajeros y sus bienes, así como para la carga y el correo”.

...
De la transcripción anterior se desprende que, en lo que interesa, el legislador consideró que las finalidades de la Ley de Aviación Civil son actualizar el marco jurídico para promover el desarrollo de los sistemas de transporte aéreo en condiciones de seguridad y permanencia, propiciar la prestación de servicios con calidad en forma eficiente, competitiva y, sobre todo, segura, garantizando los más altos niveles de seguridad en beneficio del público usuario.

Sin lugar a dudas dichas finalidades pueden considerarse constitucionalmente válidas, pues están dirigidas a la protección de los pasajeros. Sin embargo, se observa que el artículo 62 de la Ley de Aviación no persigue dichos fines, sino más bien *todo lo contrario*, según se demostrará a continuación. Para dichos efectos, a continuación se transcriben nuevamente los ar-

DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

títulos relevantes, que regulan el régimen de responsabilidad civil de los concesionarios del transporte aéreo nacional en relación a daños a pasajeros.

“Artículo 61. 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.

En el caso de pasajeros, se entenderá que los daños se causaron en el transporte, si ocurren desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave hasta que ha descendido de la misma.

[...] Artículo 62. Para los daños a pasajeros, el derecho a percibir indemnizaciones se suietará a lo dispuesto por el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, salvo por lo que se refiere al monto que será el triple de lo previsto en dicho artículo. Para la prelación en el pago de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

[...] Artículo 64. En los casos de las indemnizaciones previstas en los artículos 62 y 63 anteriores, el concesionario o permisionario no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad, y deberá cubrir los daños y perjuicios causados en términos del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, si se comprueba que los daños se debieron a dolo o mala fe del propio concesionario o permisionario o de sus dependientes o empleados, o cuando no se expida el billete de pasaje o boleto, el talón de equipaje o la carta de porte o guía de carga aérea, según corresponda.

Para el pago de las indemnizaciones se tomará como base el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal, en la fecha en que ocurran los daños”.

De conformidad con dichos preceptos, la regla general es que los concesionarios se hacen responsables de los daños causados a pasajeros durante el transporte, *pero hasta* el triple del monto a que se refiere el artículo 1915 del Código Civil Federal. Dicho límite de responsabilidad es aplicable, *independientemente* del daño causado. Es decir, la norma establece una cantidad fija de indemnización que es aplicable a cualquier tipo de daño, esto es,

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO

desde una lesión leve hasta una incapacidad total permanente o la muerte del pasajero.

Pero además, el pasajero sólo podrá lograr que el límite en la indemnización no le sea aplicable si prueba que el daño se debió al *dolo* o *mala fe* del concesionario o de sus empleados, lo cual se traduce en lo siguiente:

La *negligencia* o *culpa* del concesionario o de sus empleados no tiene ningún efecto en la limitación de su responsabilidad. Es decir, el concesionario podrá actuar con culpa o negligencia sin tener consecuencia alguna, lo cual va en contra de las finalidades perseguidas por la ley, puesto que es claro que lo anterior no incentiva en forma alguna la eficiencia, seguridad y calidad en los servicios en beneficio de los usuarios.

Por otra parte, en forma contraria a lo establecido en los tratados internacionales celebrados por México, y a la regulación internacional sobre transporte aéreo, el legislador mexicano ha impuesto la carga de la prueba en el pasajero.

Según se analizó en el apartado I de este considerando, en los accidentes aeronáuticos la carga de la prueba de la negligencia o culpa recae en la línea aérea. No cabe duda que los expertos y profesionales en la aviación tienen mayores elementos para poder demostrar si el accidente pudo haberse evitado o no, atendiendo a las especificaciones técnicas de las aeronaves, de los aeropuertos, características de las pistas de aterrizaje, condiciones climatológicas, y desarrollo del vuelo, sólo por mencionar algunas de las cuestiones que deben tomarse en cuenta. Por dicha razón, la regulación internacional ha optado por imponer la carga de la prueba al transportista, de manera que *sólo pueda limitar su responsabilidad cuando pruebe que “se tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o fue imposible tomarlas”*.

No obstante lo anterior, en la Ley de Aviación Civil la carga de la prueba es para el pasajero, quien no sólo tiene que probar negligencia o culpa, sino *dolo* o *mala fe*.

Lo anterior demuestra que la limitación a la responsabilidad del transportista, impuesta por el artículo impugnado, y la condicionante para que dicha limitación no sea aplicable, *no persigue una finalidad constitucionalmente válida*, puesto que no contribuye a la mejora en el servicio, a la eficiencia o la competitividad, tampoco ac-

DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

tualiza el marco jurídico conforme a la regulación internacional, no persigue la seguridad de los pasajeros, ni el equilibrio en beneficio del público usuario, sólo contribuye a la falta de cuidado e irresponsabilidad de los concesionarios y de sus dependientes y empleados, puesto que les asegura una limitación en su responsabilidad, independientemente de su conducta y de los daños causados, en detrimento de la integridad física y de la salud de los pasajeros.

Si bien la limitación en responsabilidad que ahora nos ocupa pudo ser justificada en los orígenes de la industria de la aviación, para proteger una industria incipiente, tal como se desprende del Convenio de Varsovia, celebrado en mil novecientos veintinueve, en la fecha actual resulta anacrónica, tomando en cuenta el desarrollo vertiginoso que ha tenido dicha industria, y el desarrollo de la regulación internacional sobre el tema.

En consecuencia, el artículo impugnado no supera ni el primer criterio de escrutinio del principio de proporcionalidad, debido a que no se advierte que persiga una finalidad que pueda enmarcarse dentro de los objetivos protegidos por la Carta Magna.

En adición a lo anterior, debe tomarse en cuenta que la limitación de responsabilidad que establece el artículo impugnado es *arbitraria*, puesto que impone un monto fijo para medir absolutamente todos los diversos tipos de daños que puedan causarse, y por otra parte, ni de la exposición de motivos ni del texto de la ley se advierte alguna razón por la cual el legislador haya decidido tasar de esa manera los daños producidos en accidentes aeronáuticos, ni por qué en ese monto.

En el Amparo en Revisión *****, esta Primera Sala sostuvo que *el legislador ordinario no debe restringir injustificadamente la extensión del derecho de los particulares a recibir una indemnización con motivo de los daños que se les ocasionen; por lo tanto, cuando el legislador establezca límites a la responsabilidad del causante del daño, debe basarse en una finalidad justificada.*

Además de que la limitante no debe hacerse a costa de otros bienes o derechos protegidos por la Constitución, como el derecho a la salud, y a la integridad física y psíquica de los pasajeros.

...

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO

Por lo tanto, una persona que se ve afectada en su salud a raíz de un accidente aéreo, tiene derecho a una indemnización que la compense del daño sufrido.

Ahora bien, si el artículo 1º de la Constitución Federal obliga a todas las autoridades a *promover, respetar, proteger y garantizar* los derechos humanos, y ordena que se les otorgue la protección más amplia o la interpretación más favorable, entonces cabe formular la siguiente pregunta: **¿cómo se protege de manera más amplia al derecho a la salud y a la integridad física y psíquica de los gobernados: (1) otorgando una indemnización integral de conformidad con las obligaciones asumidas por el Estado Mexicano en los tratados internacionales que ha celebrado, o (2) limitando la indemnización a una cantidad fija, que no atiende al daño causado, en beneficio del causante del daño, sin tomar en cuenta si su conducta incidió en su causación?**

Esta Primera Sala estima que la primera respuesta es la que se adecúa a lo establecido en la Constitución. Por lo tanto, el derecho a una indemnización integral es un derecho sustantivo, cuya extensión debe tutelarse en favor de los gobernados, y que no debe restringirse en forma innecesaria, salvo en función de una finalidad constitucionalmente válida que persiga el bienestar general, requisito con el que no cumple la norma impugnada.

No se deja de reconocer que la limitación impuesta por el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil podría estar dirigida a impedir el pago de indemnizaciones excesivas, con la finalidad de no menoscabar el patrimonio de las empresas aeronáuticas en detrimento de las inversiones, el mantenimiento de las aeronaves, y demás gastos requeridos para el debido funcionamiento de la industria. Sin embargo, *se insiste*, es precisamente en este punto en donde *debe ponderarse* el detrimento que un accidente aéreo puede ocasionar en los derechos fundamentales de los pasajeros a su salud, y a su integridad física y psíquica, en contraposición con los derechos de las empresas aeronáuticas a evitar el decremento de su patrimonio para continuar con el desarrollo de la industria.

DERECHO A LA REPARACIÓN INTEGRAL

Se estima que la protección al patrimonio de la industria no puede prevalecer sobre la salud, integridad física y psíquica de los pasajeros, así como, sobre su derecho a recibir una indemnización justa para poder llevar una vida digna.

Debe tenerse en cuenta que la salud no está en el mercado, no puede desprotegerse por atender a la ecuación costo-beneficio, no es un bien que se pueda renunciar.

De resolverse lo contrario, se produciría en favor de los transportistas una ventaja injustificada, en detrimento de la salud, del bienestar, de la integridad física y psíquica y del patrimonio de los pasajeros, lo cual no sólo iría en contra de las finalidades que persigue la Ley de Aviación Civil, sino también de los principios que protege la Constitución y los tratados internacionales sobre derechos humanos.

...

Lo anterior es consistente con las obligaciones que ha asumido el Estado Mexicano en los tratados internacionales que ha celebrado, y con lo dispuesto en el propio texto Constitucional, puesto que según se ha desarrollado a lo largo de esta resolución, la intención del constituyente permanente fue *hacer efectivos* en territorio nacional todos los derechos que han sido reconocidos en los tratados internacionales celebrados por México, dentro de los cuales, está el derecho a una *indemnización justa*.

En efecto, de acuerdo a los criterios desarrollados por la Corte Interamericana de Derechos Humanos, el monto de la indemnización debe perseguir reparar el daño causado, volver las cosas al estado anterior a la causación del daño, y en caso de no ser posible, compensar el daño mediante el pago de daños y perjuicios, lo cual de ninguna manera debe implicar generar una ganancia a la víctima, sino otorgarle un resarcimiento adecuado.

No se pretende que la responsabilidad sea excesiva, ya que debe subordinarse a requisitos cualitativos. Una indemnización será excesiva cuando exceda del monto suficiente para compensar a la víctima. Limitar la responsabilidad fijando un techo cuantitativo implica marginar las circunstancias concretas del caso, el valor real de la reparación o de la salud deteriorada. El

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO

derecho moderno de daños mira a las víctimas, a la naturaleza y extensión del daño, y no a los victimarios.

...

Una forma de garantizar que las indemnizaciones no sean excesivas, es atribuyendo a la autoridad judicial la facultad de determinarlas con base en un principio: las indemnizaciones deben corresponder a la reparación integral del daño. Su determinación debe hacerse en forma individualizada, atendiendo a las particularidades de cada caso, incluyendo, la naturaleza y extensión de los daños causados, la posibilidad de rehabilitación del pasajero, los gastos médicos y tratamientos que se requieren para su curación o rehabilitación, el grado de incapacidad que pudiese llegar a determinársele, el grado de responsabilidad de las partes, su situación económica, etcétera, con la finalidad de fijar el pago de una indemnización por un monto *suficiente* para atender a las necesidades de cada caso en particular.

Cabe sólo precisar que la indemnización justa no está necesariamente encaminada a la *restauración del equilibrio patrimonial perdido*, pues la reparación se refiere a los bienes de la personalidad, de manera que lo que persigue es una reparación integral, entendida como suficiente y justa, para que el afectado pueda atender todas sus necesidades, de manera que le permita llevar una vida digna.

Con base en los razonamientos anteriores, se resuelve que es inconstitucional el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil, por vulnerar los derechos fundamentales protegidos por los artículos 1º y 4º de la Constitución Federal, por lo que se concede el amparo y protección de la justicia federal a la parte quejosa para que no se le aplique el límite de responsabilidad previsto en el artículo declarado inconstitucional.

Por lo expuesto y fundado, se resuelve:

PRIMERO.- ...

SEGUNDO.- La Justicia de la Unión ampara y protege a ***** , en contra del acto reclamado precisado en el resultado primero de esta resolución.

TERCERO.- ...

...

