



**UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTONOMA DE MEXICO**

---

**Facultad de Derecho**

**El Contrato de Transporte Aéreo a la Luz del  
Derecho Civil y la Ley de Vías Generales de  
Comunicación**

**T E S I S**

**Que para obtener el título de:**

**Licenciado en Derecho**

**P r e s e n t a**

**Jaime Barrientos Rodríguez**

**México, D. F.**

**1985**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO A LA LUZ DEL DERECHO  
CIVIL Y LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

I N D I C E

|  |    |
|--|----|
| I N T R O D U C C I O N                                | 1  |
| CAPITULO PRIMERO. LA LEGISLACION AEREA.                | 1  |
| I. ANTECEDENTES HISTORICOS.                            | 1  |
| A. La Regulación de la Aviación Inter<br>nacional      | 1  |
| B. La Regulación de la Aviación en Mé<br>xico.         | 6  |
| II. ACEPCIONES DE LA LEGISLACION AEREA.                | 11 |
| A. Derecho Aéreo.                                      | 11 |
| B. Derecho de la Aviación o Aviatorio.                 | 12 |
| C. Derecho Aeronáutico.                                | 12 |
| CAPITULO SEGUNDO. EL CONTRATO DE TRANSPOR<br>TE AEREO. | 15 |
| I. GENERALIDADES.                                      | 15 |
| A. Concepto.   | 15 |
| B. Clasificación.                                      | 18 |
| a) Bilateral.  | 18 |
| b) Oneroso.  | 18 |

## II

|   |    |
|---|----|
| c) Consensual en Oposición a Real.                              | 19 |
| d) Consensual en Oposición a Formal.                            | 21 |
| e) Instantáneo o de Tracto Sucesivo.                            | 21 |
| f) Nominado.  | 22 |
| C. Sujetos.   | 22 |
| D. Objeto.  | 27 |
| E. Naturaleza Jurídica.   | 30 |
| II. DIVERSO REGIMEN JURIDICO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO.  | 32 |
| CAPITULO TERCERO. EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO DE PASAJEROS. | 34 |
| I. GENERALIDADES.   | 34 |
| A. Concepto.  | 34 |
| B. Sujetos.   | 37 |
| a) Transportista.   | 38 |
| b) Pasajero.  | 39 |
| C. Objeto.  | 41 |
| D. Causa.   | 41 |
| II. EL BOLETO O BILLETE DE PASAJE.                              | 42 |
| A. Concepto.  | 42 |
| B. Contenido.   | 45 |
| C. Importancia Jurídica de su Expedición.                       | 51 |

### III

|   |    |
|---|----|
| III. EFECTOS JURIDICOS.                   | 53 |
| A. Transportista.                         | 53 |
| a) Derechos.                              | 53 |
| b) Obligaciones.                          | 54 |
| B. Pasajero.                              | 57 |
| a) Derechos.                              | 58 |
| b) Obligaciones.                          | 59 |
| <br>                                      |    |
| CAPITULO CUARTO. EL CONTRATO DE TRANSPOR- |    |
| TE DE EQUIPAJES.                          | 61 |
| I. GENERALIDADES.                         | 61 |
| A. Concepto.                              | 61 |
| B. Clasificación.                         | 65 |
| a) Accesorios.                            | 65 |
| b) Consensual en Oposición a Real.        | 66 |
| c) Consensual en Oposición a For-         |    |
| mal.                                      | 66 |
| C. Sujetos.                               | 66 |
| D. Consentimiento.                        | 66 |
| E. Objeto.                                | 66 |
| II. EL TALON DE EQUIPAJES.                | 67 |
| A. Concepto.                              | 68 |
| B. Contenido.                             | 68 |
| III. EFECTOS JURIDICOS.                   | 71 |
| A. Transportista.                         | 71 |

## IV

|   |    |
|---|----|
| a) Derechos,                              | 71 |
| b) Obligaciones,                          | 72 |
| B. Pasajero,                              | 74 |
| a) Derechos,                              | 74 |
| b) Obligaciones,                          | 74 |
| <br>                                      |    |
| CAPITULO QUINTO. EL CONTRATO DE TRANSPOR- |    |
| TE DE MERCANCIAS,                         | 76 |
| I. GENERALIDADES,                         | 76 |
| A. Concepto,                              | 76 |
| B. Clasificación,                         | 77 |
| a) Bilateral y Oneroso,                   | 77 |
| b) Real en Oposición a Consensual,        | 77 |
| c) Consensual en Oposición a For-         |    |
| mal,                                      | 78 |
| d) Principal,                             | 79 |
| C. Sujetos,                               | 79 |
| a) El Transportista,                      | 79 |
| b) El Remitente,                          | 80 |
| c) El Destinatario,                       | 80 |
| D. Objeto,                                | 82 |
| E. Causa,                                 | 82 |
| II. LA CARTA DE PORTE AEREO,              | 82 |
| A. Concepto,                              | 82 |
| B. Contenido,                             | 83 |



## VI

|  |     |
|--|-----|
| d) Daños o Retraso en Equipaje --<br>Facturado y Mercancía.      | 113 |
| D. Caducidad y Prescripción.                                     | 115 |
| a) De los Daños a Pasajeros.                                     | 115 |
| b) De los Daños a Carga y Equipaje<br>Facturado.                 | 116 |
| <br>   |     |
| CAPITULO SEPTIMO.    EL CONTRATO DE TRANS-<br>PORTE AEREO CIVIL. | 119 |
| I. GENERALIDADES.  | 119 |
| A. Concepto.   | 119 |
| B. Clasificación.  | 120 |
| a) Unilateral o Bilateral.                                       | 120 |
| b) Gratuito u Oneroso.   | 120 |
| c) Consensual en Oposición a For-<br>mal.                        | 121 |
| d) Consensual en Oposición a Real.                               | 122 |
| e) Instantáneo o de Tracto Sucesi-<br>vo.                        | 122 |
| f) Nominado.   | 122 |
| <br>   |     |
| II. EFECTOS JURIDICOS.   | 123 |
| A. Porteador.  | 123 |
| a) Derechos.   | 123 |
| b) Obligaciones.   | 123 |
| B. Pasajero.   | 123 |
| a) Derecho.  | 123 |

VII

CONCLUSIONES

125

BIBLIOGRAFÍA

129

## I N T R O D U C C I O N

El acto relativamente reciente de la navegación aérea -- con ayuda de aparatos más pesados que el aire, recibe el nombre de aviación. Se divide en dos grandes ramas: la aviación civil y la aviación militar.

Dentro del campo de la aviación civil quedan comprendidas diversas clases de vuelos, entre los cuales está el transporte comercial de pasajeros y carga. Es sin duda en el campo comercial donde la aviación ha resultado de mayor utilidad.

Ante el desarrollo de la navegación aérea con vistas al desenvolvimiento del comercio, es necesario despertar el interés por las cuestiones de Derecho Aeronáutico. De no ocuparnos del Derecho Aeronáutico nos veremos obligados a aceptar - lo que otros hayan elaborado.

Lo anterior es lo que nos ha inducido a tratar un tema - del Derecho Aeronáutico: el contrato de transporte aéreo en - sus diversas especies, personas, equipajes y mercancías, a la luz del Derecho Civil y la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Para facilitar el estudio, interpretación y comprensión general, del tema que antecede, hemos observado un orden dentro del tipo especial de contratos al cual pertenece. Hare--

mos mención de las diversas clasificaciones más comunes desde el punto de vista doctrinario tradicional; señalaremos el contenido de cada especie, su alcance jurídico; y, por último, - la responsabilidad que tiene lugar por el incumplimiento parcial o total de nuestra figura.

Nuestro estudio está elaborado con el propósito de reunir, en un sólo texto, las especies de contrato de transporte aéreo; sin que lleguemos a agotar el tema.

JAIME BARRIENTOS RODRIGUEZ,

CAPITULO PRIMERO  
LA LEGISLACION AEREA

I. ANTECEDENTES HISTORICOS.

A. La regulación de la aviación civil internacional.

Las potencias aliadas y asociadas de la Primera Guerra Mundial aprovecharon el momento propicio de los tratados de paz para reglamentar, en el ámbito internacional, el régimen de la navegación aérea. El pacto o convenio firmado en París, el 13 de octubre de 1919, lleva por título "Convention portant réglementation de la navigation aérienne".

En la redacción del convenio, intervino una comisión llamada de Aeronáutica, constituida por el Consejo Supremo de la Conferencia de la Paz en marzo de 1919, y compuesto de dos delegados por cada una de las principales potencias (Estados Unidos, Imperio Británico, Francia, Italia y Japón) y de un representante por cada uno de las siete potencias con intereses limitados (Bélgica, Brasil, Cuba, Portugal, Rumanía y Serbia), bajo la dirección del mismo Consejo.

El convenio fué firmado en París el 13 de octubre de 1919 y se refiere fundamentalmente al derecho público aeronáutico. Consta de 43 artículos divididos en nueve capítulos y

ocho anexos, que forman otros reglamentos técnicos. (1)

Paralelamente a la Convención firmada en París el 13 de octubre de 1919, que constituyó el primer esfuerzo para la -- unificación del derecho aeronáutico público, surgió otro es-- fuerzo en el campo del derecho privado. A fines de 1923, el gobierno francés había manifestado oficialmente su intención de convocar una conferencia para el estudio de diferentes --- cuestiones relativas al derecho privado aéreo, y, en especial para examinar el problema de la responsabilidad en el uso de las aeronaves. En junio de 1925 repitió la invitación, que - no había sido atendida, y la acompañó con un anteproyecto de Convención Internacional sobre la responsabilidad del trans-- portista por aeronave, que constituyó la base de discusión en la Conferencia Internacional de Derecho Privado que se reunió en París del 27 de octubre al 6 de noviembre de 1925, bajo la presidencia de E. Flandin, lográndose la asistencia de 43 Es-- tados. Entre la convocatoria y la reunión de esta conferen-- cia, el Tercer Congreso Internacional de la Navegación Aérea, celebrado en Bruselas en octubre de 1925, había pedido que -- los gobiernos fijasen su atención sobre una obra relativa a - las materias del derecho privado aéreo, y acordó que la próxi-- ma Conferencia de París "examinase con toda amplitud y en to--

...

(1) Gay de Montellá, Rafael, "Principios de Derecho Aeronáutico", - Editorial Depalma, Buenos Aires, 1950, pág. 32.

dos sus aspectos la unificación del derecho internacional privado del aire y decidiese los medios de estudio y de organización tendientes a la labor metódica para lograr tal unificación". (2)

En octubre de 1929, se reunió en Varsovia la segunda Conferencia de Derecho Privado Internacional Aéreo. La Convención comprendió dos cuestiones estrictamente ligadas entre sí: la de los títulos de transporte y la de la responsabilidad -- del transportista aéreo. El texto se dividió en cinco capítulos con un total de 41 artículos: la división de los capítulos era la siguiente:

Capítulo Primero: Objeto y definición.---

(art. 1).

Capítulo Segundo: Títulos de Transporte.--

(arts. 2 al 16).

Capítulo Tercero: Responsabilidades del -

Transportista. (arts. -  
17 al 30).

Capítulo Cuarto: Disposiciones relativas

a los transportes y a -  
la circulación. (arts. -  
32 al 41).

...

(2) id. idem., pág. 44.

Capítulo Quinto: Disposiciones generales  
y penales. (arts. 32 al  
41).

La convención, como precisa su título, no regula más que los transportes internacionales, abandonando a las competencias de las leyes nacionales la regulación de los transportes domésticos. En 1939, antes de estallar la Segunda Guerra Mundial, la Convención de Varsovia había recibido la ratificación de 33 naciones. (3)

El convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional (Convenio de Varsovia), firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 y depositado ante la República Popular Polaca, se ocupa de establecer las reglas de su aplicación, del boleto de pasaje, del talón de equipaje, de la carta de porte aéreo, de la responsabilidad del porteador, de los transportes combinados y de otras disposiciones generales. (4)

Dentro del desarrollo del Derecho Privado Aéreo, participan diferentes asociaciones privadas. La primera y más importante de ellas es la "Association du Traffic Aérien Inter-

...

(3) id. idem., pág. 47.

(4) Francoz Rigalt, Antonio, "Derecho Aeroespacial", Editorial Porrúa, México, 1981, pág. 63.

national", fundada en La Haya el 28 de agosto de 1929 con el nombre de "International Air Traffic Association" ("IATA"). Su misión era la de realizar unidad en la explotación de líneas aéreas de las organizaciones afiliadas cuya red representará un interés internacional. Solamente podían ser admitidos como miembros las organizaciones que hubieren recibido de sus gobiernos respectivos el permiso de ejercer un tráfico aéreo internacional. Así, antes de la guerra (1939-1945), la "IATA" reunía a la mayor parte de las empresas europeas y un cierto número de las compañías de otros continentes.

En el Congreso de Aviación Civil de Chicago (10. de noviembre al 7 de diciembre de 1944), un gran número de representantes de empresas de transporte aéreo tomaron la iniciativa de constituir un comité encargado de preparar los estatutos de una nueva asociación que reemplazará a la antigua "IATA". Esta asociación se fundó en La Habana, en abril de 1945, con el nombre de "Association du Transport Aérien" o "International Air Transport Association", conservando las siglas "IATA". (5)

Entre los objetivos más relevantes de la "IATA" se cuentan los siguientes: promoción de los transportes como medios de transportación segura, el desarrollo del comercio aéreo y ...

(5) Gay de Montellá, Rafael, op. cit., pág. 53.

cooperar con la unificación de los transportes internos y combinados.

Entre los comités de trabajo, de la Organización Internacional de Aviación Civil, destaca el Comité Jurídico que ha heredado la función de la formación del Derecho Aeronáutico, formulando opiniones técnicas en materia de transportes al Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos. El papel de la "IATA" consiste en obtener en todos sus miembros la adopción de disposiciones obligatorias de carácter privado internacional, a fin de que vaya elaborándose el objetivo de la unificación de los transportes internos y combinados.

B. La regulación de la aviación civil en México. -

Las primeras normas de carácter aeronáutico que se dictan en México se encuentran contempladas en el proyecto del Código de Comercio que se promulgara durante el Gobierno del Presidente Emilio Portes Gil (1929-1930). En ese entonces determinó que una sola ley unificase toda la legislación relativa al transporte terrestre, marítimo, y aéreo. (6) Este Código no alcanzó a entrar en vigor.

Cronológicamente le sigue la Ley de Aeronáutica Civil, -

...

(6) Pino Muñoz, Jacinto Héctor, "Legislación Aérea de México y Centroamérica", Editado por la Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1978. pág. 66.

del 12 de julio de 1930, la cual se inspira en principios que persiguen regular separadamente la actividad aeronáutica. El sistema de responsabilidad es subjetivo. El porteador queda exonerado de responsabilidad si hay caso fortuito o fuerza mayor o cuando se trata de vuelos ordenados por la autoridad, - de conformidad a lo que disponía su artículo 103. El porteador tampoco responde por accidentes a las personas si comprueba haber tomado las medidas razonables y técnicas para evitar el daño, según indicaba el artículo 104.

Para impedir que los porteadores impusieran cláusulas -- gravosas para el pasajero, el artículo 109 declaró nulo todo arreglo o convenio que perseguía exonerar o cambiar el límite de responsabilidad de los porteadores.

Al texto citado, le sucede la Ley de Vías Generales de - Comunicación del 29 de agosto de 1931, la cual produce el contenido de la Ley anterior, introduciéndo ligeras modificaciones y cambiando el número respectivo de los artículos para -- acomodarlos a un nuevo texto legal que pasa a regular los diversos medios de transporte.

Se establece la responsabilidad contractual como extra-- contractual de carácter subjetivo.

Posteriormente, se dictó la Ley de Vías Generales de Comunicación del 29 de agosto de 1932 que no contemplaba varia-

ciones de trascendencia en relación con la legislación anterior.

Con fecha 19 de febrero de 1940. se publicó la actual -- Ley de Vías Generales de Comunicación que regula en forma st temática la actividad aérea y en la que igualmente se hace un esfuerzo para reglamentar los problemas relativos a la respon sabilidad.

Esta misma Ley experimenta en el año de 1950 serias modi ficaciones que constituyen el actual texto vigente. La acti vidad aeronáutica se encuentra regulada por las normas genera les contenidas en el Libro Primero; por los artículos 306 y - 373 del Libro Cuarto; por los artículos 555 al 570 del Libro Séptimo que establecen las sanciones aplicables a los que in fringen la legislación aérea; y, por los artículos 590 al 592 que constituyen normas generales respecto a todos los que in fringen las normas de la Ley de Vías Generales de Comunica--- ción. (LVGC).

En el texto citado, se reserva el Capítulo XII para regu lar la responsabilidad contractual y extracontractual del --- transportador aéreo. En cuatro secciones que van de los arti culos 342 al 357 se determinan las normas que son aplicables a la responsabilidad civil aeronáutica del porteador aéreo.

Estas sanciones son las siguientes:

- 1.- Daños a pasajeros,
- 2.- Daños a carga y equipajes facturados,

3.- Daños a terceros, y

4.- Disposiciones comunes en materia de  
responsabilidad.

En el año de 1964, la Secretaría de Comunicaciones y ---  
transportes expidió la Circular 501 que va dirigida a las em-  
presas de servicios públicos de transporte nacional de pasaje  
ros.

La Circular lleva como subtítulo el de Reglas Generales  
de Aplicación de las Tarifas de los Servicios Públicos de ---  
Transporte Aéreo Nacional de Pasajeros y se encuentra dividi-  
da en siete capítulos: I. Definiciones; II. Documentación;  
III. Reservaciones y Cancelaciones; IV. Transporte de Pasaje  
ros y Equipajes; V. Aplicación de Cuotas Reducidas; VI. ---  
Reembolsos y Responsabilidades; y, VII. Vuelos Especiales.

La Circular tiene como principal objetivo el de regular  
la eficaz prestación de los servicios públicos de transporte  
aéreo y de obtener los mejores resultados en el desenvolvi---  
miento de la industria de transporte aéreo.

El 28 de enero de 1976, aparece publicado en el Diario -  
Oficial de la Federación, las Reglas de Aplicación del Seguro  
del Viajero.

La Regla 4 del Seguro del Viajero nos resume el content-  
do de este ordenamiento, al señalar el alcance del seguro del

pasajero:

"El seguro del viajero cubre todos los riesgos que puedan sufrir los pasajeros con motivo de la prestación del servicio, tales como lesiones corporales, orgánicas o funcionales, inhabilitación para el trabajo, incapacidad total o parcial, permanente o transitoria, o muerte; daños en sus equipajes o pertenencias y gastos médicos o de prótesis que resultaren necesarios y los perjuicios que sufran como consecuencia de la inhabilitación. El seguro cubre cualquier responsabilidad objetiva del transportista".

## II. ACEPTACIONES DE LA LEGISLACION AEREA.

La legislación encargada de regular los temas que más -- adelante abordaremos, ha recibido diversas denominaciones con forme es percibida por los Juristas que se interesan en esta rama del derecho.

A. Derecho Aéreo. Quienes sostienen la denominación de Derecho Aéreo nos ofrecen un aspecto general de su contenido, en razón a que comprende la utilización del aire; siendo indistintamente aplicada en cuestiones de locomoción aérea como para el análisis de problemas referentes a la telegrafía, radio, televisión y ondas que surcan el aire o el espacio.

Verplaetse define al Derecho Aéreo como el "cuerpo de -- normas que regulan la actividad humana en el dominio del aire junto con sus actividades correlativas en la superficie". (7)

Para Vischer, es el "conjunto de reglas que rigen el medo aéreo y su utilización". (8)

Quienes han optado por el nombre de Derecho Aéreo, según Videla Escalada, han hecho notar su elegancia, su brevedad y alcance de su concepto que es aplicable a todos los problemas en el campo de esta disciplina y que comprende todas las ins-

...

(7) Verplaetse citado por Cobo Cayón, Juan Fernando, "Derecho Aero-náutico", Editorial Lito Lucros, Bogotá, pág. 59.

(8) Vischer citado por Cobo Cayón, Juan Fernando, op. cit., pág. 60.

tituciones que lo integran actualmente y los que pudieran surgir en lo futuro. (9)

B. Derecho de la Aviación o Aviatorio. Otra denominación que ha recibido esta rama del derecho que nos ocupa es Derecho de la Aviación o Aviatorio por comprender la expresión de aeronavegación, la cual da una idea relacionada con la navegación.

Antonio Ambrosini, quien se inclina por este término, nos indica que "se presta en su amplitud genérica para abarcar el movimiento y circulación en las altísimas esferas...". (10)

Delascio nos define el Derecho de la Aviación como "el conjunto de principios y normas de Derecho Público y Privado de orden nacional o internacional que regulan las instituciones y relaciones jurídicas nacidas en la circulación aérea o modificadas por ella, con referencia a las personas, las cosas y la tierra". (11)

C. Derecho Aeronáutico. La denominación que mayor éxito ha alcanzado la legislación aérea en la doctrina, es la de Derecho Aeronáutico.

...

(9) Videla Escalada, Federico, "Derecho Aeronáutico", Tomo I, Edición Findenter, Argentina, 1970, pág. 18.

(10) Ambrosini, citado por Videla Escalada, Federico, op. cit., pág. 36.

(11) Delascio, citado por Cobo Cayón, Juan Fernando, op. cit., pág. 65.

Pietro Goglio expresa que el Derecho Aeronáutico "es el conjunto de normas de Derecho Público o Privado que regulan la navegación aérea y en general el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire con relación a las cosas, las personas y la tierra". (12)

Antonio Ambrosini lo simplifica y señala que es "una rama del Derecho que estudia las relaciones nacidas en la navegación aérea y que fija su reglamentación jurídica". (13)

Tapia Salinas define al Derecho Aeronáutico como el conjunto de normas que se refieren a la navegación aérea y los problemas que se relacionan a la misma. (14)

Para Cobo Cayón, "es el conjunto de normas jurídicas en relación a la actividad humana en y sobre la navegación aérea las aeronaves y sus usos y servicios; su personal especializado y el espacio en que aquellos circulan o permanecen". (15)

Gay de Montellá lo define como "el conjunto de normas de Derecho Público y Privado de la navegación aérea dedicada al transporte de cosas y personas mediante la utilización de ...

(12) Pietro Goglio citado por Gay de Montellá, Rafael. op. cit., pág. 9.

(13) Antonio Ambrosini citado por Gay de Montellá, Rafael. op. cit., pág. 10.

(14) Luis Tapia Salinas citado por Cobo Cayón, Juan Fernando, op. cit., pág. 66.

(15) Cobo Cayón, Juan Fernando, op. cit., pág. 65.

aeronaves, y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema".  
(16)

Creemos que la definición que mejor comprende el objeto y contenido es la de Videla Escalada quien lo define como "el conjunto de principios y normas de Derecho Público y Privado, de orden interno e internacional que rigen a las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por élla". (17)

...

(16) Gay de Montellá, Rafael, op. cit., pág. 10

(17) Videla Escalada, Federico, op. cit., pág. 18.

CAPITULO SEGUNDO  
EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO

I. GENERALIDADES.

A. Concepto. Para dar una noción del contrato, cabe decir que, como todo contrato de transporte, su característica esencial se deriva de la prestación a que se obliga el --- transportista o porteador consistente en la realización del - traslado de personas o cosas confiadas a él. Esta caracterís- tica esencial se refleja en las definiciones enunciadas por - diversos textos legales y autores.

La legislación de Costa Rica y Honduras coinciden al ex- presar: por el contrato de transporte aéreo, el porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, a pasajeros o cosas y a entregar éstas a su desti- natario. (18)

Rodríguez Jurado se refiere al contrato de transporte -- aéreo como "aquel por el cual una persona se compromete a --- transportar por vía aérea, de un lugar a otro, a otra persona y su equipaje o mercancías". (19)

Tapia Salinas dice que es un "contrato mediante el cual

...

(18) Ley de Aviación Civil de Costa Rica, art. 174 y de Honduras, - art. 161.

(19) Rodríguez Jurado, Agustín, "Teoría y Práctica del Derecho Aero- náutico, Editorial Depalma, Buenos Aires, 1963, pág. 225.

una persona, denominada transportista, conviene con otra, que llamaremos usuario, en el traslado de un lugar a otro, en --- aeronava y por vía aérea, de una determinada persona o cosa - en las condiciones estipuladas por ambas partes". (20)

Los conceptos anteriores nos permiten apreciar los elementos fundamentales que integran la noción y que aparecen reflejados en todas las opiniones transcritas.

El más característico es la prestación del transportista, quien para que exista contrato de transporte, debe obligarse a trasladar personas o cosas de un lugar a otro.

A su vez, debe existir una obligación del otro contratante, consistente en el pago de un precio determinado por el -- traslado.

Aunque en la práctica existe la noción de transporte gratuito, ésta se da por circunstancias distintas en la cual la onerosidad del contrato se substituye por una prestación laboral o relación comercial.

La libertad de los contratantes tiene función primordial en la regulación de las relaciones que han de derivarse del - contrato, pero ello no significa que puedan afectar las caracte-

...

(20) Tapia Salinas, Luis, "La Regulación Jurídica del Transporte -- Aéreo", Madrid, 1953, pág. 96.

terísticas esenciales de la misma.

La gran mayoría de los contratos de transporte aéreo se celebran por adhesión, lo cual se observa en las líneas ----- aéreas que prestan un servicio regular.

Rodríguez Jurado sostiene que el contrato de transporte aéreo es en mayor parte de los casos un contrato de adhesión, puesto que, en los servicios regulares se está sujeto a prescripciones legales y a condiciones generales de transporte -- que cada transportista adopta e impone en la contratación, de manera que el pasajero llega a ser tal, sólo si somete a dichas condiciones contractuales. (21)

En los transportes internacionales, todos los transportistas adheridos a la "IATA" adoptan las condiciones generales de transporte establecidas por esa Asociación.

Además de los elementos antes mencionados, deben agregarse que el traslado convenido debe efectuarse en aeronave y -- por vía aérea.

Sobre las bases anteriores, se puede formular el siguiente concepto: Hay contrato de transporte aéreo cuando existe un acuerdo de voluntades en el cual una de las partes se obli

...

(21) Rodríguez Jurado, Agustín, op. cit., pág. 229.

ga a trasladar, en aeronave y por vía aérea, a personas o cosas a cambio de una remuneración.

B. Clasificación. Pasamos a la clasificación del -- contrato, basado en los caracteres que aparecen en sus diversas especies, y en los cuales se dan algunas discrepancias en tre los autores respecto de ellos.

a) Bilateral. Una característica primordial de - nuestra figura jurídica es la obligación recíproca que se da entre las partes y que consiste en que una de las partes efec túa el traslado a cambio de una remuneración. Al darse la re ciproicidad de derechos y obligaciones entre las partes, el -- contrato de transporte aéreo adquiere la calidad de ser bila- teral. (22)

b) Oneroso. Es oneroso el contrato que impone -- provechos y gravámenes recíprocos y es gratuito aquel en que los provechos corresponden a una de las partes y los gravame- nes a la otra. (23)

Como ya lo señalamos anteriormente, existe la figura de transporte gratuito, el cual no será motivo de nuestro estu- dio, en razón a que éste se da por circunstancias especiales

...

(22) Código Civil vigente en el Distrito Federal, art. 1835 y 1836.

(23) Rojino Villegas, Rafael, "Compendio de Derecho Civil", Tomo IV, Editorial Porrúa, México, 1977, pág. 11.

que no se presentan a la mayoría de los usuarios del transporte aéreo. El transporte gratuito se genera principalmente de una relación obrero patronal o de una relación comercial. -- Ejemplo del primero, encontramos que la cláusula 105 del Contrato Colectivo, celebrado entre Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., y el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares, estipula;

"La Empresa se obliga a proporcionar pasajes dentro de sus rutas, utilizando sus propios medios de transporte u otros adecuados de primera clase, al trabajador y sus familiares de primer grado, bajo las siguientes condiciones:

- a) Al lugar de su destino, cuando por razones del servicio tenga que cambiar de su residencia.
- b) Al lugar de su contratación original, al disfrutar de vacaciones cada año de ausencia de su base de contratación. - Este derecho no será acumulable.
- c) Al lugar de su contratación original, en cualquier caso en que sea separado del servicio..."

c) Consensual en oposición a real. Otro carácter de nuestra figura es que se trata de un contrato consensual -

en oposición a real. ya que el consentimiento es suficiente para hacer nacer las obligaciones recíprocas de las partes y la entrega o el embarque sólo representan el comienzo del cumplimiento de los efectos propios del acto; todo el cual se ajusta a la calidad consensual del contrato.

En el contrato de transporte, los derechos, obligaciones provechos y gravámenes surten sus efectos antes de que se embarque el pasajero o se entreguen las cosas trasladadas.

En nuestra legislación encontramos que cuando un pasajero cancela su reservación o devuelve su boleto con menos de 3 horas de anticipación a la fijada para iniciar su viaje, o no se presente a la hora señalada, la empresa tendrá el derecho de retener el 50% del importe total del boleto. (24)

En el ámbito internacional, la persona que contrate el traslado de una cosa puede ejercer sus derechos antes de que se remita a su destino y la misma sea entregada.

El artículo 12 del Convenio de Varsovia estipula que el remitente tiene derecho de disponer de la mercancía, bien sea retirandola del aeródromo de partida o de destino, o deteniendola en el curso de la ruta, en algún lugar de aterrizaje, o haciendo que se entregue en el lugar de destino o en el curso

...

(24) Reglas Generales de Aplicación de las Tarifas de los Servicios Públicos de Transporte Aéreo Nacional de Pasajeros, art. 37.

de la ruta o persona distinta de la indicada en la carta de transporte aéreo como destinatario, o pidiendo su regreso al aeródromo de partida, siempre que el ejercicio de este derecho no perjudique ni al portador ni a otros remitentes, y con la obligación de pagar los gastos que se originen de éllo. - (25)

d) Consensual en oposición a formal. El contrato de transporte aéreo tiene el carácter de ser consensual en oposición al formal. Ello obedece a que no se requiere de la expresión escrita para dar cumplimiento a un requisito de validez, de tal manera que el contrato no estará afectado de nulidad relativa.

La ausencia, la irregularidad o la pérdida del contrato de transporte aéreo no afecta ni su existencia ni su validez. (26)

Nuestra legislación no es clara en este sentido ya que se limita a exigir la forma como elemento de prueba, sin afectar la validez del contrato.

e) Instantáneo o de tracto sucesivo. El contrato de transporte aéreo puede ser instantáneo o de tracto sucesi-

...

(25) Székely, Alberto, "Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional Público", Tomo II, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1981, pág. 1271.

(26) Convenio de Varsovia, arts. 3, 4 y 5.

vo, dependiendo del número de puntos de partida y destino de la operación. Cuando la operación implica una sola partida y un destino, estaremos frente a un contrato instantáneo, mientras que las operaciones de varios puntos de partida y destino serán de tracto sucesivo.

f) Nominado. El contrato de transporte aéreo es un contrato nominado que encuentra su estructura legal en la Ley de Vías Generales de Comunicación, las Reglas Generales de Aplicación de las Tarifas de los Servicios Públicos de --- Transporte Aéreo Nacional de Pasajeros y las Reglas de Aplicación de Seguro del Viajero y el Código Civil para el Distrito Federal.

En el ámbito internacional, su estructura legal se encuentra en el Convenio de Varsovia y en el Protocolo de La Haya, ambos ratificados por nuestro País. Asimismo, esta complementado por las Condiciones Generales de Transporte que expide la "IATA".

Analizados los aspectos del contrato, procederemos a considerar los sujetos y el objeto que lo componen y lo integran para configurar su estructura propia.

C. Sujetos. En primer lugar, cabe señalar que los sujetos son el transportista y el usuario, términos que merecen alguna reflexión.

El transportista, también denominado porteador, es el su jeto activo de la relación contractual y quien asume la obligación de trasladar a las personas o cosas.

De la lectura del Código Civil se desprende que el porteador es la persona que se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por aire, a personas, animales, mercaderías o cualquiera otros objetos. (27)

Refiriéndose al transportista como empresa, y equiparándola con transportador, explotador, operador, permisionario o concesionario, las Reglas Generales de Aplicación de las Tarifas de los Servicios Públicos de Transporte Aéreo Nacional de Pasajeros (28), lo define como la persona física o moral que ofrece, presta o explota un servicio público de transporte -- aéreo nacional y que cuenta con el permiso o concesión respectiva. (29)

Garrigues determina que el porteador es "la persona que asume la obligación y la correspondiente responsabilidad del transporte" y "puede ser persona física o jurídica... lo esencial es que se obligue directamente a realizar el transporte, sea por sí misma, sea valiéndose de elementos auxiliares". -- (30)

...

(27) Código Civil, art. 2646.

(28) En lo sucesivo se hará mención de este ordenamiento como Reglas Generales.

(29) Reglas Generales, Regla 1.

(30) Garrigues, Joaquín, "Curso de Derecho Mercantil", Tomo II, Editorial Porrúa, México, 1981, pág. 204.

La persona que toma a cargo la obligación de efectuar el transporte podría ser en principio cualquier persona con capacidad jurídica para contratar. Sin embargo, en la práctica y en la mayor parte de los casos, por obligación legal, el transportista es no sólo un explotador de las aeronaves, sino una empresa de transportes aéreos que opera con aeronaves de determinada nacionalidad y que cuenta con las concesiones o autorizaciones necesarias para llevar a cabo habitual y comercialmente tal tipo de actividades. (31)

Una característica importante de los transportistas en nuestro derecho es el que requieren de una concesión o permiso para efectuar el traslado de personas o cosas por el espacio aéreo.

La concesión es necesaria por tratarse de la explotación del espacio aéreo y por tratarse de un servicio público del traslado de personas y cosas.

Para entender esta figura, Serra Rojas la ha definido como un "acto administrativo mediante el cual se otorga a los particulares, determinados derechos para la explotación del subsuelo, o para el establecimiento de los servicios públicos que ellos requieren, bajo un régimen estricto de derecho público". (32)

...

(31) Véase la Ley de Vías Generales de Comunicación, art. 8 y siguientes.

(32) Serra Rojas, Andrés, "Derecho Administrativo", Tomo II. Editorial Porrúa, México, 1981, pág. 283.

Acosta Romero nos da un concepto más amplio de la concesión, de acuerdo con el contenido:

- 1.- Es el acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular:
  - a) Para utilizar bienes del Estado dentro de los límites y condiciones -- que señale la Ley, y
  - b) Para establecer y explotar un servicio público, también dentro de los límites y condiciones que señale la Ley.
- 2.- El procedimiento a través del cual se otorga la concesión, o a través del -- cual se regula la utilización de la -- misma, aún frente a los usuarios.
- 3.- Puede entenderse también por concesión el documento formal que contiene el acto administrativo en el que se otorga la concesión". (33).

Dentro de los elementos subjetivos de la concesión encon

...

(33) Acosta Romero, Miguel, "Teoría General del Derecho Administrativo", Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1973, pág. 176.

tramos a la autoridad concesionaria, que en nuestro caso es - la administración federal (34); al concesionario (transportista) que es la persona física o jurídica a quien se otorga y - que es titular de la concesión; y, a los usuarios (pasajero o remitente) en el supuesto del servicio público". (35)

El supuesto del servicio público se refleja en el contrato de transporte aéreo al satisfacer en forma continua, uniforme y regular las necesidades de carácter colectivo.

El régimen de las condiciones se encuentra constituido - por un conjunto de disposiciones de Derecho Público que regulan las relaciones entre el concesionario (transportista) y - el usuario (pasajero o remitente) y que fijan con detalle la forma y los términos en que se debe prestar el servicio público, o usar los bienes del Estado; el cual puede ser mediante un contrato mercantil. (36)

Como un segundo elemento personal, está el usuario cuya designación varía según la especie de contrato y del cual la legislación hace breves referencias.

Sin embargo, existen ciertos rasgos comunes para todos - los supuestos, como la exigencia de la capacidad para contratar y la menor reglamentación de la figura por el Estado, co-

...

(34) Véase Ley de Vías Generales de Comunicación, art. 3.

(35) Acosta Romero, Miguel, op. cit., pág. 177.

(36) Acosta Romero, Miguel. op. cit., pág. 181.

mo consecuencia de su participación en la infraestructura económica.

La figura del usuario, en el contrato de transporte aéreo, incluye a los pasajeros, remitentes de cosas y a las personas que, en representación de otro, contratan un transporte de una u otra categoría.

D. El objeto. Las cosas que pueden ser objeto de transporte necesariamente tienen que ser cosas corporales.

Nuestra legislación no define las cosas que pueden ser objeto de transporte, sin embargo, impone ciertas restricciones legales a las armas, municiones, explosivos y artículos que por su naturaleza inherente sean peligrosos. (37)

Dentro de los elementos reales en el contrato de transporte aéreo, encontramos el precio del transporte que representa la contraprestación del usuario. Esta contraprestación del usuario se encuentra estrechamente vinculada con la concesión del transportista.

En los derechos del concesionario, esta la remuneración que recibe el nombre de tarifas.

...

(37) Ley de Vías Generales de Comunicación, art. 324.

Debemos tomar en cuenta que el transportista como concesionario de un servicio público no controla las cargas o los provechos de la concesión, ya que la autoridad concesionaria regula unilateralmente el funcionamiento del servicio y aprueba las tarifas que constituyen la remuneración de los gastos de organización y funcionamiento. (38)

Respecto a las tarifas, Fraga expresa que "el sistema de la legislación mexicana vigente es el de considerar el régimen de las tarifas como ajeno al elemento contractual de la concesión. La Ley de Vías Generales de Comunicación establece que las tarifas deberán ser en todo caso aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (hoy de Comunicaciones y Transportes), de la misma manera que los itinerarios, horarios y reglamentos del servicio (arts. 50 y 55), y que todas las tarifas, ya sea que señalen o no el término de su vigencia, estarán sujetas a ser revisadas o canceladas en los términos que ordene la misma Secretaría (art. 55, fracc. V)". (39)

En la obra "Algunos datos sobre técnica tarifaria en --- vías generales de comunicación" se expresó lo siguiente respecto al concepto de tarifa:

...

(38) Fraga, Gabino, "Derecho Administrativo", Editorial Porrúa, México, 1977. pág. 255.

(39) id. idem., pág. 256.

"Es conveniente hacer notar que, en el caso de México, la demanda de los servicios públicos concretos no reviste la característica de la inelasticidad absoluta, ya que existen servicios competitivos como son los autotransportes, los ferrocarriles y las compañías de aviación y entre un puerto y otro. De cualquier forma la falta de control de la misma oferta provocaría serios perjuicios nacionales, con el aumento inmediato y exagerado de los precios, y lesionaría otros aspectos, tales como la seguridad en el transporte y la obligación de prestar el servicio. -- Por lo anteriormente expuesto y desde el punto de vista económico, tarifa es sinónimo de precio, y en este caso, se representa por la cantidad de dinero que en un momento se paga por la prestación de un servicio que debe ser fijada por el Estado". (40)

...

(40) Citado por Serra Rojas, Andrés, op. cit., pág. 281,

E. Naturaleza Jurídica. El artículo 576 del Código de Comercio dispone que el contrato de transporte se considerará mercantil:

a) Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio;

b) Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar -- transportes para el público.

Por su parte, la fracción VIII del artículo 75, del ordenamiento que antecede, considera actos de comercio a las empresas de transporte de personas o cosas.

De las disposiciones mencionadas se podría desprender -- que el transporte es de naturaleza mercantil cuando es realizado por empresas.

Sin embargo, debemos advertir que un acto de comercio -- "no constituye una categoría jurídica esencial, sino que es -- una categoría jurídica meramente formal, ya que la mercantilidad de un acto deriva de la clasificación que de él haga la ley". (41)

...

(41) Cervantes Ahumada, Raúl, "Derecho Mercantil", Editorial Herro, S.A., México, 1982, pág. 504.

Así mismo, debemos considerar que el Código de Comercio no define a los contratos sino que los enuncia, dejando al Código Civil la definición y estructura básica de las instituciones contractuales. (42)

De lo anterior, se observa que la naturaleza del contrato de transporte aéreo es de carácter civil.

Para concluir, cerramos esta parte de nuestro estudio -- con las palabras del jurista Dr. Raúl Ortiz-Urquidi. (43)

"Es cierto que desde antaño se ha pretendido, y evidentemente que se ha logrado, elaborar autónomamente la sistemática de las otras ramas del Derecho; pero también es cierto que esa autonomía es relativa, porque, quiérase o no, todas absolutamente todas, tienen que reconocer la influencia, en una u otra forma, del Derecho Civil sobre ellas."

...

(42) Op. Cit., pág. 555.

(43) Ortiz-Urquidi, Raúl, "Derecho Civil", Editorial Porrúa, México, 1982, páginas iniciales.

## II. DIVERSO REGIMEN JURIDICO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO.

La diferenciación de las especies de contratos que interesa desde este punto de vista es la que separa los de transporte nacional e internacional.

El transporte aéreo nacional y el respectivo contrato se rigen por las disposiciones legislativas del País dónde se desarrollan, mientras que el Convenio de Varsovia rige el transporte internacional.

En nuestro País, el contrato de transporte aéreo funciona conforme a las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, sus reglamentos y demás leyes especiales, y lo define como "el transporte que se efectúa por vía aérea para unir dos o más puntos dentro del Territorio de la República Mexicana". (44)

En los otros casos, se trataría de un contrato de transporte internacional, en el cual el Convenio de Varsovia rige para aquellos en los cuales según las estipulaciones de las partes, el punto de partida y el de destino estén situados en el Territorio de dos altas partes contratantes o en el de una

...

(44) Reglas Generales, Regla I.

sola si hay alguna escala prevista en el de cualquier otro Es  
tado. (45)

El Convenio de Varsovia rige la gran mayoría de los con-  
tratos de transporte aéreo internacional de pasajeros y, por  
otra parte la casi totalidad de los que quedan fuera de su ám  
bito, son regulados por las condiciones generales elaboradas  
por la IATA.

Estas reglas son una de las fuentes normativas de los de  
rechos de las partes, ya que se presentan como un reglamento  
y dan lugar a la aplicación de los principios vigentes en ma-  
teria de contratos.

...

(45) Arts. 1 y 2 del Convenio de Varsovia y art. 1 del Protocolo de  
La Haya.

## CAPITULO TERCERO

### EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO DE PASAJEROS.

#### I. GENERALIDADES.

A. Concepto. Como una de las especies que comprende el género del transporte aéreo, el de personas cabe dentro -- del concepto general que se formuló de Contrato de Transporte Aéreo y se puede precisar la noción conforme con sus características.

En ese orden de ideas, se puede decir que es el Contrato mediante el cual una de las partes se obliga a trasladar, en aeronave y por vía aérea, a una persona y su equipaje, mediante remuneración.

Tapia Salinas lo define como "aquel mediante el cual una empresa de transporte aéreo o un simple transportista en determinadas condiciones se compromete a trasladar de un lugar a otro por vía aérea y en una aeronave especialmente equipada para este efecto a una persona y su equipaje, generalmente mediante remuneración. (46)

Gay de Montellá señala que es "un contrato de naturaleza puramente consensual, por el cual una empresa de transportes aéreos ordinarios asume la obligación de transportar a una per  
...

(46) Tapia Salinas citado por Rodríguez Jurado, Agustín, "Teoría y - Práctica del Derecho Aeronáutico", Depalma, Buenos Aires, 1963, pág. 228.

sona, conjuntamente con su equipaje, hasta cierto lugar, por medio de una aeronave de su explotación". (47)

La mención de la empresa como sujeto activo no constituye una nota esencial del transportista, al igual que el equipaje en la definición del Contrato, por tratarse de una cuestión accesoria.

Es clara la figura que analizamos, pero algunos autores han entendido que se trata de una convención compleja que se forma por un doble Contrato, el de transporte en relación con el desplazamiento que efectúa la aeronave y el arrendamiento de un puesto que el pasajero elige. (48)

No podemos compartir esta posición, ya que la prestación del servicio se da bajo condiciones necesarias para el traslado de la persona, de manera que ésta cuente con las comodidades y seguridades que exige el viaje.

Dentro del marco del Contrato nominado de transporte, el de pasajeros constituye para el transportista la obligación de trasladar hombres dotados de inteligencia y voluntad, y para cumplir con ella, el transportista puede negar el servicio a personas que no reúnan estos requisitos.

...

(47) Gay de Montellá, Rafael, "Principios de Derecho Aeronáutico", Editorial Depalma, Buenos Aires, 1950, pág. 421.

(48) id. idem., pág. 423

Nuestra legislación establece como un derecho el que el transportista pueda rehusar el transporte de:

- a) Menores de edad,
- b) Personas que por su conducta, estado, condición mental o física requieren alguna ayuda extraordinaria del transportador, causen notoria incomodidad u ocasionen molestias a otros pasajeros, a la tripulación, o que constituyan un peligro o riesgo para sí o para otras personas o sus posesiones.

En los casos que antecede, la empresa puede exigir que dichas personas viajen acompañados de una persona que asuma la responsabilidad. (49)

La importancia de la calidad y dignidad del pasajero, como ser humano, es de por sí suficientemente importante como para aportar un elemento de singular relevancia en nuestra figura jurídica.

El pasajero debe prestar su colaboración permanente para que el transportista pueda cumplir con sus obligaciones.

Los caracteres del contrato se ajustan a lo establecido

...

(49) Reglas Generales, Regla 1.

en el tema general de nuestro primer capítulo, pero cabe formular algunas reflexiones adicionales.

Respecto a su carácter de ser consensual en oposición al real, la mayoría de los autores están de acuerdo, pero no falta algún autor que entiende que el acto sólo queda totalmente formalizado mediante el embarque del pasajero.

Gay de Montellá señala: "Podemos definirlo como un Contrato de naturaleza puramente consensual..." y "La naturaleza consensual del contrato, o sea, que en materia de transporte de personas la formación del contrato resulta de la subordinación al embarque del viajero. Sin embarque no puede hablarse propiamente de contrato. El pago de un billete es una expectativa de contrato pero no es el contrato...". (50)

Las expresiones del autor son difícil de interpretar, ya que parece ser que su autor entiende que no se perfecciona el acto hasta producirse el hecho del embarque, lo cual es incongruente con la caracterización del contrato.

Creemos que la exigencia del embarque nada tiene que ver con la formación del contrato.

B. Sujetos. Respecto a las partes en el Contrato, -

...

(50) Gay de Montellá, Rafael, op. cit., pág. 421.

lo son el transportista y el pasajero, pero nada obsta que se celebre entre el transportista y otra persona a favor de un tercero.

La hipótesis se da con cierta frecuencia por lo que respecta a personas que contratan a favor de otra.

Por consiguiente, se da la posibilidad de ser diferentes las personas que pueden contratar los servicios de transporte aéreo. Sin embargo, será el pasajero quien ejerza los derechos y cumpla con las obligaciones que implica el ser trasladado de un lugar a otro. Es objeto del contrato de transporte, o de una reservación,

También es posible que el transportista que celebra el contrato no sea el que efectúa el viaje. Esta hipótesis se da cuando la persona contrata con un transportista los tramos que sirva y con otra los tramos que la primera no presta servicio, todo en un sólo contrato. En este caso, el primer transportista tiene la representación del segundo transportista quien se obliga a efectuar el tramo solicitado por la persona contratante.

Admitidas las posibilidades anteriores, corresponde reiterar que, sin embargo, ordinariamente las partes son el transportista y el pasajero.

a) Transportista. Del transportista nada hemos -

de agregar a lo dicho en nuestro segundo capítulo en el que se desprende que es una persona física o moral capaz de contratar, aunque por disposición legal, tiene el carácter de concesionario cuya actividad se vincula directamente con el tema de los servicios públicos de transporte aéreo.

b) Pasajero. El pasajero debe ser una persona física y viviente, dotada de capacidad de ejercicio y de goce, características que se relacionan con los efectos propios del contrato.

Habitualmente se emplean tres términos para designar a esta parte contratante: personas, viajeros y pasajeros. Por ello, conviene establecer el diverso significado de cada una de ellas para precisar, en lo posible, la terminología a utilizar.

En el derecho se distinguen las personas físicas de las morales, de tal manera que existe la persona jurídica individual y las personas jurídicas colectivas; siendo el hombre quien representa a las primeras y los entes creados por el derecho, las segundas.

Si bien en nuestro derecho la persona jurídica es un ente capaz de derechos y obligaciones, no cabe en nuestra figura cuando se trata de trasladar a la misma por no ser corporales o tangibles.

La persona física, al igual que el viajero son expresiones amplias por cuanto comprende a todas las personas físicas que se trasladan en aeronave, cualquiera que sea el papel que desempeñan a bordo, de modo que pueden considerarse incluidos en esta los tripulantes.

El vocablo "pasajero" denota la idea de una persona que se transporta por cualquier medio que nos sea propio y en el cual, previamente hubo convenio para su traslado.

Consideramos correcto el empleo de la expresión pasajero para designar el elemento personal del contrato que tiene calidad de parte y requiere, igual que el otro contratante, la capacidad necesaria para celebrar el acto, el cual puede llevarse a cabo por representación legal o convencional.

Nuestra legislación hace referencia a pasajero y lo define como "cualquier persona cuya transportación es objeto del contrato de transporte o de una reservación". (51)

En el ámbito internacional, la "IATA" califica como pasajero a "cualquier persona, salvo los miembros de tripulación, transportada o que haya de ser transportada en una aeronave - con el consentimiento del porteador". (52)

...

(51) Reglas Generales, Regla 1.

(52) Art. 1 de las Condiciones Generales del Transporte de Pasajeros.

Basado en los conceptos anteriores, creemos que puede definirse al pasajero como la persona que celebra un contrato de transporte aéreo con un transportista, con el fin de trasladarse de un lugar a otro, mediante el pago de una remuneración determinada.

C. Objeto. La calidad de persona humana del pasajero se relaciona directamente con los hechos que constituyen el objeto de las obligaciones del transportista, que son el traslado de un lugar a otro a cambio de una remuneración a cargo del pasajero.

Como un elemento conexo al contrato de transporte de pasajeros encontramos a la aeronave, la cual, para que el transportista cumpla debidamente su obligación de hacer el traslado del pasajero, debe reunir ciertas características que la hagan adecuada para esa función.

Es clara la conexión de la aeronave con el cumplimiento de los hechos comprometidos por el transportista y las constituyentes obligaciones.

D. Causa. La causa en su aspecto general, es la misma para todos los contratos de transporte aéreo, en los cuales, a fin de ser trasladado el pasajero, se suma la finalidad del transportista de obtener una utilidad mediante el cobro del precio y en lo relativo a la motivación de cada contratante en particular, esta regida por los principios del de

recho común, que exigen que exista y sea lícita. (53)

## II. EL BOLETO O BILLETE DE PASAJE.

Al estudiar los caracteres del contrato de transporte, - dijimos que no es formal. No obstante ésto, el contrato de - pasajeros reviste ciertos requisitos de gran importancia para las consecuencias jurídicas derivadas del incumplimiento de - las disposiciones positivas relativas a su contenido.

A. Concepto. Se ha definido al billete de pasaje o boleto como "documento expedido por el transportista en cum-- plimiento de un contrato y que habilita al pasajero para uti-- lizar un transporte aéreo entre los lugares y con las condi-- ciones en él expresados". (54)

Según Tapia Salinas, los elementos que integran la no-- ción son su calidad instrumental, su expedición por el trans-- portista, su origen en el cumplimiento del contrato, su carác-- ter de título habilitante para el pasajero, que le permite -- ser transportado entre los lugares previstos y finalmente, -- que sus cláusulas son el resultado de la voluntad contractual de las partes. (55)

Nuestra legislación define el boleto como el "comproban-

...

(53) Código Civil, arts. 1796, 1813, 1830, 1831 y 2225.

(54) Tapia Salinas, Luis, "La Regulación Jurídical del Transporte - Aéreo", Madrid, 1953, pág. 302.

(55) id. idem.

te expedido por la empresa respecto del contrato de transporte celebrado entre ella o sus agentes y el pasajero". (56)

Creemos que el concepto que ofrece nuestra legislación - se ajusta más a la realidad jurídica y práctica por incluir - dentro de su definición la figura del contrato de transporte y a las personas que lo expiden.

Pasamos a considerar los principales aspectos de su régimen jurídico, en el cual consideramos los relativos al transporte internacional.

El Convenio de Varsovia establece que: "para el transporte de viajeros, el transportador estará obligado a expedir un billete de pasaje...", términos que el Protocolo de La Haya - reemplaza por "en el transporte de pasajeros deberá expedirse un billete de pasaje...". (57)

La diferencia más visible entre sus términos y los contenidos en el Convenio se manifiesta en que éste impone al transportista el deber de expedir el billete, mientras que el Protocolo de La Haya se concreta a que deberá expedirsele. (58)

En la práctica, el transportista expide el billete y, -- por otra parte, en vuelos internacionales, es el principal in

....  
(56) Reglas Generales, Regla 1.

(57) "Régimen del Convenio de Varsovia, Textos Esenciales". Asociación del Transporte Aéreo Internacional, Montreal/Ginebra, --- 1981, pág. 6.

(58) Actualmente está vigente el Protocolo de La Haya y sus disposiciones son las de interés fundamental.

interesado en hacerlo por las graves consecuencias que puede -- acarrearle la ausencia o defecto del instrumento, al hacerle perder el beneficio de la limitación de la responsabilidad.

La exigencia de la expedición del billete sin mencionar quien debe hacerlo tiene la virtud de permitir que sea expedido por el transportista de hecho o por un agente u otro transportador, sin que ello afecte el funcionamiento del régimen de responsabilidad establecido por el Convenio.

El boleto o billete de pasaje tiene por finalidad esencial la de cumplir con una función probatoria.

El Convenio de Varsovia no lo dice expresamente, pero se desprende la función probatoria al expresar que "la falta, la irregularidad o la pérdida del billete no afecta ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte...". (59)

El Protocolo de La Haya es aún más preciso, pues dispone lo siguiente: "El billete de pasaje hace fé, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio". (60)

...

(59) Convenio de Varsovia, art. 3.

(60) Protocolo de La Haya, art. 3.

Preferimos la redacción del Protocolo de La Haya por ser más clara respecto a la finalidad del instrumento expedido.

La función del billete, como instrumento probatorio, en el ámbito internacional ha seguido un camino tendiente a simplificar, por lo que se desprende de la comparación entre el Convenio de Varsovia y el Protocolo de La Haya.

B. Contenido. El Convenio de Varsovia estipula: "Para el transporte de pasajeros el transportador estará obligado a expedir un billete de pasaje que deberá contener los siguientes datos:

- a) lugar y fecha de su emisión;
- b) puntos de salida y destino;
- c) paradas previstas, bajo reserva para el transportador de la facultad de estipular que podría modificarlas en caso de necesidad y sin que la modificación pueda hacer perder al transporte su carácter de internacional;
- d) nombre y dirección del transportador o de los transportadores;
- e) indicación de que el transporte está sometido al régimen de responsabilidad establecido por la presente Convención".

...

(61)

(61) Convenio de Varsovia, art. 3.

Por su parte, el Protocolo de La Haya expresa:

"En el transporte de pasajeros deberá expedirse un billete de pasaje que contenga:

a) La indicación de los puntos de partida y destino;

b) Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;

c) Un aviso indicando que, si los pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un País que no sea el de partida, el transporte podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones así como por pérdida o averías del equipaje". (62)

...

(62) Protocolo de La Haya, art. 3.

La comparación de los diversos textos nos muestra que el Convenio de Varsovia exigía la mención del lugar y la fecha de emisión del billete, requisito eliminado por el Protocolo de La Haya. La omisión tiene cierta importancia, ya que el lugar puede determinar la competencia de los tribunales y la fecha en la validez del documento, el cual es de un año.

La referencia a los puntos de partida y destino, exigida en el Convenio y el Protocolo son un aspecto esencial del contrato por precisar la obligación principal del transportista.

En cuanto a las escalas, el Convenio de Varsovia exige - que sean enunciadas, mientras que el Protocolo de La Haya sólo mantiene el requisito respecto a las que resultan determinantes para la calificación del transporte como internacional para la determinación del régimen jurídico aplicable.

El Convenio de Varsovia requiere la inclusión del nombre y domicilio del transportador, mientras que el Protocolo no lo menciona.

Finalmente, ambos textos señalan la mención de la sujeción del contrato a un régimen de responsabilidad limitada, - lo que permite conocer las condiciones del transporte respecto a las consecuencias patrimoniales de cualquier daño.

En cuanto al transporte nacional, nuestra legislación dedica el contenido del boleto la siguiente disposición:

"Al celebrarse el contrato de transporte aéreo, toda empresa está obligada a extender al pasajero, por si o por conducto de sus agentes, un boleto de pasaje que servirá como comprobante del contrato, el cual deberá ajustarse al modelo aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y que invariablemente deberá contener claramente escritos sin tachaduras, borrones o enmendaduras, los siguientes datos:

- a) nombre de la empresa;
- b) indicación de que es boleto de pasaje;
- c) nombre completo del pasajero;
- d) lugar y fecha de emisión;
- e) lugares de origen y destino;
- f) escalas en su caso;
- g) precio del transporte;
- h) forma de pago;
- i) clase de cuota aplicada;
- j) indicación del período de validez;
- k) número de vuelo, fecha y hora del mismo, salvo los casos previstos en la Regla 17;
- l) al reverso, deberán figurar las condi-

ciones del contrato de transporte;

- m) indicación de que el transporte está su  
jeto al régimen de responsabilidad esta  
blecida por la Ley de Vías Generales de  
Comunicación. (63)

Nuestra legislación coincide con los puntos a) y b) de los textos internacionales y el punto c) del Protocolo de La Haya en el cual se sujeta a un régimen determinado de responsabilidad.

Si bien el Convenio de Varsovia y el Protocolo de La Haya no incluyen el precio del viaje, creemos que se prescindió de esta mención por existir tarifas oficiales, aprobadas por la autoridad correspondiente, y por no desproteger a los pasajeros que tienen la facultad de transportarse gratuitamente.

Debe tenerse en consideración que, el billete debe ser nominativo por así exigirlo nuestra legislación y la práctica en el ámbito internacional.

La expedición de un billete nominativo es adecuada a los transportes internacionales, por obligación impuesta al transportista de asegurarse de la persona que tiene derecho a re--

...

(63) Reglas Generales, Regla 2.

clamar los daños que sufra en su persona o pertenencias.

A pesar del silencio del Convenio de Varsovia, las Condi  
ciones Generales de la "IATA" exigen que el billete sea nomi-  
nativo y, por ende, intransferible. A ésto último, las Condi  
ciones Generales de Transporte de Pasajeros dicen:

"El billete es intransferible. Si alguien  
distinto del titular lo presente para vo--  
lar o reclamar su importe, el Porteador no  
será responsable ante el legítimo dueño si  
de buena fé proporciona el transporte o de  
vuelve el importe a la persona que presen-  
te dicho billete". (64)

Las Reglas Generales son más severas respecto a las per-  
sonas que presentan un boleto que no consigna su nombre:

"Los boletos serán personales e intransferi-  
bles. La empresa podrá exigir en todo mo--  
mento la identificación del pasajero y tie-  
ne el derecho de negarse a efectuar el ---  
transporte o de recoger los boletos en aque-  
llos casos en que se compruebe que preten--  
den utilizarlos personas distintas de aque-

...

(64) Reglas Generales, Regla 3.

llas a quienes fueron expedidos. La empresa en ningún caso será responsable frente al pasajero del mal uso que se haga del boleto por personas ajenas a la misma. (65)

C. Importancia jurídica de su expedición. Dijimos anteriormente que la obligación de expedir el boleto o billete de pasaje corresponde al transportista, deber que el Convenio de Varsovia le imponía expresamente, y en el cual el Protocolo de La Haya guarda silencio.

La omisión del Protocolo de La Haya se debe a que son -- los agentes de viajes quien en muchos de los casos procede a la expedición del documento, como también ocurre cuando una empresa emite el billete o el boleto por cuenta de otra para que ésta efectúe el transporte.

El contrato de transporte aéreo es válido aunque no se expida el billete o boleto; no obstante ello, el transportador tiene interés en que se proceda, en todos los casos, a extenderlo por las graves consecuencias que le ocasiona omitir tal formalidad, ya que quedaría privado del beneficio de la limitación de responsabilidad.

Nos dice el Convenio de Varsovia "...si el transportador  
...

(65) Reglas Generales, Regla 6.

acepta al viajero, sin que a éste se le haya expedido billete de pasaje, no tendrá derecho a ampararse en los preceptos de esta Convención que excluyan o limiten su responsabilidad" y el de La Haya expresa "...si con el consentimiento del transportista, el pasajero se embarca sin que se haya expedido el billete, o si este billete no comprende el aviso exigido por el Párrafo 1, Inciso c), el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del Art. 22". (66)

Debemos destacar que la sanción procede cuando se transporta al pasajero sin billete y con el consentimiento del transportista o cuando en el cuerpo del documento no se da el aviso de responsabilidad. Bajo estos supuestos se da la sanción que nos ocupa.

Nuestro derecho guarda silencio respecto a la transportación de un pasajero que se transporte sin la debida documentación y sólo da lugar a una sanción administrativa, sin afectar los límites de responsabilidad previstos en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Por consiguiente, siempre que el transportista haya expedido el boleto aún cuando éste adolezca de fallas en su redacción o haya omitido algunos requisitos exigidos, puede ampa--

...

(66) Convenio de Varsovia, art. 3 y Protocolo de La Haya, art. 3.

rarse en las disposiciones que limitan su responsabilidad.

### III. EFECTOS JURIDICOS.

A. Transportista. Por tratarse de un contrato bilateral, el transporte de pasajeros origina obligaciones recíprocas a cargo de ambos contratantes. Sobre esta base, iniciamos nuestro estudio de los efectos del contrato con el transportista.

a) Derechos. Los derechos del transportista consisten en percibir una remuneración, condicionar la admisión del pasajero, modificar las condiciones del transporte cuando las circunstancias lo justifiquen y exigir la reparación de los daños que pueda causar el pasajero. (67)

El derecho de condicionar la admisión del pasajero puede ejercerse por varias razones, entre las cuales cabe mencionar la no presentación del pasajero a la hora establecida la corta edad del pasajero, las personas que no pueden valerse por sí mismos, la circunstancia de tratarse de una mujer embarazada o la salud del viajero. (68)

La posibilidad de modificar las condiciones del transporte puede originarse principalmente por motivos de seguridad, como por ejemplo condiciones meteorológicas adversas o por ma

...

(67) Ley de Vías Generales de Comunicación, art. 346.

(68) Reglas Generales, Regla 21. y Condiciones Generales de Transporte (IATA), Art. VIII.

niobras de salvamento, o por razones tendientes a velar por la protección de la vida humana.

Como puede apreciarse, varios de los derechos enunciados son aplicaciones de principios generales, como la fuerza mayor o la vigencia y cumplimiento del contrato a cargo del pasajero.

b) Obligaciones. A su vez, las obligaciones del transportista consisten en expedir y entregar el billete o boleto, trasladar al pasajero al punto de destino pactado, velar por su seguridad, adecuar los precios de sus servicios a las tarifas autorizadas (69) y restituir lo pagado en los casos que corresponda. (70)

La obligación fundamental es la de trasladar al pasajero desde el punto de partida hasta su destino. El transporte debe ser realizado en la forma convenida, mediante el empleo de una aeronave adecuada con las comodidades necesarias para el viaje.

Otra obligación del transportador es la de velar por la seguridad del pasajero desde que éste aborda la aeronave hasta el momento en que desciende la misma.

...

(69) Ley de Vías Generales de Comunicación, Regla 19.  
(70) Reglas Generales, Regla 19.

Es necesario formular un comentario sobre la restitución del precio, que el transportista debe efectuar en ciertos casos.

Nuestra legislación presenta varios casos, de los cuales cabe mencionar por la frecuencia con que se presentan: (71)

1.- "Cuando un pasajero cancele su reservación o reservaciones, o devuelva su boleto o boletos adquiridos, dentro de un término de 24 horas anteriores a la fijada para iniciar su viaje, tendrá derecho a la devolución íntegra del importe total de cada boleto; igualmente en el caso de que no se haya hecho reservación alguna y el pasajero desee cancelar su o sus boletos, se devolverá íntegro el importe total de los mismos".

2.- "Cuando un pasajero cancele su reservación o reservaciones o devuelva su boleto o boletos adquiridos, dentro de un lapso comprendido entre las 24

(71) Reglas Generales, Regla 37.

y las 3 horas anteriores a la fijada para iniciar su viaje, tendrá derecho a la devolución del 75% (setenta y cinco por ciento), del importe total de cada boleto".

- 3.- "Cuando un pasajero cancele su reservación o reservas o devuelva su boleto o boletos adquiridos con menos de 3 horas de anticipación a la fijada para iniciar su viaje, o no se presente a la hora señalada, tendrá derecho a devolución del 50% (cincuenta por ciento) del importe total de cada boleto".

Cuando no existe culpa de ninguna de las partes, y no se realiza el transporte en medida alguna, corresponde la restitución lisa y llana del precio pagado por el pasajero mientras que si ha habido ejecución parcial, la devolución del precio debe efectuarse en proporción a la parte no cumplida del viaje. (72)

De lo anterior, se desprende la obligación que el transportador asume frente al pasajero cuando cancela el traslado

...

(72) Reglas Generales, Reglas 39 y 40.

solicitado y el derecho pecuniario que adquiere conforme se verifica la cancelación. Este derecho pecuniario en la práctica se denomina "cargos de cancelación"; mismos que se descuentan del importe pagado por los boletos, en el momento en que se solicita la devolución.

En el ámbito internacional, las Condiciones Generales de la "IATA" no gravan el derecho de la devolución del importe pagado, como lo hace nuestra legislación.

Al respecto, las Condiciones Generales nos dicen: (73)

"Si el Porteador no proporciona el transporte estipulado en el contrato, aunque sea por un cambio voluntario del pasajero deberá reembolsar a éste la cantidad que corresponda a la porción de billete no utilizada..."

Como reflexión final, sólo creemos conveniente recordar que el transportista, en la determinación del precio del transporte debe respetar las tarifas aprobadas por la autoridad.

#### B. Pasajero.

...

(73) Condiciones Generales, Art. XI.

a) Derechos. Los derechos del pasajero corresponden a las obligaciones del transportista y consisten en la obtención del boleto o billete, la reservación de un lugar en la aeronave, el traslado al punto de destino convenido, la garantía de su seguridad, la elección del itinerario de su viaje, con las limitaciones nacidas del transportista de operar la ruta elegida, la determinación del vuelo dentro del plazo establecido al celebrar el contrato, el traslado de su equipaje, y la devolución total o parcial del precio pagado cuando el transporte no se realiza.

Pasamos a formular unas breves observaciones sobre algunos derechos enunciados,

En la práctica, es común permitir que el pasajero adquiere su boleto o billete de pasaje sin que se determine la fecha del pasaje a un lugar determinado. Se denomina a este boleto o billete de pasaje "abierto" y su efectividad para el vuelo determinado depende de las disponibilidades que existen en el momento de hacerlo, ya que pueden quedar cubiertos todos los lugares, de manera que el pasajero mantiene su derecho de ser transportado, pero debe ajustarse a las posibilidades del transportista.

Finalmente, la devolución del precio pagado está condicionado a la legislación que se aplique considerando la especie del contrato; nacional o internacional.

b) Obligaciones. Las obligaciones del pasajero - consisten en pagar el precio, presentarse en el aeropuerto para iniciar el viaje en el día y hora establecida, cumplir con las disposiciones administrativas referentes a los viajes, observar los reglamentos del transportista, acatar las instrucciones del comandante de la aeronave y su tripulación e indemnizar al transportista por los perjuicios que se originen por su culpa.

Muy brevemente nos referiremos a algunos aspectos de las obligaciones enumeradas.

La obligación de pagar el precio es la esencial del pasajero y es imperativa para la calificación del contrato, ya -- que impone a una de las partes, como deber principal, una --- obligación de dar mientras que el otro contratante asume una de hacer.

El pago del precio tiene lugar en el momento de recibir el boleto o billete, aunque en muchas ocasiones existen financiamientos.

Es fácil comprender el fundamento del deber del pasajero de presentarse en el tiempo debido, que tiene carácter de --- obligación de hacer, ya que no sería razonable exigir al ---- transportista que demorara el vuelo para esperar al pasajero con el consiguiente perjuicio para los demás pasajeros.

Además de los reglamentos establecidos por las autoridades estatales, el pasajero debe ajustarse a aquellos que establece el transportista relativos al orden y medidas de seguridad.

Cabe agregar que si el pasajero no se ajusta a las instrucciones, se conduce de manera inconveniente o presenta sin tomas de estar alcoholizado o drogado, puede ser excluido del viaje. (74)

...

(74) Reglas Generales, Regla 21.

CAPITULO CUARTO  
EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE EQUIPAJES

I. GENERALIDADES.

A. Concepto. Tapia Salinas nos define la figura como el "contrato mediante el cual una empresa de transporte -- aéreo o un simple transportista se obliga, como consecuencia de un contrato de pasaje, anterior o simultáneamente celebrado, a trasladar de un lugar a otro y por vía aérea el equipaje del pasajero citado, comprensivo de los objetos registrados y de los que lleva a mano, así como del exceso que sobre, la cantidad otorgada a dicho pasajero figure como franquicia, en las condiciones que, en este último caso, ambas partes con vengan". (75)

Nos parece claro el concepto que nos ofrece su autor, -- sin embargo, la expresión de equipajes requiere ser definida.

Nuestro derecho contempla la figura de equipaje en sus tres especies: Equipaje Facturado, Equipaje No Acompañado y Equipaje No Facturado. Cada uno de ellos se define de acuerdo a la característica que presentan, partiendo del concepto general de equipaje: (76)

...

(75) Tapia Salinas, Luis, "La Regulación Jurídica del Transporte -- Aéreo, Madrid, 1953, pág. 341.

(76) Reglas Generales, Regla 1.

"Equipaje.- Artículos que llevan los pasajeros para su uso, comodidad y conveniencia".

"Equipaje Facturado.- El que se transporta bajo la responsabilidad de la Empresa, y por el cual se expide un talón para su reclamo e identificación".

"Equipaje No Acompañado.- Equipaje facturado que se transporta en aeronave distinta de aquella en que va el pasajero".

"Equipaje No Facturado.- El que lleva consigo el pasajero a su cuidado. (Equipaje de mano)".

La expresión general de equipaje contiene un elemento importante que nos permite distinguirlo de las mercancías y que es el carácter personal del primero frente al comercial del segundo.

El Convenio de Varsovia contempla el equipaje facturado y el no facturado (este último también denominado equipaje de mano) y contiene algunas disposiciones aplicables a los facturados, como la exigencia de la expedición del talón de equipajes, y aplicables a ambas especies en las normas que rigen la responsabilidad del transportista. (77)

...

(77) Convenio de Varsovia, arts. 4 y 22.

El Convenio de Varsovia se refiere al equipaje de mano - como "objetos personales pequeños, cuya custodia conserva el viajero", pero nada dice sobre el facturado. (78)

La "IATA" considera equipaje "aquellos artículos, efectos y demás pertenencias personales del pasajero necesarios - o apropiados para el vestido, uso, comodidad o conveniencia - de aquél en relación con su viaje. Este término, a menos que se especifique otra cosa, incluirá tanto el equipaje facturado, como el no facturado". (79)

Dentro de esta noción, caben las dos subcategorías a que nos hemos referido, el equipaje de mano y el facturado, que - el transportista recibe para su custodia y debe transportar - conjuntamente con el pasajero; faltando el que se transporta en distinto vuelo al del pasajero.

De las expresiones anteriores, se observa la obligación del transportista de trasladar el equipaje conjuntamente con el pasajero.

Considerando lo anterior, proponemos definir al contrato de transporte de equipajes como aquél en el cual una de las - partes se obliga a trasladar de un lugar a otro, conjuntamen-

...

(78) Convenio de Varsovia, art. 4.

(79) Condiciones Generales, art. 1.

te con el pasajero, los artículos, efectos y demás pertenencias de éste, bajo su cuidado o de quien realice el transporte.

Optamos por no utilizar los términos de uso, comodidad o conveniencia por ser vocablos de interpretación subjetiva más que objetiva.

A primera vista puede apreciarse que falta el elemento de precio, lo que parecería quitar a esta figura su onerosidad y bilateralidad, pero ésto se debe a que se trata de un contrato accesorio y que puede quedar comprendido en el precio del billete o boleto.

No hay aquí, por consiguiente, el precio como elemento esencial de este contrato, sino que aparece dentro de la figura principal del transporte de pasajeros, sin el cual no se formaría el contrato de equipajes.

Hay una hipótesis en la cual existe un pago por parte del pasajero: se trata del caso en que hay un límite de peso (vuelos nacionales) o un límite en cuanto al número de equipajes (vuelos internacionales), que cuando el pasajero los excede, origina un cargo adicional.

En este supuesto, se dice que hay exceso de equipaje, no ción que se debe tener en consideración por dar lugar a una remuneración al transportista si se desea el traslado del ---

equipaje excedente.

B. Clasificación. La figura contractual en estudio es una especie del contrato de transporte y que queda sujeta a las normas que lo rigen.

Se trata de un contrato de transporte de cosas, pero con notas particulares que permiten distinguirlo del referido a las mercancías.

a) Accesorio. La accesoriedad del contrato de transporte de equipajes, que se deriva de la relación directa que guarda con el de pasajeros, y la ausencia de destinatario permiten distinguirlo del de mercancías.

La existencia de nuestra figura está ligada a un contrato principal de transporte de pasajeros, adquiriendo así el carácter de accesorio. Por ello, es importante que el de pasajeros se forma antes y el de equipaje después.

El carácter accesorio hace que sea intransferible y personal el derecho que se tiene para trasladar el equipaje, según se analizó en el capítulo anterior. Este carácter vale tanto para el equipaje no facturado como para el facturado, aunque existen diferentes regímenes respecto a uno y otro,

El contrato de transporte de equipajes se da tanto en el equipaje facturado como en el de mano, y en ambos casos se encuentra una convención accesorio de una de transporte de pasa

jeros, sujeta a las normas que rigen a esta especie contractual con algunas disposiciones propias para cada una de ellas.

b) Consensual en Oposición a Real. Reiteramos -- que es consensual en oposición a real, por quedar formado por el sólo acuerdo de las partes, sin estar subordinado a la entrega del equipaje al transportista.

c) Consensual en Oposición a Formal. Por tratarse de un convenio accesorio del de transporte de pasajeros, - la validez del acto no requiere de la expedición de un documento que ampare al equipaje registrado o el de mano,

C. Sujetos. Son sujetos, en el contrato de transporte de equipajes, el transportista y el pasajero. (80)

D. Consentimiento. La manifestación del consentimiento es tácito y cabe distinguir dos subtipos contractuales para el equipaje facturado, se da en el momento de celebrar - el contrato principal de transporte de pasajeros, mientras -- que, para el equipaje de mano la formación tendrá lugar cuando se admite el ingreso a la aeronave del pasajero con sus -- pertenencias. (81)

E. Objeto. Las cosas que pueden ser objeto de trans

...

(80) Tapia Salinas, Luis, "La Regulación Jurídica del Transporte -- Aéreo", Madrid, 1953. pág. 345.

(81) Tapia Salinas, Luis, op. cit., pág. 344.

porte son los artículos que lleven los pasajeros para su uso, comodidad o conveniencia y demás pertenencias personales, necesarios o apropiados para el vestido en relación con su viaje. (82)

En el objeto, debemos tomar en consideración los elementos que integran el equipaje y su correcto acondicionamiento. (83) Lo mismo puede decirse de la causa, dominada por el carácter accesorio del contrato y su consiguiente adecuación a la finalidad propia del contrato principal, además de su fin específico referido al traslado de efectos de uso personal -- del viajero, destinados a prestarle mayor comodidad durante el viaje. (84)

## II. EL TALON DE EQUIPAJES.

El Convenio de Varsovia se ha ocupado de la forma que de nomina talón de equipajes (85), que consiste en un documento que, sobre la base de un contrato de transporte aéreo de pasajeros, documenta la obligación del transportista de trasladar de un punto a otro, junto con el pasajero, su equipaje facturado, ordinariamente en forma gratuita. (86)

...

(82) Reglas Generales, Regla 1 y Condiciones Generales de Transporte art. 1.

(83) Tapia Salinas, Luis, op. cit., pág. 344.

(84) Id. idem., pág. 352.

(85) Convenio de Varsovia, art. 4.

(86) Tapia Salinas, Luis, op. cit., pág. 357.

El talón de equipaje puede ser expedido por separado o --  
unido al billete de pasaje, dentro del cual puede quedar in--  
corporado, circunstancia prevista en el Protocolo de La Haya.  
(87)

El Convenio de Varsovia, en su redacción original, esta--  
blece la obligación del transportista de expedir el talón de  
equipajes al igual que el Protocolo de La Haya.

A. Concepto. Nuestra legislación no expresa clara--  
mente la obligación de expedir el talón de equipaje, no obs--  
tante se puede desprender que existe la obligación del concep--  
to que nos ofrece:

"Equipaje, Talón de, Documento que la em--  
presa expide al pasajero para identificar  
el equipaje facturado, responsabilizándo--  
se de su transporte y de su entrega en --  
los términos del boleto respectivo". (88)

B. Contenido. De acuerdo con lo prescrito por el --  
Convenio de Varsovia, el talón de equipajes deberá contener:

- "a) lugar y fecha de emisión;
- b) punto de partida y de destino;
- c) nombre y dirección del porteador o de  
los porteadores;

...

(87) Convenio de Varsovia, art. 4.

(88) Reglas Generales, Regla 1.

- d) número de billete de pasaje;
  - e) indicación de que la entrega de los equipajes se hará al portador del talón;
  - f) número y peso de las mercancías;
  - g) importe del valor declarado, conforme al artículo 22, párrafo 2;
  - h) indicación de que el transporte queda sometido al régimen de responsabilidad establecido por el presente Convenio"
- (89)

El contenido del talón de equipaje era muy extenso, pero el proceso de simplificación de documentos de transportes se manifestó en el Protocolo de La Haya, el cual requiere que -- consten los puntos de partida y destino, así como una de las escalas en territorio extranjero que las partes hayan convenido, cuando los puntos extremos mencionados estuviesen en el mismo País, y, finalmente, un aviso que indique la vigencia de un régimen de responsabilidad del transportista. (90)

Cabe señalar que la "IATA" elaboró, además del talón, -- una dobel etiqueta cuya finalidad es la identificación de los mismos y que consta de dos partes: una se fija en el equipaje

...

(89) Convenio de Varsovia, art. 4.

(90) Protocolo de La Haya, art. 4.

registrado y otra se entrega al pasajero para que, con ella, pueda reclamar la entrega de los objetos en el punto de destino.

La función básica del talón de equipaje consiste en servir de medio de prueba, según se desprende del orden internacional donde el Protocolo de La Haya establece: "El billete de pasaje hace fé, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte". (91)

La forma no constituye un elemento sustancial para el perfeccionamiento del contrato, el cual es válido aunque no se expida documento alguno, pero ello no le quita importancia ya que la ausencia del talón acarrea al transportista graves consecuencias, al privarlo de las limitaciones de su responsabilidad, en transportes internacionales.

Lo anterior se confirma con lo dispuesto por el Protocolo de La Haya:

"La ausencia, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el transportis

...

(91) id. idem.

ta recibe bajo custodia el equipaje sin - que se haya expedido un talón de equipaje, o si este, en el caso de que no esté combinado con un billete de equipaje que cumpla con los requisitos del artículo 3, párrafo 1 c), o incorporado al mismo, no -- comprende el aviso exigido por el párrafo 1 c), no tendrá derecho a ampararse en -- las disposiciones del artículo 22, párrafo 2". (92)

### III. EFECTOS JURIDICOS.

Estudiamos los respectivos derechos y obligaciones del - transportista con el mismo criterio con que nos referimos a - los efectos del contrato de transporte de personas y dado el carácter accesorio del contrato relativo a los equipajes, sólo mencionaremos los derechos de las partes cuando creamos - oportuno hacerlo.

#### A. Transportista.

a) Derechos. En materia de derechos del transportista, señalamos que tiene el de no realizar el transporte -- por motivos vinculados al pasajero, como su edad o estado de salud, o a su equipaje, ya sea por incluir cosas cuyo trans-- porte está prohibido por las leyes o las disposiciones administrativas, o por su peso o volumen, o su mal acondiciona---

...

miento.

b) Obligaciones. Las obligaciones del transportista consisten en expedir el talón de equipajes, trasladar al equipaje al punto de destino y entregarlo al pasajero.

La primera obligación enunciada, la expedición del talón de equipaje, únicamente tiene lugar respecto al facturado y lo mismo podemos decir de la relativa a la entrega de los objetos al pasajero al llegar al punto de destino.

La obligación de trasladar el equipaje del punto de partida hasta el de destino constituye el deber fundamental del transportista y, si aparece como obligación accesoria de la principal, asumida en el contrato de transporte de personas, es evidente su posición central en el relativo a los equipajes. (93)

Esto último merece una breve reflexión, respecto a la forma de efectuar el traslado por el transportista. Es evidente que debe ser por aeronave, pero, por el carácter accesorio del contrato, el equipaje debe viajar en la misma aeronave que el pasajero.

La obligación de trasladar el equipaje desde el punto de partida hasta el de destino lleva como accesoria la de custo-  
...

(93) Tapia Salinas, Luis, op. cit., pág. 366.

día de tales objetos. (94)

El conjunto de las obligaciones ordinarias del transportista se completa con la de entregar el equipaje facturado, - operación que el transportista tiene derecho a subordinar a - la presentación del talón de equipaje.

Respecto a los equipajes de mano, el transportista trasladada los mismos conjuntamente con el pasajero, quien los lleva consigo bajo su custodia.

Es por ello que el Convenio de Varsovia fija una responsabilidad menor a la de los equipajes facturados, pero en todo caso, ambos supuestos encuentran fijada una responsabilidad que no debe excederse si el transportista ha actuado de buena fé. (95)

Las limitaciones cuantitativas de la responsabilidad del transportista, establecidas tanto en el orden interno como en el internacional, contribuyen a evitar reclamaciones patrimonialmente importantes y constituyen un llamado de atención para que el pasajero que lleva consigo en el viaje objetos de - mucho valor, proceda con la diligencia pertinente.

...

(94) op. cit., pág. 371.

(95) Protocolo de La Haya, art. 22.

B. Pasajero.

a) Derechos. Es importante recordar que el pasajero tiene el derecho de llevar gratuitamente el equipaje, -- siempre que no se exceda en número o en peso. Asimismo, este derecho no puede ser cedido por el pasajero. (96)

Sin embargo, en la práctica se dan los supuestos en los cuales se produce la cesión y que tiene lugar cuando dos o -- más pasajeros entregan conjuntamente su equipaje, y cuyo peso o número es tomado también en conjunto sin que se exceda de -- lo permitido, y que por el contrario individualmente uno de -- ellos se excedería.

La costumbre ha hecho muy común este procedimiento, especialmente en excursiones en que toman parte gran número de -- personas, bajo la dirección de guías, que las organizan de modo que constituyan un grupo único.

Es importante destacar que el pasajero puede estimar el valor de su equipaje y convenir un aumento en los límites de responsabilidad. (97)

b) Obligaciones. Las obligaciones del pasajero -- muestran la influencia del carácter accesorio del contrato. --

...

(96) Tapia Salinas, Luis, op. cit., pág. 345.

(97) Protocolo de La Haya, art. 22.

Consisten en entregar el equipaje que se desea se facture, observar las disposiciones administrativas relativas a la prohibición de transportar dentro del equipaje artículos que por su naturaleza sean peligrosos y pagar el exceso de equipaje, si existiese.

La obligación de entregar el equipaje sólo se refiere al facturado, ya que el de mano permanece bajo el cuidado del pasajero, y debe realizarse en el lugar y tiempo previsto en el contrato.

Respecto a las disposiciones administrativas se da la obligación del pasajero en el sentido de no transportar en su equipaje municiones, explosivos y artículos que por su naturaleza inherente sean peligrosos, a menos que cuenten con permiso de las autoridades competentes. (98)

Finalmente, el pasajero asume eventuales obligaciones de dar y que consiste en pagar el precio establecido cuando se da el exceso de equipaje, así como indemnizar al transportista por cualquier erogación que debiera hacer por causa suya o daños que hubiera ocasionado.

Cabe hacer mención que en los servicios regulares, la suma a pagar por el exceso de equipaje debe ser la autorizada por las autoridades competentes.

...

(98) Ley de Vías Generales de Comunicación, art. 324.

CAPITULO QUINTO  
EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS

I. GENERALIDADES.

A. Concepto. La mayoría de los autores han omitido el concepto en el análisis de esta figura.

En un intento de definirlo, las líneas aéreas expresan - que "es la transportación, gratuita u onerosa, de carga por - vía aérea". (99)

A nuestro modo de ver, este concepto carece de los elementos personales que dan lugar al nacimiento de derechos y - obligaciones, lo que no nos permite analizarlo para llegar a una conclusión.

Podemos definirlo como aquel por el cual una persona, me diante remuneración, se compromete a transportar por vía ---- aérea, de un lugar a otro, determinada mercancía para ser entregada, generalmente, a otra persona.

Tratamos que aparezcan las notas más características del contrato: la naturaleza de los bienes transportados, la onerosidad de la figura, la obligación de trasladar los objetos al

...

(99) "The Air Cargo Tariff", Editorial Van Boekhoven-Bosch, Holanda, 1983, pág. 32.

punto de destino y la presencia de un tercero.

B. Clasificación. Los caracteres del contrato de -- transporte de mercancías son también los mismos que tipifican al género y, por consiguiente, podemos decir que es bilateral, oneroso, real en oposición a consensual, consensual en oposición a formal, y principal.

a) Bilateral y Oneroso. La bilateralidad y la -- onerosidad se presentan con la obligación recíproca consistente en trasladar y entregar la mercancía en lugar acordado a - cambio de una remuneración.

b) Real en Oposición a Consensual. Anticipamos - que la clasificación de real en oposición a consensual es con- traria a lo que sostienen diversos autores, sin embargo, re- teramos que se trata de un contrato real y que la entrega de las mercancías al transportista es constitutiva del acto.

Videla Escalada sostiene que es consensual en oposición a real, expresando: "Es evidente que las partes, por su volun- tad concordante, pueden convenir que el acto sólo quede per- feccionado cuando se produzca la entrega de la cosa y es pro- bable que la prudencia del transportista lo induzca a obrar - de tal modo, ya que ello le permite controlar mejor la natura- leza de la carga e impedir que se embarquen cosas cuyo trans- porte esté prohibido o resulte peligroso, pero si no existe -

una manifestación de voluntad de los contratantes en tal sentido, basta su sólo consentimiento para dejar formada la relación contractual". (100)

No estamos de acuerdo con la tesis que antecede, en razón a que la eficacia del contrato estaría sujeto a una condición suspensiva o iniciales que determinaría la perfección -- del acto. (101)

Así mismo, el autor Rafael Rojina Villegas nos indica -- que en las condiciones suspensivas "no existen las obligaciones, porque es de la esencia de la condición suspensiva evitar su nacimiento hasta en tanto se produzca el acontecimiento futuro e incierto; por consiguiente...., el contrato puede resultar inexistente". (102)

Resumiendo, no podemos hablar de que el contrato este -- perfeccionado cuando el elemento de perfección está supeditado a una condición inicial.

c) Consensual en Oposición a Formal, Tanto la legislación interna como la internacional convienen en la calidad consensual en oposición a formal del acto, al expresar -- que la irregularidad o la pérdida del contrato no afecta ni -

...

(100) Videla Escalada, Federico, "Derecho Aeronáutico", Tomo III, - Editorial Findinter, Buenos Aires, 1973, pág. 426.

(101) Vid de Pina, Rafael, "Elementos de Derecho Civil Mexicano", - Editorial Porrúa, S.A., México, 1978, pág. 278.

(102) Rojina Villegas, Rafael, "Compendio de Derecho Civil", Tomo - IV, México, 1977, pág. 30.

su existencia ni su validez. (103)

d) Principal. El contrato de transporte aéreo de mercancías no depende de ninguna otra figura, es autónomo e independiente, sin vinculación alguna y tiene, por consiguiente, la calidad de principal. (104)

C. Sujetos. El acto cuenta con la participación de tres personas con intereses distintos, el transportista, el remitente y el consignatario.

Respecto a éste último, no existe acuerdo entre los autores respecto a la calidad que reviste, por cuanto algunos lo consideran parte en el contrato y otros niegan tal carácter.

Es nuestra opinión que el destinatario interviene como tercer interesado, con derechos después de haberse formado el contrato.

Puesto que entenderemos que las partes son el transportista y el remitente, nos ocuparemos primero de ellos.

a) El Transportista. El transportista asume la obligación de trasladar las cosas de un lugar a otro, a cambio de una remuneración, cuyo pago está a cargo de la contraparte.

...

(103) Código de Comercio, art. 584 y Protocolo de La Haya, art. 9.

(104) Rodríguez Jurado, Agustín, "Teoría y Práctica del Derecho Aero-náutico", Editorial Depalma, Buenos Aires, 1963, pág. 241.

Es el sujeto activo en la relación contractual que debe cumplir con las disposiciones legales relacionadas con los medios que sirven para trasladar la mercancía.

b) El Remitente. El remitente, también llamado - cargador (105) o expedidor (106) asume las obligaciones de -- dar; pagar el precio de traslado y entregar la mercancía.

El Convenio de Varsovia no lo define, no obstante, se le ha considerado como la persona que celebra un contrato de --- transporte con un transportista. (107)

La misma línea de pensamiento inspira una noción elaborada por la "IATA" y la de la mayor parte de la doctrina. (108)

El remitente es la persona física o jurídica, propietaria o poseedora de la misma, quien encarga al transportista - el traslado de las mercancías de un lugar a otro y paga por - élllo un precio determinado. (109)

c) El Destinatarío. El destinatario es el tercero interesado, dentro de los sujetos que intervienen en el contrato que analizamos.

...

(105) Código de Comercio, art. 581.

(106) Convenio de Varsovia, art. 12.

(107) "The Air Cargo Tariff", Editorial Van Boekhoven-Bosch, Holanda, 1983, pág. 34.

(108) Tapia Salinas, Luis, "La Regulación Jurídica del Transporte - Aéreo", Madrid, 1953, pág. 345.

(109) id. idem., pág. 397.

En la terminología habitual, se le denomina destinatario (110) o consignatario y, en principio, puede ser definido como la persona que tiene derecho de retirar la mercancía en el punto de destino.

Tapia Salinas lo define como la "persona física o jurídica a la que el transportista está obligado a entregar las mercancías, en ejecución de un contrato de transporte celebrado con el remitente, designada de manera expresa y nominal en el contrato o alteración del mismo realizado por el propio remitente". (111)

Creemos que todas las características fundamentales del destinatario quedan claramente señaladas en esta definición, que por tal motivo hacemos nuestra.

En la definición, se observa que el derecho del destinatario es contractual, que las partes son el transportista y el remitente.

No cabe sostener que el destinatario es parte, ya que el destinatario aparece después de la formación del acto y que el remitente puede variar al destinatario. (112)

...

(110) Convenio de Varsovia, art. 13 y Ley de Vías Generales de Comunicación, art. 349.

(111) Tapia Salinas, Luis, op. cit., pág. 398.

(112) Convenio de Varsovia, art. 12.

Debemos admitir que tanto el expedidor como el transportista pueden celebrar el contrato de transporte de mercancías mediante la representación de un tercero.

D. Objeto. Por ser la especie del contrato de transporte aéreo, el transportista se obliga a trasladar, en este caso, mercancías a su punto de destino mediante una remuneración a cargo del remitente.

E. Causa. La causa no requiere mayores comentarios, ya que aparece denominada por la onerosidad, en lo relativo al transportista, y por el fin de obtener el traslado de las mercancías, en lo relativo al remitente. (113)

## II. LA CARTA DE PORTE AEREO.

A. Concepto. Las autoridades han omitido el concepto de la carta de porte aéreo, por lo cual, en un intento de definirlo, podremos expresar que es el comprobante expedido por el transportista respecto del contrato de transporte de mercancías celebrado entre ellos o sus agentes y el remitente.

En nuestro concepto procuramos que aparezcan los elementos personales que intervienen en la relación jurídica, agregando la obligación de expedición que recae sobre el transportista.

...

(113) Tapia Serrano, Luis, op. cit., pág. 408.

B. Contenido. El contrato de transporte de mercancías lleva el nombre de carta de porte aéreo. (114) La designación del documento ha alcanzado aceptación internacional y es reflejado en el Convenio de Varsovia y en el Protocolo de La Haya. (115)

Iniciamos el análisis del contenido de la carta de porte aéreo, en la cual los textos internacionales, como las leyes internas la sujetan a un formalismo estricto que se refleja en la determinación del número de ejemplares y las indicaciones que debe contener.

El Código de Comercio señala el contenido que debe tener la carta de porte:

"ART. 581. El porteador de mercancías o efectos deberá extender al cargador una carta de porte, de la que éste podrá pedir una copia. En dicha carta de porte se expresará:

I. El nombre, apellido y domicilio del cargador;

II. El nombre, apellido y domicilio del porteador;

III. El nombre, apellido y domicilio de

...

(114) En la práctica se le denomina Gufa Aérea.

(115) Convenio de Varsovia, art. 8 y Protocolo de La Haya, art. 8.

la persona a quien o a cuya orden va  
yan dirigidos los efectos, o si han  
de entregarse al porteador de la misma  
carta;

- IV. La designación de los efectos, con -  
expresión de su calidad genérica, de  
su peso y de las marcas o signos ex-  
teriores de los bultos en que se conten  
gan;
- V. El precio del transporte;
- VI. La fecha en que se hace la expedit---  
ción;
- VII. El lugar de la entrega al porteador;
- VIII. El lugar y el plazo en que habrá de  
hacerse la entrega al consignatario;
- IX. La indemnización que haya de abonar  
el porteador en caso de retardo, si  
sobre este punto mediare algún pacto".

En forma simplificada, el Protocolo de La Haya dispone -  
que la carta de transporte aéreo deberá contar con las si----  
guientes indicaciones:

"ART. 8. La Carta de Porte Aéreo deberá --  
contener:

- a) La indicación de los puntos de partida  
y destino;

- b) Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse -- una de esas escalas:
- c) Un aviso indicando a los expedidores -- que si el transporte cuyo punto final -- de destino, o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del ---- transportista por pérdida o averías de las mercancías".

La rigidez en la redacción de la carta de porte aéreo y su contenido se manifestó en el Convenio de Varsovia, que incluyó una lista de diecisiete enunciaciones de las cuales el Protocolo de La Haya mantuvo sólo tres. (116)

Como lo indicamos anteriormente, nuestro Código de Comercio incluye una lista de nueve enunciaciones que debe contener la carta de porte.

...

(116) id. idem.

Hubiese resultado conveniente ajustar este artículo a la redacción actualmente vigente del Protocolo de La Haya, pero admitimos que existen justificativos para haber mantenido algunas otras menciones; especialmente por ser aplicable a las distintas clases de transporte.

Entre las escasas menciones establecidas por el Protocolo de La Haya, se incluye la referencia a las escalas, exigencia de relevancia jurídica por determinar la calificación del transporte y su consiguiente sujeción a normas diferentes. --  
(117)

Es importante reiterar que el transportista no podrá ampararse en los límites de responsabilidad previstos en el Protocolo de La Haya si no hace mención de las escalas y la probable aplicación del Convenio de Varsovia y sus modificaciones.

El lugar y la fecha de emisión interesa por la información que pueden proveer respecto al tiempo en que ha de estimarse el traslado, y de no efectuarse, servirá para ejercer las pertinentes acciones en defensa de sus derechos.

La mención del nombre del remitente es importante para -

...

(117) id. idem.

determinar al poseedor o propietario de la mercancía y responsable hacia el transportista por los daños que cause la inexactitud de su contenido. (118)

La legislación interna no prevee la eliminación de los límites de responsabilidad del transportista por la omisión de alguno de los enunciados que debe contener; limitándose a expresar:

"La omisión de alguna de las circunstancias requeridas... no invalidará la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir sobre las que faltan las pruebas relativas". (119)

El contenido de la carta de porte aéreo nos permite apreciar que se trata de un documento cuyo contenido es extenso, para el ámbito interno, y breve, para el ámbito internacional. De ahí la importancia de determinar quien debe confeccionarla, tema a cuyo respecto existen diferencias entre la legislación mexicana y los textos internacionales, ya que éstos últimos, asignan tal función al remitente, mientras que nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación obliga al transportista. (120)

En principio es lógico que, en el transporte internacio-

...

(118) Protocolo de La Haya, arts. 10 y 16.

(119) Código de Comercio, art. 585.

(120) Protocolo de La Haya, art. 6 y Ley de Vías Generales de Comunicación, art. 60.

nal, el remitente deba redactar la carta de porte aéreo, ya - que sólo él puede conocer algunos datos relativos a la natura leza y cualidades de las mercancías, lo cual no puede ser --- apreciado por el transportista.

Sin embargo, el remitente puede experimentar dificultades para elaborar el documento, ya que algunos datos son con cidos sólo por el transportista, como su domicilio, las rutas que opera y las formalidades que afectan su responsabilidad.

Por ésto, es costumbre que las empresas de transporte -- aéreo cuenten con formularios impresos de cartas de porte --- aéreo, dónde constan las condiciones del transporte y sólo de ben ser llenados los espacios por el transportador con la in formación que proporcione el remitente.

### III. EFECTOS JURIDICOS.

#### A. El Transportista.

a) Derechos. El transportista tiene derecho a ve rificar la mercancía, percibir una remuneración, fijar el iti nerario del viaje y el plazo, rehusarse a efectuar el trasla do, modificar las condiciones de traslado y reembolsos de gas tos efectuados.

La verificación de la mercancía es un derecho que se re laciona con la prohibición del transportista de trasladar co sas peligrosas. (121)

...

(121) Código de Comercio, art. 591 y Ley de Vías Generales de Comun icación, art. 324.

Ambas legislaciones coinciden en señalar a las armas, municiones y explosivos como peligrosas. (122)

La verificación de la carta de porte aéreo, se fundamenta en las consecuencias que la irregularidad de la misma puede ocasionarle en cuanto al monto de su responsabilidad en el ámbito internacional.

El cobro del precio de transporte es el derecho correlativo de la obligación principal del remitente y, en opinión general de los autores, da lugar al ejercicio de un derecho de retención. (123)

El Convenio de Varsovia no expresa lo anterior, pero ha sido reconocido en las condiciones generales de la "IATA", -- que lo otorga en medida amplia y cubre cualquier gasto realizado por el transportista. (124)

Al respecto, nuestra legislación señala:

"El porteador tiene derecho:

VII. A retener las mercancías transportadas, mientras no se le pague el porte".

(125)

...

(122) *id. idem.*

(123) Tapia Salinas, Luis, *op. cit.*, pág. 463.

(124) *id. idem.*, pág. 464.

(125) Código de Comercio, art. 591.

La determinación del itinerario a seguir entre los puntos de partida y destino entra dentro de las facultades del transportista, por ser éste quien conoce las rutas autorizadas. (126)

El derecho del transportista a fijar el plazo del transporte se encuentra contemplado en las Condiciones Generales de la "IATA", que elimina toda obligación de respetarlo, salvo que exista una mención especial en la carta de porte aéreo. (127)

El texto del Convenio de Varsovia había previsto la referencia al plazo; requisito cuya omisión no significaba la pérdida de los límites de responsabilidad. (128)

La simplificación de la carta de porte aéreo en el Protocolo de La Haya eliminó la exigencia de mencionar el plazo -- del transporte, de manera que el transportista queda librado y el traslado quedará a sus posibilidades.

El derecho de un transportista de rehusar un transporte depende, en buena medida, de la naturaleza de las mercancías que se presenten para su traslado. (129)

...

(126) Ley de Vías Generales de Comunicación, art. 49.

(127) "The Air Cargo Tariff", Editorial Van Boekhoven-Bosch, Holanda, 1983, pág. 73.

(128) Convenio de Varsovia, arts. 8 y 9.

(129) Ley de Vías Generales de Comunicación, art. 324.

El transportista puede modificar las condiciones de traslado ya sea interrumpiéndolo o suspendiéndolo, si existen motivos que lo justifiquen. Algunos de ellos podrían ser la falta de pago, el incumplimiento de requisitos impuestos por las autoridades administrativas o los fenómenos naturales de índole climatológico.

El derecho de obtener el reembolso de todos los gastos que haya efectuado por cuenta del remitente, como, por ejemplo, el pago de derechos aduaneros y el de ser indemnizado por los perjuicios originados por el remitente.

A éste último, creemos conveniente recordar que el Convenio de Varsovia hace responsable al remitente de la exactitud de los datos contenidos en la carta de porte aéreo y señala que "deberá indemnizar al transportista o a cualquier persona, con respecto a la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas". (130)

b) Obligaciones. Dentro de las obligaciones del transportista, encontramos la de firmar los correspondientes ejemplares de la carta de porte aéreo, recepción de mercancía, custodiarla, efectuar el transporte previsto, ajustarse a las

...

(130) Convenio de Varsovia, art. 8.

instrucciones del remitente, entregar las mercancías al consignatario y restituir el precio cuando no realizó total o parcialmente el viaje pactado.

En el ámbito internacional, la carta de porte aéreo debe ser redactada por el remitente y si la elabora el transportista, se presume que obra por cuenta de aquel, de manera que su obligación consiste solamente en suscribir los ejemplares.

(131)

Nuestro Código de Comercio y la Ley de Vías Generales de Comunicación guardan silencio respecto al número de ejemplares que han de suscribirse, sin embargo, la obligación de expedir la carta de porte reside en el transportista. (132)

La recepción de la mercancía, salvo disposición legal en contrario, constituye una obligación esencial para posibilitar el cumplimiento de la convención, ya que cuando el transportista la tiene en su poder puede trasladarla al lugar convenido. (133)

El hecho de la entrega es importante porque las cosas están, a partir de ese momento, bajo la custodia y responsabilidad del transportista. (134)

...

(131) Protocolo de La Haya, art. 6.

(132) Código de Comercio, art. 600 y Ley de Vías Generales de Comunicación, art. 60.

(133) Código de Comercio, art. 590.

(134) Tapia Salinas, Luis; op. cit. pág. 455.

La obligación de trasladar las mercancías por vía aérea, debe realizarse con la debida diligencia, para lo cual debe contar con los permisos y concesiones que exijan las autoridades.

El transporte debe efectuarse entre los puntos convenidos de partida y destino, que no pueden ser alterados por el transportista.

La obligación de ajustarse a las instrucciones del remitente surge expresamente del Convenio de Varsovia y de nuestro Código de Comercio, que permiten al remitente el derecho de disponer de la mercancía durante el viaje. (135)

Sobre esto último, el Convenio dispone que las instrucciones deben ser seguidas, siempre que ello no ocasione perjuicios al transportador ni a otros expedidores. (136)

En cuanto a la ejecución de la obligación de la entrega debe cumplirse en el lugar y tiempo convenidos, y, en su caso, contra el pago de transporte. (137)

La restitución del precio pagado por el expedidor cuando el transporte no se hubiese realizado total o parcialmente, - esta fundada en la bilateralidad y onerosidad del contrato. -

...

(135) Convenio de Varsovia, art. 12 y Código de Comercio, art. 539.

(136) Convenio de Varsovia, art. 12,

(137) Convenio de Varsovia, art. 13.

Ello puede obedecer a causas de fuerza mayor, por no aceptarse la mercancía o por culpa del transportista, que en éste último supuesto puede ser acompañada con la indemnización de daños y perjuicios.

B. El Remitente.

a) Derechos. Los derechos del remitente consisten en exigir la realización del transporte, disponer de la mercancía, obtener la restitución parcial o total del precio en caso de no realizarse el traslado o cumplirse en parte, además de la indemnización correspondiente.

El derecho de exigir la realización del transporte surge de la obligación contractual que asume el transportista, que constituye el efecto principal del acto.

La disposición de mercancías, facultad expresamente otorgada al remitente por el Convenio de Varsovia, le da derecho a retirarlas del lugar de partida, o del de llegada, a detenerla durante el viaje si se produce algún aterrizaje, a ordenar su entrega a persona distinta del destinatario, ya sea en el curso de la ruta o al arribo de las cosas y a requerir su retorno al punto de partida. (138)

El ejercicio de este derecho está condicionado al pago de todos los gastos que sus instrucciones pudieren causar y ...

(138) Convenio de Varsovia, art. 12 y Código de Comercio, art. 589.

a que no produzca perjuicios al transportista u otros usuarios. Asimismo, que la vigencia de este derecho cesa tan pronto como nacen los derechos del destinatario. (139)

La facultad de exigir la devolución del precio pagado, ocurre cuando se da el incumplimiento total o parcial del transporte a cargo del transportista.

b) Obligaciones. Las obligaciones del expedidor consisten en redactar la carta de porte aéreo, para el transporte internacional, y entregársela al transportista, facilitarle todos los informes y documentos necesarios para el cumplimiento de los requisitos administrativos, entregarle la mercancía, pagar el traslado, e indemnizar al transportista por cualquier perjuicio que le ocasione.

Nada decimos sobre el contenido de la carta de porte aéreo, por haberse analizado este tema con anterioridad.

Nuestra legislación y el Convenio de Varsovia exigen al remitente que suministre al transportista todos los informes y le entregue los documentos necesarios para el cumplimiento de las disposiciones administrativas; requisito que sanciona imponiéndole responsabilidad por los daños que le resultaren

...

(139) Convenio de Varsovia, art. 12.

de la ausencia, insuficiencia o irregularidad de los datos o documentos previstos. (140)

La obligación de entregar la mercancía es base imprescindible para que pueda efectuarse el transporte, ya que por su carácter real, "entre tanto no exista dicha entrega, sólo hay un antecontrato, llamado también contrato preliminar o promesa de contrato". (141)

La más característica de las obligaciones del remitente es la de pagar el precio de traslado.

En principio cabe decir que la fijación del precio depende del libre acuerdo de las partes, pero, por tratarse de una concesión, debe respetarse las tarifas aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, solución expresamente consagrada por nuestra legislación. (142)

Para cerrar el análisis de las obligaciones del remitente, debe indemnizar al transportista de cualquier perjuicio - originado por el incumplimiento u omisión de datos y documentos que debe proporcionar.

### C. El Consignatario.

a) Derechos. La situación del destinatario reviste características especiales que se relacionan con el conjunto de

...

(140) Convenio de Varsovia, arts. 10 y 16, y Código de Comercio, art. 588.

(141) Rojino Villegas, Rafael, "Compendio de Derecho Civil", Tomo IV, Editorial Porrúa, México 1976, pág. 14.

(142) Ley de Vías Generales de Comunicación, arts. 48, 49 y 50.

derechos y obligaciones que el contrato de transporte aéreo - puede originar.

La característica fundamental consiste en que no es parte en el contrato y, por consiguiente, sólo puede quedar obligado si manifiesta su voluntad en forma expresa o tácita. -- Conforme a este criterio, el destinatario, para ejercer derechos y asumir obligaciones, debe manifestar su aceptación, -- que tiene lugar, en forma tácita, cuando la mercancía llega a su destino y procede a recibirla.

Sobre la base de la afirmación, que antecede, el consignatario, conforme a nuestra legislación tiene derechos:

- " I. A que mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor se - le entreguen las mercancías, cualesquiera que sean las ordenes que en - contrario diere al cargador con posterioridad;
- II, A no recibir las mercancías en los - casos expresados en este título, y, además, cuando su valor no alcance a cubrir los gastos y desembolsos que deba hacer para su recepción, conservación y venta, a no ser que tenga - fondos suficientes del cargador;

- III. A que los anticipos que haya hecho -  
con motivo de la entrega de la carga,  
se le reintegren desde luego sin es-  
perar a que se cubran con su precio;
- IV. A todo lo demás que está prevenido -  
en las prescripciones de este títu-  
lo". (143)

El protocolo de La Haya, enuncia el derecho del consigna-  
tario:

"..... el destinatario tiene derecho, des-  
de la llegada de la mercancía al punto de  
destino, a solicitar del porteador que le  
remita la carta de porte aéreo". (144)

Creemos necesario recordar que los derechos del consigna-  
tario comienzan desde que llega la mercancía (145) o sea tene-  
dor de la carta de porte aéreo. (146)

b) Obligaciones. Las obligaciones del consignata-  
rio estan condicionadas a la manifestación positiva de su vo-  
luntad. Por consiguiente, cabe decir que, si acepta la con-  
signación, debe presentar la carta de porte aéreo para reci--

...

(143) Código de Comercio, art. 596.

(144) Protocolo de La Haya, art. 13.

(145) id. idem.

(146) Código de Comercio, art. 596.

bir las mercancías, pagar el precio del transporte cuando se ha convenido que está a su cargo y formular la protesta o reclamación respecto de las mercancías que sufren pérdida, avería o retardo.

La presentación de la carta de porte aéreo y su entrega al transportista contra la de las mercancías transportadas implica el cumplimiento normal del contrato, en la gran mayoría de los casos. Por otra parte, es prueba plena respecto al derecho que asiste al destinatario de recibir las mercancías,

Respecto a la exigencia de formular la protesta, el Protocolo de La Haya la exige expresamente en los casos de avería o retraso, (147) mientras que la Ley de Vías Generales de Comunicación es más amplio, ya que menciona la hipótesis de pérdida o destrucción de las mercancías. (148)

...

(147) Protocolo de La Haya, art. 26.

(148) Ley de Vías Generales de Comunicación, art. 349.

## CAPITULO SEXTO

### LA RESPONSABILIDAD AERONAUTICA CONTRACTUAL

#### I. GENERALIDADES.

Iniciamos nuestro tema con las palabras del Jurista Francés Maurice Lemoine, quien nos indica que "la justa comprensión de las reglas de responsabilidad del transportista ---- (aéreo), que establecen las leyes nacionales exige el conocimiento de los sistemas generales de responsabilidad". (149)

A. Concepto. Lemoine expresa que la responsabilidad contractual es aquella nacida de la inejecución o de la mala ejecución de un contrato. (150)

En términos similares Tapia Salinas señala que la responsabilidad contractual es aquella que se deriva del incumplimiento anormal del contrato de transporte aéreo. (151)

Consideramos que los conceptos que anteceden no expresan lo que es la responsabilidad, ya que en ellos sólo se explica la forma en que se origina.

Martón define a la responsabilidad como la situación de quien habiendo violado una norma cualquiera, se ve expuesto -

...

(149) Maurice Lemoine, citado por Rodríguez Jurado, Agustín, op. cit., pág. 251.

(150) id. idem.

(151) Tapia Salinas, Luis, op. cit., pág. 150.

a las consecuencias emergentes de esa violación, traducidas - en medidas que la autoridad encargada de velar por la observación del precepto le imponga, providencias, que pueden o no, estar previstas. (152)

Nos parece acertada la definición de responsabilidad, ya que contiene el elemento personal, como lo es sujeto activo y la autoridad, de la cual se desprende la intervención de un - órgano jurisdiccional para hacer cumplir una obligación u ordenar la reparación de los daños y perjuicios.

Para complementar lo anterior, sólo hace falta el sujeto pasivo, quien sería el beneficiario de las indemnizaciones -- que tuvieran lugar.

#### B. Elementos Personales.

a) Sujeto Activo. Dentro del contrato de transporte aéreo, la responsabilidad normalmente recae en el transportista, que es quien realiza el transporte.

Nuestra legislación señala que el sujeto activo de la -- responsabilidad, por los daños que se produzcan con motivo -- del transporte, serán las empresas concesionarias y permisionarias de servicio público de transporte aéreo regular y no regular. (153)

...

(152) Martón citado por De Aguilar Díaz, José, "Tratado de la Responsabilidad Civil", Editorial José M. Cajica, Jr., S.A., México, 1957, pág. 11.

(153) Ley de Vías Generales de Comunicación, arts. 342 y 349.

En el ámbito internacional, el porteador responde por las lesiones o muerte del pasajero, así como del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes o de mercancías; siempre y cuando el hecho se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque, (154)

Dentro de la responsabilidad del transportista conviene considerar los siguientes casos especiales en los cuales el transportista es distinto al que se contrató o en los que se da la pluralidad de transportistas.

El transportista distinto al que se contrató no se encuentra previsto por la legislación; sin embargo, podemos deducir que el primer transportista quedará excluido de la responsabilidad si comprueba que no es el sujeto activo y que no existe representación alguna.

En la pluralidad de transportistas, intervienen dos o más transportistas que se encuentran previstos en el contrato. En estos casos, el transporte puede ser sucesivo o combinado.

Para determinar al sujeto activo en el transporte sucesivo, el Convenio de Varsovia establece que cada transportis

(154) Protocolo de La Haya, arts. 17 y 18.

ta se considerará como contratante respecto a la parte del -- transporte efectuado bajo su control. En este caso, sólo se podrá recurrir contra el porteador que haya efectuado el ---- transporte en el cual se haya producido el daño, salvo que, - el primer transportista haya expresado la responsabilidad para todo el viaje. (155)

El transporte combinado se define como el que se efectúa en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de ---- transporte. (156) En este caso, sólo la transportación aérea y no los trayectos en lo que son utilizados otros medios, será regida por la legislación aeronáutica nacional o internacional.

b) Sujeto Pasivo. El sujeto pasivo de la responsabilidad contractual es el directamente perjudicado en su -- persona o en sus intereses patrimoniales. (157)

De nuestro estudio, se desprende que el sujeto pasivo en el contrato de transporte aéreo lo son el pasajero o su derechohabiente, el remitente o el consignatario.

A este respecto, la Convención de Varsovia nos dice poco al disponer que las acciones, derivadas del incumplimiento parcial o total, sólo se ejercerán dentro de las condi--

...

(155) Convenio de Varsovia, art. 30.

(156) Reglas Generales, Regla 1.

(157) Tapia Salinas, Luis, op. cit., pág. 157.

ciones y límites del Convenio, sin perjuicio de la determinación de las personas que tengan derecho a proceder. (158)

Tapia Salinas nos explica que el Convenio "ha querido oponerse a la posibilidad de que al ser los derechohabientes del perjudicado terceros en el contrato de transporte podrán escapar a las Reglas de la Convención. (159)

### C. Clases de Responsabilidad e Indemnización.

a) Lesiones o Muerte del Pasajero. El artículo 127 y 342 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dispone que las lesiones deben ser indemnizadas sin especificar si éstas pueden ser corporales o mentales. La expresión de "cualquier otro daño", debe interpretarse en un sentido amplio.

La conclusión que antecede se desprende de los artículos 347 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, 1915 -- del Código Civil y 478, 479, 483, 503 y 514 de la Ley Federal del Trabajo.

Por lo que se refiere a los perjuicios, el Código Civil, en su artículo 2109 define al perjuicio como la privación de cualquier ganancia lícita que debería haberse obtenido con el cumplimiento de la obligación.

...

(158) Convenio de Varsovia, art. 24.

(159) Tapia Salinas, Luis., op. cit., pág. 57.

Asimismo, el oficio 1915 expresa: "La reparación del daño - debe consistir en el reestablecimiento de la situación ante rior a él, y cuando ello sea posible en el pago de daños y perjuicios.

La regulación de los daños y perjuicios no aparece debidamente tratada en el Convenio de Varsovia ni en sus modi ficaciones, por lo que debemos remitirnos a los principios jurídicos y legislaciones a los que pertenecen los tribunales competentes.

Los montos máximos de responsabilidad están previstos en el artículo 343 del ordenamiento antes mencionado; mismo que señala:

"En los casos a que se refiere el inciso a) del artículo anterior, la empresa deberá cubrir a la víctima:

I.- Por muerte o invalidez total permanente, la cantidad de \$50,000.00;

II.- Por lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente, hasta un máximo de \$20.000.00;

III.- Por lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal, hasta un máximo de \$10.000.00

El monto de las indemnizaciones a que se refieren las fracciones II y III de este

artículo, se determinará de acuerdo con la tabla de indemnizaciones del reglamento respectivo..."

El transportista deberá responder hasta las sumas que anteceden cuando se prueba que la muerte o lesiones fueron causadas con motivo del transporte aéreo".

Según el mismo artículo, la responsabilidad del transportista será mayor si ha existido culpa de su parte. En tal caso, los montos que se fijan para el caso de muerte o lesiones de los pasajeros serán los siguientes, según nos lo indica el precepto legal:

"Sin perjuicio de la indemnización a que se refieren las fracciones anteriores de este artículo, la empresa será responsable además, hasta por un límite máximo de \$75,000.00 para el caso de muerte o invalidez total permanente y hasta un límite de \$25,000.00 para los demás daños a la persona"

La responsabilidad en el transporte aéreo internacional contiene sumas más elevadas que le son aplicables al porteador.

El artículo 17 del Protocolo de La Haya determina al --

porteador como sujeto activo de la responsabilidad al señalar:

"El porteador es responsable del daño -- ocasionado, en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida -- por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque".

El artículo 22 del Protocolo de La Haya, contiene la -- responsabilidad del porteador la cual la limita a la suma de doscientos cincuenta mil francos.

El franco, llamado Poincaré en memoria de su fundador -- es una moneda teórica sin curso legal en ningún País, que -- equivale a \$0.0842091 de dólar americano por cada franco. --  
(160)

No obstante que se fijó un límite de responsabilidad en el Convenio de Varsovia, en 1966 Los Estados Unidos anunciaron la denuncia del mismo por considerar la indemnización in suficiente.

...

(160) Esta cifra está calculada sobre los valores de cambio publicados por el Boletín del Fondo Monetario Internacional el 19 de enero de 1981.

En un intento por conservar la uniformidad de la legislación aeronáutica, las líneas aéreas llegaron a un acuerdo privado con las líneas aéreas que operaban en Los Estados Unidos y sus autoridades aeronáuticas. (161) El acuerdo tiene sus bases en los preceptos que contempla el Protocolo de Montreal.

El 4 de mayo de 1966, se efectuó el Acuerdo interempresarial de Montreal o "Acuerdo de la "IATA", por medio de la --- cual se elevó el límite de responsabilidad por concepto de -- muerte, heridas u otras lesiones corporales a \$75,000.00 dólares, comprendiendo los gastos y honorarios de abogados, y --- \$58,000.00 dólares cuando las sentencias no comprendan tales gastos. (162)

El acuerdo fué aprobado por Los Estados Unidos de Norteamérica por medio de la Resolución Acuerdo C.A.B. 18900 de la Junta Aeronáutica Civil. (163)

b) Retraso en el Transporte de Pasajeros. Para poder determinar la existencia de retraso, es necesario que -

(161) Mapeli Enrique, "Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio", Editorial Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial", Vol. II, Madrid, 1978, págs. 260 - 261.

(162) Bauzá Araujo, Alvaro, "Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio", Editorial Instituto Mexicano del Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial", Vol. III, Madrid, 1981, pág. 106.

(163) id. idem.

se conozca el tiempo exacto del cumplimiento de la obligación. En el transporte no se puede considerar la existencia de un retraso si ignoramos la fecha y la hora en que la aeronave debió arribar a su destino.

Retraso es la acción y efecto de retrasar; retrasar es atrasar, diferir o suspender la ejecución de una cosa, ir -- atrás o a menos en alguna cosa. Demora es tardanza en el cumplimiento de una obligación desde que es exigible. Mora es la dilación o tardanza en cumplir una obligación. (164)

El Convenio de Varsovia y la Ley de Vías Generales de Comunicación contemplan el retraso como un aspecto que da lugar a la responsabilidad. (165) No obstante ello, las legislaciones no indican las condiciones en el que el retraso debe ser calculado y no precisan si el horario debe ser tenido en cuenta para el cálculo del mismo.

El retraso y la consiguiente responsabilidad del transportista o porteador debe basarse sobre un compromiso respecto de horarios de salidas y llegadas, la falta de este compromiso daría lugar a la inexistencia de la responsabilidad.

Las Condiciones Generales de Transporte de Pasajeros de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, sustenta --  
...

(164) Vid. "Diccionario de la Lengua Española", Real Academia Española, Madrid, 1970, págs. 1144, 431 y 894.

(165) Vid. Convenio de Varsovia, art. 19 y Ley de Vías Generales de Comunicación, arts. 342 y 345.

que la transportación aérea puede realizarse sin sujeción al horario convenido, al disponer en su artículo X:

"1. a) El porteador se compromete a hacer cuanto sea posible para transportar al pasajero y su equipaje con diligencia razonable. Las horas que figuran en el billete, horarios o cualquier otro lugar no están garantizados, ni forman parte del contrato de transporte, asumiendo el porteador la responsabilidad de los enlaces.

b) Los horarios están sujetos a cambio sin previo aviso. El porteador, cuando lo requieran las circunstancias, podrá alterar u omitir los puntos de la escala citadas en el billete o en los horarios y sustituir los transportes alternativos o la aeronave.

c) El porteador no será responsable de errores u omisiones en los horarios y demás publicaciones de programas ni lo que sus empleados, agentes o representantes aseguren o garanticen en relación con las fechas y horas de partida y llegada, o en los vuelos.

2. Cuando lo requieran las circunstan-

cias, el porteador podrá cancelar, desviar, posponer o retrasar un vuelo sin previo aviso. En cualquiera de estos casos, y con debida consideración a los razonables intereses del pasajero, deberá transportarle, devolverle el dinero, o cambiar de ruta, según se prevee en el Artículo VI, párrafo 2, aunque sin que le sea imputable responsabilidad alguna".

Para nuestra legislación, no es aceptable lo previsto por las Condiciones Generales de Transporte de Pasajeros, ya que debe tenerse en cuenta que, con arreglo al artículo 50 de la Ley de Vías Generales de Comunicación la concesión del servicio público de transporte aéreo, deberá prestarse conforme a los horarios y tarifas que autorice la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Así mismo, nuestra legislación dispone que uno de los requisitos que debe contener el boleto es la fecha y hora -- del vuelo. (166)

Para los casos de retraso, nuestra legislación contempla la indemnización que por motivo del transporte le corres

...

(166) Vid. Reglas Generales, Regla 2.

ponde al pasajero. El artículo 345 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dispone:

"La empresa deberá indemnizar al pasajero por los daños que sufra motivados -- por retraso en el transporte. La indemnización queda limitada a una suma máxima igual al precio convenido para el -- transporte".

El Protocolo de La Haya no contiene una disposición que cuantifique la indemnización por retraso de pasajeros. Por ello debemos remitirnos al artículo 22 que fija hasta la cantidad de doscientos cincuenta mil francos como indemnización.

C. Destrucción o Avería de Equipaje de Mano. La Ley de Vías Generales de Comunicación, ha fijado un monto máximo de responsabilidad para los casos de destrucción o avería del equipaje de mano. El artículo 344 de este ordenamiento dispone:

"La indemnización por la destrucción o avería del equipaje de mano se limitará a la suma máxima de \$100,00. No habrá -- lugar a la limitación aquí establecida si se comprueba la existencia del dolo o culpa grave de la empresa o de sus dependientes o de sus empleados".

La suma que antecede es excesivamente baja y no tiene ninguna relación con el valor de los objetos que puede llevar el pasajero. (167)

El artículo 22, fracción 3, del Protocolo de La Haya -- nos señala:

"En lo que concierne a los objetos cuya custodia conserve el pasajero, la responsabilidad del transportista se limitará a cinco mil francos".

Tomando en cuenta el acuerdo privado entre las líneas aéreas que operan a Los Estados Unidos y las autoridades aeronáuticas de ese País, el límite de responsabilidad se elevó a \$400.00 dólares por pasajero.

d) Daños o Retrasos en Equipaje Facturado y Mercancía. La sección segunda del capítulo XII de la Ley de Vías Generales de Comunicación contempla en forma conjunta la responsabilidad del porteador por pérdida o averfa del equipaje facturado o de la mercancía, así como por el retraso en la entrega de esta última.

El artículo 349 del ordenamiento que nos ocupa señala:

"Las empresas concesionarias y permision-

...

(167) Vid. Reglas Generales, Regla 28.

narias del servicio público de transporte aéreo, regular o no regular, serán responsables de los daños causados a la carga o al equipaje facturado:

I. Por pérdida o avería sufrida desde el momento de su recibo por la empresa, hasta el momento de su entrega al destinatario;

II. Por el retraso en la entrega de la carga o el equipaje facturado, más allá del período previsto en el contrato de transporte y según lo prevenga en reglamento respectivo.

En los casos a que se refiere la fracción I de este artículo, la empresa deberá cubrir al destinatario o, en su defecto, al remitente, las siguientes indemnizaciones:

- a) por la pérdida o avería de la carga, un máximo de \$20.00 por kilogramo de peso bruto;
- b) por el retraso en la entrega de la carga, una suma máxima igual al precio del transporte;
- c) por la pérdida o avería del equipaje facturado, un máximo de \$500.00 por pieza".

La responsabilidad por la pérdida, avería y retraso de la mercancía se encuentra determinada por el precepto que antecede. Sin embargo, el límite de responsabilidad podrá incrementarse si se llega a un acuerdo entre el transportista y el remitente para que el límite de la responsabilidad sea conforme al valor que se declare en la guía aérea o carta de porte.

El mismo precepto contempla la responsabilidad por la pérdida o avería del equipaje, pero no así el retraso.

La responsabilidad del porteador queda claramente establecida en los artículos 19 y 22 del Protocolo de La Haya al contemplar al sujeto activo y la cantidad por la cual responde.

El artículo 22, fracción 2. inciso a), dispone que límite de responsabilidad para el porteador en el transporte de equipaje facturado y de mercancías será de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo que exista un valor declarado.

Por disposición contractual de las líneas aéreas, el límite de responsabilidad para el equipaje facturado es de --- \$20.00 dólares por kilogramo.

#### D. Caducidad y Prescripción.

a) De los Daños a Pasajeros. El derecho que tie

ne el pasajero o sus herederos, por muerte del primero, lesiones o cualquier otro daño causado al pasajero, debe ejercer en el plazo que contemplan las legislaciones internas e internacionales.

La Ley de Vías Generales de Comunicación contempla en su artículo 347, el plazo de un año al expresar que:

"Las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones .... prescriban 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".

El Convenio de Varsovia dispone que la acción por responsabilidad deberá iniciarse dentro del plazo de dos años contados desde la llegada al punto de destino, o desde el día en que la aeronave debería haber llegado, o desde la interrupción del transporte; determinándose la forma de calcular el plazo con arreglo a la Ley del Tribunal elegido. (168)

b) De los Daños a Carga y Equipaje Facturado. Tanto la legislación interna como la internacional contem-

...

(168) Vid. Convenio de Varsovia, art. 29.

plan en forma conjunta los plazos en que se debe efectuar el ejercicio de las acciones derivadas de la responsabilidad.

En el transporte nacional, las reclamaciones de pérdida, avería o retraso de la carga o equipaje facturado, deben hacerse del conocimiento del porteador dentro de los tres días siguientes a la fecha de entrega o la fecha en que debió entregarse. La omisión de esta reclamación hará caducar las acciones pertinentes. (169) Una vez hecha la reclamación, corre un plazo de noventa días para exigir el pago de las indemnizaciones; transcurrido el plazo, prescriben las acciones. (170)

Para el transporte internacional, el Protocolo de La Haya, en su artículo 26, señala un plazo para cada caso:

"En caso de avería, el destinatario deberá presentar una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de siete días para los equipajes y de catorce días para las mercancías, a contar de la fecha de su recibo".

"En caso de retraso, la protesta deberá

...

(169) Vid. Ley de Vías Generales de Comunicación, art. 350.

(170) Id. idem.

hacerse a más tardar dentro de los veintidós días a contar del día en que el equipaje o la mercancía hayan sido puestos a disposición del destinatario."

A diferencia de nuestra legislación, el texto es más claro al señalar que la reclamación debe ser por escrito.

CAPITULO SEPTIMO  
EL CONTRATÓ DE TRANSPORTE AEREO CIVIL

I. GENERALIDADES.

Por disposición legal, la transportación aérea que se -- presta en forma de servicio regular constituye un contrato -- mercantil. (171) Sin embargo, no todo contrato de transporte aéreo es mercantil.

Nuestro Código Civil contempla, bajo el rubro de contrato de prestación de servicios de los porteadores y alquiladores, la figura que nos ocupa.

A. Concepto. El artículo 2646, del ordenamiento mencionado, nos define al contrato de transporte aéreo como ---- aquel "por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, .... por aire a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, ...."

Del concepto anterior se aprecia la prestación del transportista consistente en el traslado, por aire, de personas o cosas de un lugar a otro.

...

(171) Código de Comercio, arts. 75 y 576.

Contrario al concepto mercantil, la obligación del otro contratante, consistente en el pago del traslado, queda abierta a que los provechos y gravámenes sean determinados por las partes.

Dada la libertad de los contratantes, algunas características se ven afectadas. Ello ocurre con la adhesión la cual se observa en los contratos en que la prestación del servicio es regular.

B. Clasificación. De los caracteres que pudieran -- aparecer en las diversas especies, el contrato de transporte aéreo civil puede ser:

a) Unilateral o Bilateral. El contrato será unilateral cuando el acuerdo de voluntades engendre sola la obligación del porteador de efectuar el traslado, que constituye una característica esencial de la figura jurídica.

De haber una obligación recíproca, consistente en que -- una de las partes efectúa el traslado a cambio de una remuneración, el contrato de transporte aéreo adquiere la calidad -- de ser bilateral.

b) Gratuito u Oneroso. Nuestra figura será de calidad gratuita cuando los provechos del pasajero o remitente y los gravámenes estén a cargo del transportista sin recibir provecho alguno.

La onerosidad se apreciará cuando el contrato imponga -- provechos y gravámenes recíprocos.

c) Consensual en Oposición a Formal. Salvo el -- transporte de mercancías, para la validez del contrato, nuestro Código Civil no exige que el consentimiento se manifieste por escrito y, por lo tanto puede ser verbal o tácito, sin recurrir a la palabra o escritura.

La salvedad que antecede se contempla en el artículo --- 2656 de nuestro Código, mediante el cual la expresión de la - voluntad queda consignada a la carta de porte que debe expresar:

- I. El nombre, apellido y domicilio del cargador;
- II. El nombre, apellido y domicilio del porteador;
- III. El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya - orden van dirigidos los efectos, o si han de entregarse al porteador de la misma carta;
- IV. La designación de los efectos, - con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bul-- tos en que se contengan;

- V. El precio del transporte;
- VI. La fecha en que se hace la expedición;
- VII. El lugar de la entrega al porteador;
- VIII. El lugar y el plazo en que habra de hacerse la entrega al consignatario;
- IX. La indemnización que haya de abonar al porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto.

d) Consensual en Oposición a Real. De la lectura del artículo 2663, se desprende que el contrato de transporte es consensual en oposición a real al otorgar a las partes derechos posteriores a la realización del transporte.

e) Instantáneo o de Tracto Sucesivo. Al igual que el contrato mercantil, cuando la operación implica una sola partida y un destino, estaremos frente a un contrato instantáneo, mientras que las operaciones de varios puntos de partida y destino serán de tracto sucesivo.

f) Nominado. El contrato de transporte aéreo civil es un contrato nominado que encuentra su estructura legal en el Código Civil para el Distrito Federal.

C. Sujetos. Los sujetos que intervienen en el contrato de transporte aéreo civil, lo son el porteador y la persona transportada o cargador.

## II. EFECTOS JURIDICOS.

### A. Porteador.

a) Derechos. Ante un contrato de transporte aéreo civil, con obligaciones recíprocas, el derecho primordial del porteador consiste en la remuneración.

b) Obligaciones. La obligación fundamental es la de trasladar al pasajero al destino solicitado, mediante el empleo de una aeronave. Asimismo, deberá expedir una carta de porte aéreo cuando se traslade mercancías. (172)

### B. Pasajero.

a) Derechos. El derecho del pasajero consiste en el traslado al punto de destino convenido, y la del cargador, en el traslado de la mercancía. Estos derechos son los esenciales y deben aparecer en nuestra figura ya que la ausencia de los mismos daría lugar a otra figura jurídica.

...

(172) Código Civil, art. 2656.

### III. LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL.

En forma breve, nuestro Código Civil enuncia las cosas - en que se da la responsabilidad del porteador. Entre ellos - encontramos que puede ser responsable por: (173)

- a) Daños causados a las personas.
- b) Pérdidas y averías.
- c) Omisiones en la remisión.
- d) Retraso.

Si bien la Ley de Vías Generales de Comunicación contempla los casos de responsabilidad que anteceden, los mismos de ben resolver conforme a las disposiciones del Código Civil pa ra el Distrito Federal.

...

(173) artículos 2647 y 2650.

C O N C L U S I O N E S

- 1.- El transporte aéreo reviste una importancia fundamental - que afecta en forma trascendental al desarrollo económico, cultural y social de las naciones. Por ello, éstas se -- han unificado en el criterio de uniformar a la legisla-- ción aérea.
- 2.- El Convenio de París de 1919 constituye el primer esfuer-- zo para la unificación del Derecho Aeronáutico Público.
- 3.- Habiéndose establecido en dicho Convenio las bases de un Derecho Público, en 1929 se convocó en Varsovia la Segun-- da Conferencia de Derecho Privado Internacional, de la -- cual surgió el Convenio de Varsovia.
- 4.- En el desarrollo del Derecho Privado Aéreo participan di-- ferentes asociaciones, siendo la más importante la Asocia-- ción Internacional de Tráfico Aéreo, la cual se fundó en la Haya el 28 de agosto de 1929 y que en abril de 1945 -- fué reemplazada por la Asociación Internacional de Trans-- porte Aéreo.
- 5.- La regulación de la aviación civil en México se ha expre-- sado en diversas normas jurídicas que son:
  - a) Ley de Aeronáutica Civil del 12 de julio de 1930;

- b) Ley de Vías Generales de Comunicación del -  
29 de agosto de 1931;
- c) Ley de Vías Generales de Comunicación del  
19 de febrero de 1940;
- d) Reglas Generales de Aplicación de las Tari-  
fas de los Servicios Públicos de Transporte  
Aéreo Nacional de Pasajeros del 24 de enero  
de 1964; y
- e) Reglas de Aplicación del Seguro del Viajero  
del 28 de enero de 1976.

6.- Siendo la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940 -  
el texto vigente, resulta incontrovertible que la inter-  
pretación y cumplimiento de la actividad aeronáutica debe  
rá hacerse conforme a la propia ley, sus reglamentos y --  
sus leyes especiales, y en su defecto, conforme al Código  
de Comercio, al Código Civil del Distrito Federal y al Cód-  
igo de Procedimientos Civiles.

7.- De las diversas acepciones que ha recibido la legislación  
aérea, consideramos más ajustada a la realidad la expre-  
sión Derecho Aeronáutico.

8.- El contrato de transporte aéreo es bilateral, oneroso, --  
consensual en oposición a real, consensual en oposición a

formal, instantáneo o de tracto sucesivo, y nominado.

- 9.- Las características que anteceden se reflejan en los ---- transportes de personas, equipajes y mercancías, con la - salvedad de que el contrato relativo a éstas últimas es - real en oposición a consensual.
- 10.- Para la determinación del régimen jurídico aplicable al - Contrato de Transporte Aéreo, debemos distinguir entre -- vuelos que se efectúan dentro del territorio de la Repú-- blica Mexicana y vuelos en que se realizan entre dos paí-- ses.
- 11.- Para el primer caso contemplado en la conclusión anterior la legislación aplicable será la Ley de Vías Generales de Comunicación y, para el segundo, el Protocolo de La Haya, de 1955, el cual fué ratificado el 24 de mayo de 1957 por nuestro País.
- 12.- Por disposición legal, el transportista requiere de una - concesión o permiso para efectuar el traslado de personas o cosas por el espacio aéreo.
- 13.- La figura del contrato de transporte aéreo contempla tres especies: de pasajeros, de equipaje y de mercancías.
- 14.- El contrato civil contiene los mismos elementos esencia-- les que caracterizan al contrato de transporte regular, -

como lo son el traslado de un lugar a otro y por vía ----  
aérea.

- 15- Dada la libertad de las partes en el contrato civil, éste se presta a que las características sean más variadas.
- 16- La responsabilidad en el contrato civil es de carácter -- subjetivo, ya que los montos de indemnización no se en---cuentran limitadas como las del contrato de transporte regular.
- 17- Del contenido de la responsabilidad del porteador, se desprende que el Código Civil tuvo gran influencia en la redacción de la responsabilidad de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

B I B L I O G R A F I A

- 1.- ACOSTA ROMERO, Miguel, "Teoría General del Derecho Administrativo", Ed. Universidad Nacional Autónoma de México, 1973.
- 2.- AGUIAR DIAS, José de, "Tratado de la Responsabilidad Civil", Ed. José H. Cajica, México, 1957.
- 3.- BAUZA ARAUJO, Alvaro, "Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio", Ed. Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, Vol. III, Madrid, 1981.
- 4.- CERVANTES AHUMADA, Raúl, "Derecho Mercantil", Ed. Herrero, S.A., México, 1982.
- 5.- FOLCHI, Mario O., "Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo", Ed. Astrea, Buenos Aires, 1977.
- 6.- FRAGA, Gabino, "Derecho Administrativo", Ed. Porrúa, S.A., México, 1977.
- 7.- FRANCOZ RIGALT, Antonio, "Derecho Aeroespacial", Ed. Porrúa, S.A., México, 1981.
- 8.- GARRIGUEZ, Joaquín, "Curso de Derecho Mercantil", Ed. Porrúa, S.A., México, 1984.

- 9.- GAY DE MONTELLA, Rafael, "Principios de Derecho Aeronáutico", Ed. Depalma, Buenos Aires, 1950.
- 10.- MAPELLI, Enrique, "Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio", Ed. Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, Vol. III, Madrid, 1978.
- 11.- ORTIZ-URQUIDI, Raúl, "Derecho Civil", Ed. Porrúa, México, 1982.
- 12.- PINA VARA, Rafael, "Derecho Civil Mexicano", Ed. Porrúa, S.A., México, 1978.
- 13.- PINO MUÑOZ, Jacinto Héctor, "Legislación Aérea de México y Centroamerica", Ed. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1978.
- 14.- RODRIGUEZ JURADO, Agustín, "Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico". Ed. Depalma, Buenos Aires, 1963.
- 15.- ROJINA VILLEGAS, Rafael, "Compendio de Derecho Civil, Tomo IV, Ed. Porrúa, S.A., México, 1977.
- 16.- SZEKELY, Alberto, "Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional Público", Ed. Universidad Nacional Autónoma de México, Tomo II, México, 1981.
- 17.- TAPIA SALINAS, Luis, "Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio", Ed. Instituto Iberoamericano de Derecho ---

Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial", --  
Vol. I, Madrid, 1978.

- 18- TAPIA SALINAS, Luis, "La Regulación Jurídica del Transporte Aéreo", Madrid, 1953.
- 19- VIDELA ESCALADA, Federico, "Derecho Aeronáutico", Tomo I, Ed. Findinter, Argentina, 1970
- 20- "Régimen del Convenio de Varsovia, Textos Esenciales", -- Asociación del Transporte Aéreo Internacional Montreal/Ginebra, 1981.
- 21- "The Air Cargo Tariff", Ed. Van Boekhoven-Bosch, Holanda, 1983.
- 22- "Diccionario de la Lengua Española", Real Academia Española, Madrid, 1970.