

24 125



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"ACATLAN"
ESCUELA DE DERECHO

"DE LOS DOCUMENTOS RELATIVOS AL
CONTRATO DE TRANSPORTE
AEREO"

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
MARIA DE LOURDES GONZALEZ RAMIREZ

FAILTA DE ORIGEN

Santa Cruz Acatlán, Estado de México



1989.

OCT. 31 1989



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.

I N D I C E

INTRODUCCION.....	I
CAPITULO PRIMERO	
EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO.....	1
I.- Concepto General de Contrato de Transporte Aéreo.....	2
II.- Modalidades del Contrato de Transporte Aéreo.....	7
III.- Elementos Constitutivos del Contrato de Transporte Aéreo.....	11
CAPITULO SEGUNDO	
NORMATIVIDAD APLICABLE AL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO.....	16
I.- Legislación Mexicana Aplicable al Contrato de Transporte Aéreo.....	17
a).- Ley de Vías Generales de Comunicación.....	17
b).- Código de Comercio.....	24
c).- Convenios Bilaterales suscritos por México.....	30
d).- Circulares.....	36
II.- La Legislación Internacional aplicable al Contrato de Transporte Aéreo.....	48
CAPITULO TERCERO	
DE LA NATURALEZA DE LOS DOCUMENTOS RELATIVOS AL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO.....	83
I.- Boleto de Pasaje.....	85
a).- Conceptos.....	85
b).- Requisitos del Boleto de pasaje.....	86

c).- Derechos y Obligaciones del Pasajero.....	88
d).- Derechos y Obligaciones del Transportista.....	90
e).- Responsabilidades del Transportista.....	91
II.- Talón de Equipaje.....	95
a).- Conceptos.....	95
b).- Requisitos del Talón de Equipaje.....	97
c).- Derechos y Obligaciones del Pasajero.....	97
d).- Derechos y Obligaciones del Transportista.....	98
e).- Responsabilidades del Transportista.....	99
III.- Carta de Porte Aéreo.....	100
a).- Conceptos.....	100
b).- Elementos de la Carta de Porte Aéreo.....	101
c).- Derechos y Obligaciones del Transportista, Cargador y Consignatario..	103
d).- Responsabilidades del Transportista.....	107
CONCLUSIONES.....	110
BIBLIOGRAFIA.....	115

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

Es una verdad incontrovertible que la humanidad acorta las distancias en todos los órdenes en un afán solidario de identificación y servicio. La irrupción del Transporte Aéreo, en las formas milenarias y tradicionales del transporte, es la forma contundente que la técnica y los avances científicos contribuyen al progreso material a la que aspira la humanidad. Así, las rutas milenarias y los viajes conferidos a la navegación marítima y terrestre se vieron incrementados y rebasados por la presencia y participación de las aeronaves en la comunicación, el enlace y transporte de pasajeros y de mercancías con la celeridad y seguridad que la humanidad concibió desde mucho tiempo atrás.

El anhelo de volar con la rapidez de las aves que surcan los cielos, fue logrado al fin después de largas y cruentas experiencias, desbordando y rebasando con mucho las apetencias del hombre en materia de transportación.

Las aeronaves empleadas como vehículos de transporte hicieron realidad los largos y peligrosos viajes, las penosas y agotadoras travesías por tierra y aun por mar se vieron reducidas a jornadas de unas cuantas horas, acelerando todos los procesos de comunicación y urgiendo al mismo Derecho a la inclusión de una nueva rama que por propio mérito ocupa un connotado sitio: El Derecho Aéreo y con él la -

II

transportación aérea de pasajeros y de mercancías.

Con este breve estudio pretendo concretizar las relaciones entre el transportista, el usuario, y la mercancía transportada, los derechos y obligaciones inherentes a la -transportación aérea, cuya importancia evidente e innegable la convierte en el medio de transportación futura por excelencia, generando esta actividad una pléyade de situaciones jurídicas que haya facticidad en servicios, contratos, y situaciones complejas que son recogidas por el derecho para -ser reguladas.

La profunda convicción de que la transportación aérea realiza por otra parte un papel decisivo en la economía de las naciones, y otra, de que promete ser la transportación futura por excelencia; me han impulsado a realizar este breve estudio sobre tan sugerente tema, sin otro propósito que el de evidenciar mi fé en el Derecho al regular una-actividad como es la transportación aérea jurídicamente tutelada.

En lo particular, considero estar muy lejos de ---pretender encontrar con este breve estudio jurídico, la solución integral de los problemas que entraña la transportación aérea actual dentro de la organización jurídica, por -la constante evolución y progreso que se hacen tangibles en la ciencia del Derecho; pero tengo fé en que puede contri--buir modestamente, y es esta mi primordial intención al lo-

III

grar junto con otros estudios más prolongados y profundos, - una mejor regulación jurídica de esta forma de prestación - de servicios. Por todo ello considero encontrarme todavía - en los umbrales de la ciencia del Derecho y vengo a recibir de ustedes, miembros del Honorable Jurado, mi clase del día de hoy.

C A P I T U L O P R I M E R O

EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO.

I.- CONCEPTO GENERAL DE CONTRATO DE TRANSPORTE
AEREO.

a).- DEFINICION.- " Es aquel en virtud del cual un sujeto, persona física o colectiva, se obliga, mediante un precio a transportar de un punto a otro, ya sean cosas o -- personas utilizando el medio de tracción adecuado ". (1).

Es el contrato por virtud del cual una persona jurí dica denominada transportista, se obliga a realizar el desplazamiento por la vía aérea de personas, cosas y mercan--- cías y a contra prestación recibirá una remuneración.

I.- TRANSPORTE AEREO DE COSAS Y MERCANCIAS.- Por lo que respecta a este transporte, las mismas son confiadas pa ra su desplazamiento material al transportista, quien asume el deber de vigilarlas y salvaguardarles en su integridad - hasta el momento de su entrega, circunstancia esencial en - este tipo de contratos.

2.- TRANSPORTE AEREO DE PERSONAS.- Ahora bien por - lo que respecta al transporte de personas para su despla- zamiento no requiere de ser confiadas al transportista ya que son entes con voluntad propia.

b).- CARACTERISTICAS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AE- REO.- El Contrato de Transporte Aéreo reviste por una parte todas las características de todo contrato genérico, pero -

1).- Vázquez del Mercado, Oscar.- CONTRATOS MERCANTILES,
2a. ed. Porrúa, México, 1985, pág. 179.

además presenta peculiaridades en el orden jurídico que hacen de él un contrato "sui generis".

En efecto este contrato es Bilateral, Principal, -- Oneroso, Conmutativo, Consensual, de Tracto Doble, de Adhesión y Mercantil.

1.- Es Bilateral.- En virtud de que produce obligaciones recíprocas para las partes que intervienen, para lograr así, una mayor equidad entre los contratantes, ya que el incumplimiento de alguna de ellas acarrea entre otras -- consecuencias jurídicas, no tener derechos a exigir el cumplimiento de la otra.

2.- Es Principal.- Toda vez que existe por sí mismo ya que para su validez y cumplimiento, no requiere de acto "AD LATERE", que lo convalide, pero si existiere éste, no implica el menoscabo en la fuerza del acto principal.

3.- Es Oneroso.- En razón que impone provechos y -- gravámenes recíprocos, ya que una parte recibe cosa o servicio de la contraparte y viceversa.

4.- Es Conmutativo.- Porque está íntimamente relacionado con el carácter de oneroso, en virtud de que los -- provechos y gravámenes son ciertos y conocidos desde el mismo momento de la celebración del contrato, toda vez que se conocen desde ese acto los pérdidas o beneficios que implican.

5.- Es Consensual.- Porque se dice que para su perfeccionamiento no requiere de entrega física de la cosa o - en su caso la ejecución del servicio; pues se perfecciona - por el mero consentimiento de las partes.

6.- Es de Tracto Sucesivo.- Primero entendiéndose - por "Tracto" el tiempo en que se realiza el acto jurídico. Por lo anteriormente, dicho acto se perfecciona en un momento, y se ejecuta y extingue en otro posterior.

7.- De Adhesión.- En términos generales, entendemos por Adhesión, la unión de una voluntad a otra, ya manifestada y que ha creado efectos jurídicos; así mismo se considera al Contrato de Adhesión, como un acto unilateral de la voluntad, toda vez que las cláusulas ya estén impresas - en él, y solo faltan elementos secundarios. Esto sustentado en que las cláusulas son rígidas e inderogables, y son impuestas por una parte que es la voluntad constitutiva, y - otra que se allana a ésta, que es la voluntad adhesiva,

Esta característica la encontramos en nuestra Ley, - que menciona que al celebrarse el Contrato de Transporte Aéreo, toda empresa, está obligada a extender por sí o por - - conducto de sus agencias un boleto de pasaje, que servirá - como comprobante del Contrato el cual deberá ajustarse al - modelo aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

De lo anterior aparece un nuevo elemento, que es la

voluntad del Estado, existiendo así una pluralidad de voluntades. Toda vez que será necesario que el modelo del Boleto de Pasaje sea autorizado por el Estado.

8.- En Mercantil.— Del Contenido del artículo 576— del Código de Comercio, el Contrato de Transporte, se reputará mercantil en los dos casos siguientes:

a).— Cuando tenga por objeto mercaderías o cualquier efecto de comercio, que es el aspecto objetivo, y

b).— Por cualquiera que sea su objeto, sea comerciante el porteador, o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público, es el aspecto subjetivo. (2)

8.1 ACTO DE COMERCIO.— Al analizar el Contrato de Transporte desde un punto de vista mercantil debe primeramente delimitarse lo que es acto de comercio; en sentido estricto es todo acto de organización de una sociedad comercial, todo acto de explotación, organización o traspaso de una empresa mercantil; y en principio, los actos que recaigan directamente sobre cosas de comercio. (3)

Vázquez del Mercado, Oscar, afirma que acto de comercio, "Se considera aquel que se ejecuta con la intención de obtener un provecho, esto es un lucro, la intermediación es característica en la actividad de comercio."(4)

Por su parte el Código de Comercio en su artículo 75 en su fracción VIII, prescribe: "La ley reputa actos de co-

2).— Vázquez del Mercado, Oscar, CONTRATOS MERCANTILES, pág. 180.

3).— Cervantes Ahumada, Raúl, DERECHO MERCANTIL, 3a. Ed. México, Herrero 1980, pág. 273.

4).— Vázquez del Mercado, Oscar, CONTRATOS MERCANTILES, pág. 46.

mercio:

VIII.- Las empresas de transporte de personas, o cosas, por tierra o por agua, y las empresas de turismo,"

8.2 Actos de Empresa.- Del contenido del precepto transcrito se desprende el concepto de Actos de Empresa. Estos, "son los actos para los cuales se requiere de una empresa, para su realización en una categoría de actos, para cuya ejecución es indispensable la creación de una empresa, hay un fin o motivo que determina la organización de los factores de la producción, que es precisamente la realización de los actos de una manera constante y sistemática, ya que un acto de comercio aislado no es suficiente para caracterizar a la empresa" (5); toda vez que en la actualidad el comercio solo puede ejercerse al través de empresas, que produzcan o adquieran bienes u organicen prestación de servicios destinados a tales bienes o servicios del mercado. En consecuencia solo es comerciante el titular de una empresa-mercantil.

Por lo anterior podemos concluir que el Contrato de Transporte Aéreo, es un contrato mercantil.

5).- Cfr. Vázquez del Mercado, Oscar.- OP. CIT. pág. 49

signatarios del Convenio, comprendiendo incluso, aquellos que no han ratificado su texto." (7). Habida cuenta de que la firma del Representante de un Estado, si bien implica ya un compromiso, éste debe ser ratificado en nuestro caso por el Senado de la República, para que surta plenamente todos sus efectos legales, incorporando el contenido de este Convenio a la Legislación interna de cada Estado.

b).- Contrato de Transporte Aéreo Nacional.- Es aquel en que el desplazamiento geográfico, de la aeronave, desde el punto de partida al punto de destino, no se realizará escala o si se realizara ésta; ubicándose en un mismo territorio nacional, sometido a la misma Soberanía, y ajustándose a la legislación específica.

En este tipo de Contratos de Transporte, en la mayoría de las legislaciones, requiere que el transportista, adquiera previamente la concesión por parte del Estado, así como ajustarse a itinerarios, preestablecidos de igual manera a tarifas establecidas por el Estado. Llenándose así previamente una serie de requisitos que le impone el Estado, - al concesionario para la prestación del servicio.

c).- Contrato de Transporte Aéreo Simple.- Es aquel que es prestado por un solo porteador o transportista, en uno o varios trayectos. Interviniendo así en la totali-

7).- Martínez Martínez, Eustaquio, JURISPRUDENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA CONVENCION DE VARSOVIA DE 1929, Chile, F.J.CH., 1962, pág. 58.

dad del viaje, sólo un transportista.

d).- Contrato de Transporte Aéreo Sucesivo.- Es --- aquel que comienza a ser prestado por un Porteador o Transportista, en un Estado y seguidamente en otro u otros trayectos es sustituido por otros porteadores, interviniendo - así en la totalidad del viaje varios Transportistas.

En el caso del Transporte Internacional Sucesivo, - el Convenio de Varsovia, enuncia: "El Contrato de Transporte que haya de ejecutarse por varios porteadores, por vía aérea sucesivamente, se consideraría para la aplicación de este Convenio, como transporte único, cuando haya sido considerado así por las partes, como una sola operación o bien - que haya sido ultimado por medio de un solo contrato, o por serie de contratos, no perderá su carácter de internacional por el hecho de que solo un contrato o serie de contratos - deba de ejecutarse íntegramente dentro de un territorio reducido a la Soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de la misma Alta Parte Contratante" (8).

En este tipo de contratos de transporte, el último porteador o transportista, será reputado como "el porteador"

e).- Contrato de Transporte Aéreo Gratuito.- Es el contrato por virtud del cual una empresa de transporte se - obliga, a realizar el desplazamiento por vía aérea de pasa-

8).- Mapelli López, Enrique.- EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.- España, Ed. TECNOS, 1968, pág. 43.

jeros , equipajes o mercancías, sin recibir pago o beneficio como contraprestación.

Esta modalidad para el transportista debe tener la cualidad de ser una empresa de transporte; así mismo, la -- circunstancia de no pagar o remunerar el servicio, no impli ca que estaremos ante otro tipo de contrato; sino que para el transportista no debe existir ningún beneficio material, -- o incluso una promesa o expectativa de beneficio.

La falta de remuneración por parte del usuario, no quiere decir que el Contrato de Transporte no exista, puesto que se establece un convenio entre las partes, creándose derechos y obligaciones inherentes al mismo. Obligado comen tario merece el contenido de la Circular 501, de la Secreta ría de Comunicaciones y Transportes, de fecha 24 de enero de 1964, en su punto 22, que dice a la letra:

"Cada adulto tendrá derecho al transportar de un in fante, menor de dos años, bajo su cuidado, libre - de pago y sin derecho a asiento" (9).

En efecto en este caso nos encontramos con un Con-- trato Gratuito; cada vez que al transportista no recibe nin gún beneficio o contraprestación alguna.

9).- LEYES DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- Andrade Ediciones México, 1984, Tomo II, pág. 752-13.

III.- ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO.

Este, como otros contratos genéricos, tiene elementos Personales, Reales, y Formales, por tal motivo, analizaremos cada uno de ellos:

a).- Elementos Personales.- En el Contrato de Transporte Aéreo, los elementos personales son: Porteador, Cargador, Consignatario, y Pasajero.

1.- Porteador o Transportista.- Es aquel que se obliga, a transportar los objetos, o personas, utilizando los medios propios, en el caso específico la aeronave; pudiendo ser una persona física o moral de naturaleza privada, o pública. El Transportista ostenta cualidades especiales ya que para la explotación del servicio, es necesario que se recabe previamente una autorización del Estado: La Concesión.

1.1.- Concesión.- Para el Maestro ANDRES SERRA ROJAS la define como: "Diversos actos de la Administración Pública, confiriendo ciertos poderes, derechos o ventajas a las personas privadas sobre el dominio del Estado, y cargas u obligaciones, y otorgando una facultad para ejecutar ciertos prerrogativas públicas" (10)

La Concesión, es un acto administrativo mixto, el -

10).- Serra Rojas, Andrés, DERECHO ADMINISTRATIVO, 9ª. Ed. México, Porrúa, 1979, Tomo II, pág. 225.

cual se compone de tres elementos: Un acto reglamentario, acto condición, y un contrato.

1.1.1.- El Acto Reglamentario.- Es el que fija las normas para la organización y funcionamiento del Servicio público, por su naturaleza puede ser modificado por la administración, para así poder satisfacer las necesidades del servicio.

1.1.2.- El Acto Condición.- Es el que condiciona la atribución del concesionario, que le da la Ley, para hacer la explotación del servicio público.

1.1.3.- El Acto Contractual.- Es aquel por virtud del cual se crea una situación jurídica, la que no puede ser modificada en forma unilateral pues existe un previo concurso de voluntades, tóe vez que aquí prevalece una igualdad entre las partes y la autoridad no funge como tal, sino solo como parte.

2.- Cargador.- Es la persona física o moral, que solicita al Borteador, que se realice el transporte, a nombre propio, no importando si es o no propietario de las mercancías, pudiendo así celebrar el Contrato.

3.- Consignatario.- Es la persona que al terminar el viaje recibe las mercancías; éste es designado por el Cargador, y su nombre debe aparecer inscrito en la Carta de Porte, adquiriendo derechos sobre la mercancía hasta el momento en que nosea la Carta de Porte.

Durante el viaje el cargador, puede cambiar de consignatario dando con antelación las instrucciones respectivas al porteador; admitiendo que tanto cargador como consignatario, sean la misma persona.

4.- Pasajero.- "Es la persona física, que contrata el Transporte Aéreo, con el porteador. Es una situación jurídica y con independencia de que el transporte llegue o no a realizarse. Hasta tal punto que, caso de no llevarse a cabo, puede exigir al transportista cumplimientos, con base a acción legal." (11)

b).- Elementos Reales.- Como en todos los contratos es la especie, el de Transporte Aéreo, los elementos reales son el Precio, y el Objeto Jurídico.

1.- El precio.- Este debe ser cierto y determinable o determinable, en el Contrato de Transporte Aéreo, en vista de ser un servicio público concesionado, el Precio no puede quedar al arbitrio de las partes, mismo que se debe apegar a las tarifas oficiales que impone el Estado, en México las tarifas son impuestas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como dependencia del Ejecutivo.

2.- El Objeto Jurídico.- Son las personas, equipajes y mercancías, que son trasladadas geográficamente por el Transportista o Porteador.

2.1.- Las Personas.- Como titular de derechos y obligaciones, pueden ser de ambos sexos, de cualquier edad,

11).- Mapelli López, Enrique.- EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.- Espasa, Ed. TECNOS, 1958, pág. 10.

La persona transportada es la que formaliza el Contrato, adquiriendo y pagando el Boleto de Pasaje, mas puede ser formalizado por una persona distinta de la que sea trasladada geográficamente. Siendo menester distinguir entre las categorías de viajero y pasajero:

2.1.1.- Viajero.- En concepto de Luis Tapia Salinas, " Es Viajero, todo el que por cualquier circunstancia se encuentra a bordo de una aeronave, con título o sin él y conocimiento o desconocimiento del transportista. En una situación de hecho, los tripulantes de la aeronave, son los empleados del transportista, que van desempeñando una función del servicio, los que se encuentran en el avión sin billete pero con conocimiento del transportista, y por último los polizones esto es, los que realizan el viaje sin consentimiento, ni conocimiento del transportista ". (12)

2.1.2.- Pasajero.- Para el mismo autor, " Es aquel que contrata un transporte aéreo, con el transportista, es una situación jurídica y con independencia de que el transporte llegue o no a realizarse ". (13)

2.2.- Equipajes.- Son los artículos que llevan los pasajeros, para su uso, comodidad o conveniencia. Los mismos que para ser transportados necesitan estar amparados con un Talón de Equipajes, y para los efectos jurídicos, es necesario celebrar un contrato independiente para su transporte ya que se combina con el Billeto de Pasaje.

12).- IBIDEM.- pág. 26

13).- IBIDEM.- pág. 26

2.3.- Las Mercancías.- Estas pueden ser de cualquier índole, excepto las que pueden poner en peligro a la aeronave como armas, o algunos otros objetos peligrosos para el transporte aéreo, deberán ir amparadas por una Carta de Porte Aéreo.

c).- Elementos Formales.- El Contrato de Transporte Aéreo, por su naturaleza consensual, se forma o perfecciona sólo con la manifestación de la voluntad de las partes, sin que se requiera algún documento escrito, no obstante que el Boleto de Pasaje, Talón de Equipaje, y la Carta de Porte Aéreo, son documentos que no tienen efectos constitutivos sino sólo un valor probatorio.

C A P I T U L O S E G U N D O

**NORMATIVIDAD APLICABLE AL CONTRATO DE
TRANSPORTE AEREO.**

I.- LA LEGISLACION MEXICANA APLICABLE AL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO.

El derecho positivo mexicano, aplicable al Contrato de Transporte Aéreo, se encuentra contenido en diversos ordenamientos jurídicos, como lo son: La Ley de Vías Generales de Comunicación, Código de Comercio, Convenios Bilaterales, y Circulares. De acuerdo a lo anterior, iniciaremos el análisis relativo a las disposiciones previstas para el Contrato de Transporte Aéreo.

a).- Ley de Vías Generales de Comunicación.- En esta las disposiciones aplicables a la Aeronáutica, se encuentran contenidas en el libro IV, y especialmente en sus capítulos X, y XI, que versan sobre el Transporte Aéreo, en los siguientes términos:

1.- El Capítulo X, sobre el servicio de Transporte Aéreo Nacional.- Las disposiciones relativas al Transporte Aéreo Nacional, estén contenidas en los siguientes artículos:

Artículo 329.- El servicio público, de Transporte aéreo nacional, regular está sujeto:

a).- A la obtención de Concesión, en los términos del Capítulo III, Libro I, y del artículo 331, de esta ley, y demás aplicables.

b).- A itinerarios, frecuencias de vuelo y horarios previamente aprobados por la Secretaría de Comunicaciones.

c).- A remuneración conforme a tarifas previamente aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones, y debidamente puestas en conocimiento del público.

d).- A accesibilidad permanente al público, con sujeción a los incisos b), y c).

Artículo 330.- El Servicio público de Transporte aéreo, no regular, está sujeta:

a).- A la obtención de permiso en los términos de esta ley y demás disposiciones aplicables.

b).- A la realización de vuelos conforme a Convenios, con los usuarios del servicio, con arreglo a esta ley, y sus reglamentos.

c).- A remuneración sujeta a lo previsto en el artículo 336, inciso a), segundo párrafo.

Artículo 331.- Para obtener concesión o permiso, en su caso, para el establecimiento y explotación de un servicio público de Transporte Aéreo, regular o no regular, los interesados deberán comprobar la satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones, lo siguiente:

a).- Que el servicio satisface una necesidad o conveniencia pública;

b).- Que el solicitante tiene capacidad y elementos técnicos y financieros para operar el servicio propuesto.

c).- Que el solicitante se encuentra en los casos que preve el artículo 12 de esta ley;

d).- Los demás requisitos que fije esta Ley, sus reglamentados y demás leyes aplicables.

Artículo 332.- Para iniciar la operación de un servicio público de Transporte Aéreo regular, o no regular, la empresa debe acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones que cuenta o dispone por cualquier título, o contrato, con lo siguiente :

- a).- Aeródromos aptos para el servicio, de acuerdo con los reglamentos respectivos;
- b).- Instalaciones y servicios auxiliares de la navegación aérea que exijan esta ley y sus reglamentos;
- c).- Equipo de vuelo aprobado por el servicio y personal técnico aeronáutico autorizado;
- d).- Itinerarios, tarifas y honorarios aprobados -- por la Secretaría de Comunicaciones;
- e).- Los seguros que exige esta ley;
- f).- Los demás elementos requeridos por la concesión o permiso.

Artículo 333.- La falta de cumplimiento, en cualquier tiempo, de alguno de los requisitos contenidos en el artículo anterior, así como de las obligaciones de la concesión o permiso respectivo, o de los reglamentos de esta ley será causa de suspensión de los servicios; o de caducidad o de revocación de la concesión o permiso, sin perjuicio de las demás sanciones que establece la ley.

Artículo 334.- La Secretaría de Comunicaciones fijará la duración de las concesiones y de los permisos, conforme a las siguientes bases:

I. Las concesiones para servicio público de transporte aéreo regular se otorgarán por un período inicial máximo de treinta años, el cual se determinará de acuerdo con la importancia económica del servicio y de la empresa misma, la cuantía de la inversión inicial y de las ulteriores necesarias para el desarrollo y mejoramiento del servicio y los demás elementos de apreciación que se requieran;

II.- En los permisos para servicio público de transporte aéreo no regular, el plazo se fijará de acuerdo con la importancia de la empresa y las inversiones iniciales hechas por la misma;

III.- El concesionario de un servicio público de transporte aéreo regular tendrá derecho a que se le otorguen prórrogas del plazo inicial por períodos adicionales de diez años cada uno, si al vencimiento de dicho plazo inicial o de cualquiera de las prórrogas, demuestra haber cumplido satisfactoriamente con todas sus obligaciones y haber hecho mejoras de importancia en el servicio.

Artículo 335.- El Gobierno federal podrá adquirir, al término de la Concesión o de la prórroga correspondiente, todos los bienes y derechos afectados al servicio de transporte aéreo de la empresa de que se trate y la empresa misma. El precio se fijará de común acuerdo, o, en su defecto, en los términos de la ley.

Artículo 336.- La Secretaría de Comunicaciones podrá:

a). Conceder permiso para la realización de vuelos especiales de transporte público; pero cuando pretendan efectuarse entre puntos comunicados por una empresa de transporte regular, los permisos sólo se otorgarán en casos que la empresa concesionaria de este servicio no esté en condiciones de realizar por sí mismo el vuelo.

Las cuotas que se cobren por dichos vuelos, no podrán ser de ningún caso inferiores a las autorizadas para el servicio regular correspondiente;

b) Autorizar la realización de vuelos puramente de reconocimiento y estudios técnicos sobre rutas no exploradas, con fin de reunir datos y pruebas concernientes al establecimiento de servicios de transporte aéreo. Estas autorizaciones se concederán por el término máximo improrrogable de tres meses.

De lo anterior podemos decir que en este capítulo, única y exclusivamente se hace referencia al servicio público de transporte aéreo nacional, el que se puede presentar en sus modalidades de regular y no regular.

Para el Contrato de Transporte Aéreo Nacional, el servicio debe ser siempre regular. Acorde con la creciente necesidad de transporte, así como el volumen de usuarios y mercancías.

Del mismo modo el artículo 331 hace mención del requisito de la Concesión, misma figura que hemos analizado en el capítulo anterior al referirnos al Porteador; así mismo el contenido de los numerales 334, y 335, aluden respecto de la duración de la Concesión, y de la adquisición de los bienes por parte del Estado, toda vez que en la especie se trata de una concesión otorgada por el Estado, en los términos del Derecho Administrativo.

Por último, del contenido del artículo 332 el cual refiere a la infraestructura aeronáutica y demás elementos necesarios para el servicio, con lo que debe contar el transportista para poder así en forma adecuada explotar el servicio público de transporte aéreo.

2.- Capítulo XI Del Transporte Aéreo Internacional.- En este capítulo se hace referencia al Servicio Público de transporte aéreo internacional, disposiciones estas, contenidas en los siguientes artículos:

Artículo 337.- El servicio público de transporte aéreo internacional se clasifica en:

- a) Servicio mexicano de transporte internacional regular;
- b) Servicio mexicano de transporte internacional no regular;
- c) Servicio Extranjero de transporte internacional regular;
- d) Servicio Extranjero de transporte internacional no regular.

La prestación de estos servicios, de o hacia el te

territorio mexicano, se efectuará con apego a las siguientes condiciones:

I. El servicio mexicano de transporte internacional regular, al amparo de la concesión solicitada y obtenida en los términos del capítulo III libro primero y de los artículos 331 y 332 de esta Ley y de los reglamentos aplicables;

II. El servicio mexicano de transporte internacional no regular, con base a permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones, revocables en cualquier tiempo;

III.-El servicio extranjero de transporte internacional regular, de acuerdo con permiso que, otorgue la Secretaría de Comunicaciones, contenga obligaciones iguales a las impuestas a empresas mexicanas para prestar servicio público de transporte aéreo regular;

IV. El servicio extranjero de transporte internacional no regular, con autorización, en cada caso, de la Secretaría de Comunicaciones. Cuando estos vuelos pretendan efectuarse entre puntos o zonas comunicadas por una empresa mexicana de transporte internacional regular, tales autorizaciones sólo podrán otorgarse si esta empresa no está en condiciones de realizar el vuelo.

Tanto las concesiones como los permisos se ajustarán, en su caso, a los términos de los tratados o convenios internacionales aplicables. Los permisos o autorizaciones para servicios extranjeros de transporte internacional se sujetarán al principio de equitativa reciprocidad, y la Secretaría de Comunicaciones cuidará que su otorgamiento no entrañe peligro para la seguridad nacional, ni lesione los servicios mexicanos de transporte aéreo.

Artículo 338.- Para internarse en territorio mexicano y salir de él, las aeronaves extranjeras deberán cumplir con los siguientes requisitos:

I. Seguir las vías aéreas previamente señaladas y aterrizar en los aeropuertos internacionales que fije la Secretaría de Comunicaciones;

II. Cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta Ley y sus reglamentos, así como las disposiciones de su país respecto a marcas de nacionalidad y matrícula, peso, instrumentos y accesorios de seguridad y auxilio; y contar con certificado de aeronavegabilidad, licencias de personal y demás documentación pertinente;

III. Cuando se trate de aeronaves extranjeras de servicio público internacional en vuelo de tránsito sobre territorio mexicano, o que aterricen en el mismo sin embarcar ni desembarcar pasajeros, carga o correo, deberá darse aviso previo y oportuno, en cada caso, a la Secretaría de Comunicaciones. El tránsito y aterrizaje de estas aeronaves quedan sujetos, además, a las disposiciones sobre aduanas, población y policía.

Artículo 339.- Los propietarios de aeronaves civiles mexicanas que deseen llevarlas al extranjero, deberán recabar permiso de la Secretaría de Comunicaciones, salvo las empresas debidamente autorizadas para operar un servicio mexicano de transporte internacional.

En el capítulo XI de la Ley en comento, únicamente hace mención del servicio público de transporte aéreo internacional, haciendo alusión de que estos servicios pueden ser regulares o no regulares, de servicio mexicano o de servicio extranjero; así como refiere a los requisitos que para la prestación de estos servicios debe ostentarse en transportista.

Del contenido del articulado de esta Ley podemos concluir que en ella se legisla sobre el servicio público de transporte aéreo, sus características y modalidades a la que está sujeto, pero no se hace referencia al Contrato de-

transporte aéreo de personas, cosas y mercancías (per se). Omisión grave que debe ser subsanada a la brevedad en aras de una mayor seguridad jurídica en la prestación de este tipo de servicio.

Si bien es cierto que la Ley de referencia, en el capítulo relativo a la responsabilidad por daños, fundándose a la existencia de un Contrato de Transporte Aéreo, no es menos cierto que no hay un artículo expreso que definiendo a éste, establezca las bases para regular la responsabilidad de las partes contratantes, a resultado de la omisión a que no hemos referido.

b).- El Código de Comercio.- Es de interés comentar que en nuestro caso particular la Legislación Vigente que regula el Contrato de Transporte Aéreo, está contenida en diversas leyes, concretamente el Código de Comercio, en su título décimo, capítulo I, al referirse al Contrato de Transporte Terrestre, lo define a este que para que sea reputado al Contrato de Transporte, como Mercantil por vías terrestres o fluviales de todo género deberá apegarse a lo previsto por el presente título.

Las características que deben tener el objeto del Transporte y el Transportista, para que pueda ser reputado como un Contrato Mercantil deberán ser mercaderías o efectos de comercio y demás sea comerciante el porteador o se-

dedique habitualmente a verificar transporte para el público (como se desprende del artículo 576 del Código de Comercio).

Este Contrato es rescindible a petición de parte -- teniendo como consecuencia derechos y obligaciones recíprocas; además de determinadas obligaciones en atención a ---- quien dió motivo a la rescisión. En caso de interrumpirse -- el servicio por fuerza mayor, el porteador se obliga a entregar en depósito las mercancías ante la autoridad judicial más próxima al punto de donde se interrumpió el transporte, dando aviso de esta circunstancia al cargador (artículo 580 del Código en cita).

El Porteador de mercancías expedirá al cargador una Carta de Porte con los siguientes requisitos:

- I.- Nombre del Cargador.
 - II.- Nombre del Porteador.
 - III.- Nombre del Consignatario.
 - IV.- Designación de género, peso, y marcas o signos de las mercancías.
 - V.- Precio del transporte.
 - VI.- Fecha de Expedición.
 - VII.- Lugar de entrega al Porteador.
 - VIII.- Lugar y plazo de hacer la entrega al consignatario (artículo 581 del Código en cita).
- La Carta de Porte, deberá extenderse en libros talo

narios; esta Carta de Porte, es el título legal del Contrato entre Cargador y Porteador. Al cumplirse el Contrato el Consignatario devolverá la Carta de Porte y se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones y acciones inherentes a las mercancías (artículo 586 del Código en comento).

Las Obligaciones del Cargador son:

- I.- Entregar las mercancías.
- II.- Entregar los documentos necesarios para el libre tránsito de las mercancías.
- III.- Sufrir la imposición de multas por infracciones a las Leyes Fiscales.
- IV.- Sufrir la pérdida de la mercancía, que proceda por vicios propios de ella.
- V.- Indemnizar al Porteador de daños y perjuicios -- por falta en el cumplimiento del contrato (artículo 589 -- del Código Citado).

Los Derechos del Cargador son:

- I.- Variar la Consignación de las mercancías, mientras estuvieren en camino.
- II.- Variar dentro de la ruta convenida el lugar de la entrega, dando la oportunidad al Porteador de dar la orden respectiva.

Las Obligaciones del Porteador son:

- I.- Recibir las mercancías.

II.- Empezar y concluir el viaje dentro del plazo estipulado.

III.- Verificar el viaje.

IV.- Cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad.

V.- Entregar las mercancías al tenedor de la Carta de Porte.

VI.- Pagar en caso de retardo que le sea imputable, la indemnización convenida.

VII.- Entregar las mercancías en peso, cuenta y medida si así están consideradas en la Carta de Porte.

VIII.- Pagar la pérdidas o averías que sean a su cargo, con arreglo fijado a juicio de peritos.

Los derechos del Porteador son:

I.- Recibir la mitad del precio convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verifica el viaje.

II.- Recibir la totalidad del precio, si por negligencia o culpa del cargador no se verificara el viaje, siempre y cuando con apego al convenio se hubiera destinado algún vehículo en forma exclusiva.

III.- Rescindir el Contrato si comenzado el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor.

IV.- Exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos, que contenga las mercancías en el acto de su recepción.

V.- Retener las mercancías transportadas en tanto no se le pague el porte.

La Responsabilidad del Porteador por pérdida, desfalcos o averías se extingue:

I.- Recibo de las mercancías sin reclamación.

II.- Por el transcurso de seis meses en las expediciones dentro de la República Mexicana, y un año en el extranjero. Estas responsabilidades son de índole civil y no penal.

La Prescripción de esta responsabilidad, comenzará a correr, en los casos de pérdida, desde el día siguiente al fijado para el término del viaje; y el de las averías -- después de veinticuatro horas de la entrega de la mercancía.

El Consignatario se obliga a:

I.- Recibir las mercancías sin demora.

II.- Abrir y reconocer los bultos que contengan --- las mercancías en el acto de la recepción.

III.- Devolver la Carta de Porte, a la recepción de las mercancías.

IV.- Ejercer dentro de las siguientes veinticuatro horas de haber recibido las mercancías la acción por responsabilidad del Porteador.

V.- Cumplir los órdenes del Cargador.

Derechos del Consignatario:

I.- Siendo tenedor de la Carta de Porte, expedida a su favor, se le entreguen las mercancías.

II.- No recibir las mercancías, cuando el valor no alcance a cubrir los gastos y desembolsos que deba hacer -- para su recepción.

III.- A que los anticipos que haya hecho con motivo de la entrega se le reintegren desde luego sin esperar que se cubra el precio.

Las empresas de transporte están obligadas a:

I.- Publicar sus reglamentos al usuario del transporte.

II.- Dar a los pasajeros billetes de asiento y a -- los cargadores, Carta de Porte.

III.- Empezar y concluir el viaje en los días y -- horas señalados por sus anuncios, aunque no estén tomados -- todos los asientos.

IV.- Entregar la carga en los puntos convenidos, -- tan luego llegue a su destino.

Es importante mencionar que por interpretación analógica y extensiva, se debe aplicar el contenido de las normas de este capitulado a la transportación aérea en particular, habida cuenta de que hay una laguna de la Ley, respecto a esta modalidad aérea de la transportación de mercancías y que el Código de Comercio, tiene una aplicación su-pletoria por disposición legal.

c).- Los Convenios Bilaterales suscritos por México en materia de Transporte aéreo.-el contenido de estos revisa te tal importancia que han sido incorporados dentro de nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos,- y al derecho positivo, y todo esto fundado por el artículo- 133 de la misma Constitución; ornados jerárquicamente con - el principio de la Supremacía Constitucional.

Por lo que es menester hacer alusión al contenido - del citado numeral en los siguientes términos:

"Artículo 133.- Esta Constitución, las Leyes del Congreso de la Unión, que emanen de --- ella y todos los tratados que estén de a--- cuerdo con la misma, celebrados y que se ca lebren por el Presidente de la República, - con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada- Estado se arreglarán a dicha Constitución,- leyes y tratados a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las --- Constituciones o Leyes de los Estados."

De los Convenios Bilaterales que a la fecha México- ha venido suscribiendo en forma sucesiva con otros países,- sobre Transporte Aéreo, a virtud del incremento del volúmen de la demanda de transportación, obligándose los países sig- natarios del Convenio de Varsovia, a prestarse toda la ayu- da técnica para la realización, sostenimiento e incremento- crevisibles a mediano y aun a largo plazo.

Es así que México ha suscrito y ratificado hasta la

fecha con los siguientes países:

- 1.- República Federal de Alemania. Convenio suscrito en la Ciudad de México, Distrito Federal, el día 8 de marzo de 1967. Iniciando su vigencia - el 2 de noviembre de 1967.
- 2.- Argentina. Suscrito en la Ciudad de México, Distrito Federal, el día 14 de mayo de 1969. Iniciación de la vigencia 2 de marzo de 1984.
- 3.- Bélgica.- Suscrito en la Ciudad de México, el - 21 de octubre de 1965. Iniciación de la vigencia 14 de mayo de 1975.
- 4.- Brasil.- Suscrito en México, Distrito Federal, - el 16 de octubre de 1966. Iniciación de la vigencia 20 de noviembre de 1970.
- 5.- Canadá.- Suscrito en la Ciudad de México, Distrito Federal el 21 de diciembre de 1961. Entrada en vigor el 21 de febrero de 1964.
- 6.- Colombia.- Suscrito en Bogotá Colombia, el 9 de enero de 1975. Entrada en vigor con aplicación provisional desde la fecha de su firma.
- 7.- Costa Rica.- Suscrito en San Jose de Costa Rica el día 24 de mayo de 1985. Entrada en Vigor con aplicación provisional desde la fecha de su firma.
- 8.- Cuba.- Suscrito en México, Distrito Federal, el

- 21 de julio de 1971. Entrada en vigor el 22 de Octubre de 1974.
- 9.- España.- Suscrito en la Ciudad de México, Distrito Federal, el 21 de noviembre de 1978. Entrada en vigor el 22 de noviembre de 1979.
- 10.- Estados Unidos de América.- Suscrito en la ciudad de Washington D.C. Estados Unidos de América el 15 de julio de 1952. Entrada en Vigor lo. de -- agosto de 1952.
- 11.- Filipinas.- Suscrito en la misma ciudad de Washington D.C., Estados Unidos de América, el 3 de diciembre de 1952. Entrada en vigor en la misma fecha.
- 12.- Francia.- Suscrito en la Ciudad de México, Distrito Federal el 17 de abril de 1952. Inicia---ción de vigencia en la misma fecha.
- 13.- Italia.- Suscrito en la Ciudad de México, Distrito Federal, el 23 de diciembre de 1965. L---trada en vigor en forma provisional desde la fecha de firma.
- 14.- Japón.- Suscrito en la ciudad de Tokio Japón,-- el 10 de marzo de 1972. Entrada en vigor el 23-- de febrero de 1973.
- 15.- Países Bajos.- Suscrito en la ciudad de México-- Distrito Federal, el 6 de diciembre de 1971, --

Iniciación de vigencia 22 de enero de 1973.

- 16.- Panamá.- Suscrito en la Ciudad de México, Distrito Federal, el 20 de febrero de 1974. Entrada en vigor lo de agosto de 1976.
- 17.- Portugal.- Suscrito en la Ciudad de Lisboa Portugal el 22 de octubre de 1948. Entrada en vigor en la misma fecha.
- 18.- Suiza.- Suscrito en la ciudad de México, Distrito Federal, el 2 de junio de 1966. Iniciación de vigencia 4 de septiembre de 1967.
- 19.- Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.- -- Suscrito en México, Distrito Federal, el 2 de agosto de 1975. Entrada en vigor el 11 de marzo de 1977. (14)

1.- Esquema de los Convenios.- Los acuerdos o convenios celebrados por México, se encuentran estructurados de manera homogénea, refiriéndose a:

- a.- Las estipulaciones que cada Estado agregue, -- así como un preámbulo donde las partes contratantes desean concluir un convenio.
- b.- La interpretación de los términos.
- c.- La concesión de derechos de tráfico entre los -- Estados, para la explotación del servicio aéreo.
- d.- La designación de las empresas de transporte --

14).- MÉXICO: RELACION DE TRATADOS EN VIGOR. Secretaría de Relaciones Exteriores. Consultoría Jurídica. México, - 1986. págs. 1-29

- aéreo, entre las partes contratantes.
- e.- El derecho de negar o revocar la autorización de explotación concedida a una empresa de transporte aéreo, por no llevar a cabo las Leyes y reglamentos del Estado que dá la autorización.
 - f.- Las Leyes y Reglamentos de cada parte contratante a la entrada y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, así mismo la entrada, permanencia y salida de pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y correo, en algunos casos prohibiciones o restricciones sobre ciertas normas.
 - g.- Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de título de aptitud y las licencias.
 - h.- Las tasas por servicio de aeropuertos y otros servicios.
 - i.- Las facilidades aduaneras a las empresas de transporte aéreo, sobre: su equipo habitual, combustible, lubricantes, materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, herramientas, los equipos especiales para el trabajo de mantenimiento; así como: comida, bebidas, tabacos y materiales publicitarios.
 - j.- El trato justo y equitativo en la explotación de los servicios aéreos.

- k.- La explotación de los servicios, tomando en --- consideración los intereses de las empresas aéreas, a fin de no afectarlas indebidamente.
- l.- Las tarifas aplicables al transporte aéreo, tomando en cuenta el costo de explotación, la aprobación previa de las Autoridades Aeronáuticas, - las recomendaciones del organismo internacional cuyos regulaciones sean anuales.
- m.- El compromiso de las partes de convertir y emitir los ingresos de sus operaciones de transporte a la moneda nacional de la otra parte.
- n.- En algunos casos se establece este punto en los convenios. Las partes podrán celebrar arreglos de "POOL", para operar cualquiera de las rutas especificadas.
- ñ.- Las facilidades entre las Autoridades Aeronáuticas para que las empresas les faciliten estadísticas, para determinar los volúmenes de tráfico.
- o.- La celebración en todo momento de consultas entre las autoridades competentes de las dos partes contratantes con el propósito de analizar - la interpretación, aplicación, o modificación del convenio.
- p.- Cualquier discrepancia entre las partes contratantes relativa a la interpretación, o aplicación del convenio, que no pueda ser resuelta --

por medio de consultas, se someterá a un Tribunal de Arbitraje.

- q.- El registro del Convenio y las enmiendas serán hechas en la Organización de Aviación Civil Internacional.
- r.- La modificación del Convénio si empezara a regir una Convención general y multilateral de Transporte Aéreo.
- s.- La notificación de denuncia del Convenio, estableciendo el procedimiento a seguir.

Por lo anterior podemos decir que México, en sus -- Convenios Bilaterales, versan sobre el servicio de Transporte Aéreo, mas nunca establece normas aplicables al Contrato de Transporte Aéreo.

d).- Circulares.- Entendiendo por Circular, "Una comunicación, dirigida por una autoridad superior a una inferior sobre el mismo tema y con el mismo propósito....las -- circulares tiene el carácter de abstractas, obligatorias para los subordinados, sin tener las características del Re--glamento. Para los particulares las circulares tienen el valor, si ellas se ajustan a la Ley, o a su correcta aplica--ción, y siempre que de alguna manera no se les afecte oca--sionándoles algún perjuicio." (15)

En atención a lo anterior tenemos la Circular número 501 dirigida a los Concesionarios y Permisarios de Servicios Públicos de Transporte Aéreo Nacional de Pasajeros, emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el día 24 de enero de 1964, es la única norma mexicana que establece lineamientos y regula al Contrato de Transporte Aéreo, de pasajeros y equipajes en los siguientes términos:

"Circular 501 dirigida a los Concesionarios y Permisarios de Servicios Públicos de Transporte Aéreo Nacional de Pasajeros.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Dirección de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos.- Departamento de Tarifas de Transportes.- Oficina de Aviación.- Expediente 303-1-24/368-1.

A los Concesionarios y Permisarios de servicios públicos de transportes aéreos nacionales de pasajeros.

CONSIDERANDO: Que los servicios públicos de transporte aéreo nacional de pasajeros revisten una importancia fundamental ya que contribuyen en forma trascendental al desarrollo económico, cultural y social del país;

CONSIDERANDO: Que dado el actual estado de desarrollo de los servicios públicos de transporte aéreo, nacional de pasajeros y su importancia, es de interés público la expedición de reglas para la aplicación de las tarifas a que deben sujetarse dichos servicios, a fin de regular la eficacia prestación de los mismos y obtener los mejores resultados del desenvolvimiento de la industria de que se trata, y

CONSIDERANDO: Que las reglas de aplicación de las tarifas de los servicios públicos de transporte aéreo, de pasajeros publicado por la extinta Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el 15 de enero de 1945, por diversas razo-

nes, ya no llenan su cometido.

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 10-fracción IV de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado y 3o. fracción VIII, 49, 50, 55 fracciones I, II y III 329, 330, 332, 333, 335 y demás relativos a la Ley de Vías-Generales de Comunicación, se expiden, formando parte de la presente Circular, las siguientes:

**REGLAS GENERALES DE APLICACION DE LAS TARIFAS DE -
LOS SERVICIOS PUBLICOS DE TRANSPORTE AEREO NACIONAL
DE PASAJEROS.**

CAPITULO I

Definiciones.

1.- Para los efectos de las presentes reglas se ---
adoptan las siguientes definiciones:

AGENTE.- Persona física o moral que tiene celebrado
contrato de agencia con una empresa.

AUTORIZACIONES.- Las que expida en esta materia la-
Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de-
la Dirección de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos.

BOLETO.- Comprobante expedido por la empresa respec-
to del Contrato de transporte celebrado entre ella o sus ---
agentes y el pasajero.

CANCELACION.- Acto por el cual se invalida una re--
servación.

CANJE, ORDEN DE.- Documento expedido por un trans--
portador o sus agentes, requiriendo a otra oficina o a un -
agente del mismo transportador, o a otro transportador o ---
agente, para expedir un boleto y/o proporcionar determina--
dos servicios a la persona anotada en dicho documento.

CUOTA.- Cantidad que se señala en el boleto como --
precio del transporte autorizado por la Secretaría de Comu-
nicaciones y Transportes.

CUOTA NORMAL.- La que se aplica al transporte de --
adultos sin reducción alguna.

CUOTA REDUCIDA.- La que se aplica a las diversas mo-
dalidades del transporte aéreo de personas, tales como plan
familiar, plan de excursión, plan de estudiantes y otros ---
planes autorizados, niños e infantes, y es menor que la cu-
ta normal.

CUOTAS, COMBINACION DE.- Precio del transporte que se señala en el boleto o los boletos de pasaje, y se forma con la suma de dos o más cuotas diferentes, ya sean normales o reducidas.

DESCUENTOS.- Disminuciones en las cuotas de acuerdo con lo previsto en el artículo 102 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y las disminuciones en las cuotas autorizadas para viajes redondos.

DESTINO, LUGAR DE.- Último aeropuerto que se menciona en el boleto y considerado en el contrato de transporte impreso en el mismo boleto.

EMPRESA.- Persona física o moral que ofrece, presta o explota un servicio público de transporte aéreo nacional y que cuenta con el permiso o concesión respectivos. Equivale a Transportista, Transportador, explotador, operador permisionario o concesionario.

EQUIPAJE.- Artículos que llevan los pasajeros para su uso, comodidad o conveniencia.

EQUIPAJE FACTURADO.- El que se transporta bajo la responsabilidad de la Empresa, y por el cual se expide un Talón de equipaje 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)

EQUIPAJE, TALON DE.- Documento que la empresa expide al pasajero para identificar el equipaje facturado responsabilizándose de su transporte y de su entrega en los términos del boleto respectivo.

ESCALA.- Interrupción del viaje en algún punto del itinerario señalado en el boleto, brevemente convenida entre las partes. Parada Estancia. Stop Over.

INFANTES.- Personas menores de dos años de edad.

ITINERARIO.- Selección de los lugares situados a lo largo de una ruta entre los cuales pueden contratarse servicios de transporte aéreo, entre el pasajero y la empresa.

Niños.- Personas mayores de dos años y menores de doce años de edad.

ORIGEN, LUGAR DE.- Primer aeropuerto que se menciona en el boleto en el cual el pasajero inicia su viaje.

PASAJERO.- Cualquier persona cuya transportación, es objeto del contrato de transporte o de una reservación.

PASAJERO DE PAGO.- Personas cuyo transporte produce ingresos a la empresa.

PASAJEROS LIBRES DE PAGO.- Personas cuyo transporte no produce ingresos a la empresa.

REEMBOLSO.- Devolución total o parcial del importe de un boleto u orden de canje.

RESERVACION.- Acuerdo entre el pasajero y la empresa para que ésta facilite a aquél acomodo en algún vuelo que haya de efectuarse en fecha y hora determinadas.

TRANSPORTE AEREO NACIONAL.- El transporte que se efectúa por la vía aérea para unir dos o más puntos dentro del territorio nacional.

TRANSPORTE COMBINADO.- El que se efectúa en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte.

VIAJE DE CIRCUITO.- Es el que se realiza entre un lugar de origen y otros distintos, pero siempre regresado a aquél, por una ruta distinta, siguiendo el viaje en un mismo sentido.

VIAJE REDONDO.- El que se realiza entre un lugar de origen y otros u otros distintos, pero siempre regresando a aquél por la misma ruta empleada.

VIAJE SENCILLO.- El que se realiza entre un lugar de origen y un lugar de destino distintos, en un solo sentido.

CAPITULO II

Documentación.

2.- Al celebrarse el contrato de transporte aéreo, toda empresa está obligada a extender al pasajero, por sí 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 condiciones -- del contrato de transporte.

m).- Indicación de que el transporte está sujeto al régimen de responsabilidad establecido por la Ley de Vías -- Generales de Comunicación.

3.- El boleto estará constituido por varios cupones que una vez utilizados serán retenidos por la empresa para su control; y por un cupón del pasajero que invariablemente quedará en poder de éste, como su comprobante del Contrato de Transporte Aéreo.

4.- Ningún pasajero podrá ser transportado sin la -- presentación del boleto y del cupón correspondiente a un -- vuelo o parte del mismo. El boleto servirá para amparar el -- transporte del pasajero desde el lugar de origen hasta el -- de destino, y en él se podrán estipular escalas.

5.- Los boletos podrán ser para viaje sencillo, redondo y de circuito y deberán ser expedidos en las oficinas de la empresa o en sus agencias autorizadas. En ningún caso se obligará a la empresa por boletos adquiridos en condiciones distintas a las señaladas.

6.- Los boletos serán personales e intransferibles. La empresa podrá exigir en todo momento la identificación -- del pasajero y tiene el derecho de negarse a efectuar el -- transporte o de recoger los boletos en aquellos casos en -- que compruebe que pretenden utilizarlos personas distintas -- de aquellas a quienes fueron expedidos. La empresa en ningún

caso será responsable al pasajero del mal uso que se haga - del boleto por persona ajena a la misma.

7.- Los boletos serán válidos durante un año de calendarios a partir de la fecha que se señale para la iniciación del viaje, excepto en aquellos casos en que se apliquen cuotas reducidas y se estipulen que el viaje está sujeto a limitaciones específicas respecto de los días de la semana, meses o temporadas en que puede efectuarse, en cuyos casos el boleto es válido para utilizarse solamente en los períodos que se señalen en las secciones correspondientes de las Tarifas.

8.- En los casos en que algún vuelo no se efectúe - en la forma estipulada en el boleto, por causas ajenas a la empresa y que sean fortuitas o de fuerza mayor, se aplicará el período de validez prorrogable por un lapso igual a aquel en que duren los efectos de las causas señaladas, sin cargo adicional alguno.

9.- En los casos en que el pasajero no puede iniciar su viaje dentro del período de validez de su boleto por causa de enfermedad, la empresa prorrogará el período de validez hasta por 90 días adicionales, requiriendo para ello un certificado médico. Igual prórroga se concederá a la validez de los boletos de las personas que viajen acompañando a dicho pasajero.

10.- En los casos en que el pasajero no pueda iniciar su viaje dentro del período de validez de su boleto, a pesar de haber solicitado reservación, debido a que la empresa está imposibilitada para proporcionarle espacio en alguno de sus vuelos, la validez del boleto será extendida hasta la fecha en que efectúe algún vuelo de características similares a las señaladas en el contrato, en el cual haya espacio disponible. Esta obligación de la empresa no subsiste transcurrido más de siete días en que se comunique al pasajero tener espacio disponible.

11.- En caso de extravío o pérdida de un boleto, el interesado deberá adquirir a su costa un boleto nuevo cubriendo la cuota que corresponda y comunicará por escrito a la empresa la pérdida o el extravío. La empresa circulará a to-

das sus oficinas, agentes y empresas con las cuales tenga celebrados convenios interlineales, el número del boleto y el nombre de pasajero con el objeto de que no permita su utilización, salvo que se acredite su legal posesión. La empresa no será responsable por la adquisición del nuevo boleto.

12.- Localizado el boleto o llegado a su término la validez del mismo sin que fuera utilizado, la empresa reintegrará al interesado el precio del mismo.

13.- Las empresas están obligadas a concentrar y a conservar en los archivos de su oficina matriz un cupón de todos y cada uno de los boletos vendidos tanto en sus oficinas como en la de sus agentes, por un término de cinco años a partir de la fecha de su expedición.

14.- Las órdenes de canje que expidan las empresas o sus agencias tendrán la validez que se especifiquen en ella y en caso de que se omita ese dato serán válidas para ser utilizadas por un año de calendario contado a partir de la fecha en que fueron expedidas. Transcurrido ese tiempo no podrán ser canjeadas por un boleto, pero la cuota cubierta originalmente será reembolsada, en la misma forma que el importe de los boletos no utilizados.

15.- En los casos en que se utilicen combinaciones de diversos medios de transporte, la empresa podrá incluir en las órdenes de canje que expida, condiciones relativas a dichos distintos medios de transporte, sin perjuicio de las disposiciones contenidas en las presentes reglas.

16.- Los pasajeros están obligados a documentar su equipaje con la empresa, excepto los objetos personales que lleven consigo y bajo su cuidado, por lo menos con treinta minutos de anticipación a la salida del vuelo.

Por cada pieza, maleta o bulto que como equipaje entreguen para su transporte, la empresa expedirá un talón de equipaje que constará de dos partes, una para el pasajero y otra que acompañará el equipaje y que debe contener los siguientes datos:

- a).- Nombre de la empresa.
- b).- Lugar y fecha en que se expide.

- c).- Puntos de origen y destino.
- d).- Número de talón.
- e).- Número de piezas y peso total de las mismas.
- f).- Indicación de que la entrega del equipaje se hará contra la presentación del Talón correspondiente.
- g).- Que el transporte de quipaje está sujeto al régimen de responsabilidad fijado por la Ley de Vías Generales de Comunicación.

20.- Para el transporte aéreo nacional de personas existirá una sólo clase de servicio, independientemente de que se aplique cuotas normales o reducidas, e independientemente también de la configuración interior de las aeronaves que se utilicen o de los servicios que se proporcionen a bordo de ellas a los pasajeros, salvo excepciones previamente autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Los pasajeros, salvo las excepciones consignadas en las presentes reglas tendrán derecho a asiento y siempre que previa autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se altere el número de asientos de una aeronave, o su configuración, en tal forma que implique modificaciones a las condiciones de confort, amplitud, etc., para los pasajeros, deberá obtenerse la autorización respectiva de la Dirección de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos.

21.- La empresa podrá rehusarse a transportar:

a).- A los menores de doce años sin acompañante. En todo caso deberán ser acompañados al aeropuerto de salida por uno de sus padres, tutor, o un adulto responsable que permanezca con ellos hasta que se encuentren a bordo de la aeronave y se proporcionará al transportador una prueba satisfactoria de que serán recibidos en el aeropuerto de destino por uno de sus padres, tutor, o un adulto responsable. La empresa puede exigir que se presente certificado médico en que se acredite que dichos menores no sufren ninguna enfermedad contagiosa y que están en condiciones de efectuar el viaje aéreo.

b).- A las personas que por su conducta, estado, - condición mental o física requiere alguna ayuda extraordinaria del Transportista, causen notoria incomodidad u ocasionen molestias a otros pasajeros o a la tripulación o que constituyan un peligro o riesgo para sí propios o para otra persona o sus posesiones y la Empresa, podrá exigir en su caso que dichas personas acompañadas de una persona que se haga responsable, también podrá exigir que se exhiba el certificado médico respectivo.

22.- Los niños cuya edad quede comprendida entre dos y doce años, cubrirán el 50%, de la cuota normal correspondiente a un adulto y tendrán derecho a asiento.

Cada adulto tendrá derecho al transporte de un infante menor de dos años que no pague boleto.

Los demás infantes menores de dos años cubrirán cada uno el 50%, de la cuota normal y tendrán derecho a asiento.

23.- Ningún pasajero podrá exigir a la empresa la asignación de un asiento determinado para la realización de su viaje.

24.- En los vuelos cuya duración y horario lo ameriten las empresas podrán servir alimentos y bebidas de cortesía a los pasajeros.

25.- Cada pasajero tendrá derecho al transporte libre de cargos de 25 Kg. de equipajes facturado cuando los vuelos se efectuen en aeronaves con capacidad de más de 16-pasajeros y 15 Kg. cuando las aeronaves sean de menor capacidad.

26.- El exceso de equipaje en las cantidades señaladas en la regla anterior será transportada de acuerdo con la capacidad de la aeronave en que se efectúe el vuelo y se hará un cargo equivalente al 1% de la cuota normal para viaje sencillo de un adulto por cada Kilogramo o fracción excedente.

27.- En aquellos casos en que un grupo homogéneo de pasajeros se presente a documentar su equipaje y que su destino sea común tendrá derecho al transporte libre de cargos de una cantidad equivalente a la suma de las cantidades permitidas a cada uno de ellos independientemente.

28.- Además del equipaje facturado, cada pasajero podrá llevar como equipaje no facturado libre de cargas los siguientes artículos:

- a).- Una bolsa de mano de mujer.
- b).- Un portafolios para documentos o un maletín de mano, o un maletín pequeño con muestras comerciales o con los instrumentos de un médico;
- c).- Un sobre todo.
- d).- Un paraguas o bastón.
- e).- Una cámara fotográfica pequeña.
- f).- Una cámara de cine pequeña.
- g).- Material de lectura para el vuelo.

Podrán agregarse a la lista anterior los siguientes artículos siempre y cuando sean indispensables para la comodidad personal de alguno de los pasajeros o de algún infante que viaje en compañía de un adulto:

- a).- Una cuna portátil
- b).- Alimentos para lactantes.
- c).- Un par de muletas y
- d).- Una silla de ruedas plegadiza.

29.- El equipaje facturado deberá estar invariablemente empaquetado en forma tal que facilite su manejo y pueda ser transportado con seguridad. Si el peso tamaño o naturaleza del equipaje, su empaque o embleaje la hacen inadecuadamente para su transporte, la empresa podrá rehusarse a transportarlo hasta en tanto se modifique tales condiciones.

30.- La empresa tendrá el derecho de examinar el contenido del equipaje que lleve consigo el pasajero, en presencia de éste, si algún pasajero se niega a permitir ese examen, la empresa queda eximida de su obligación de transportar el equipaje de que se trate.

31.- Los artículos de alto valor intrínseco tales como monedas, joyas, piedras preciosas, objetos de metales preciosos, documentos o valores negociables, no podrán considerarse como equipaje facturado y quedan sujetos al tratamiento especial previsto por la ley, debiendo transportarse como "valores".

El transporte como equipaje de algunos artículos -- que pongan en peligro la seguridad de la aeronave, tales -- como armas de fuego, municiones, explosivos, corrosivos, y artículos de fácil ignición, sólo podrán efectuarse mediante el permiso previo de las autoridades correspondientes y con el consentimiento de la empresa.

No obstante la legalidad de esta Circular es limitada, toda vez que es una simple Circular administrativa, ya que por su naturaleza dentro de un régimen jerárquico es expedida de un superior a un inferior dentro de la esfera administrativa, esto se corrobora con la siguiente tesis -- Jurisprudencial sostenida por la Suprema Corte de Justicia de la Nación:

"Las circulares no tienen el carácter de reglamentos gubernativos o de policía, pues en tanto que éstos contienen disposiciones de observancia general que obligan a los particulares en sus relaciones con el poder público, -- las circulares, por su propia naturaleza, son expedidas por los superiores jerárquicos en la esfera administrativa, dando instrucciones a los inferiores, sobre el régimen interior de las oficinas, o sobre su funcionamiento -- con relación al público, o para aclarar a los inferiores la inteligencia de disposiciones legales ya existentes; pero no para establecer derechos o imponer restricciones al ejercicio de ellos"

Informe rendido a la Suprema Corte de Justicia de la Nación, por su Presidente, segunda parte, México, 1980, Segunda Sala, págs. 7-8. (16).

II.- LA LEGISLACION INTERNACIONAL APLICABLE AL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO.

La Legislación relativa al Contrato de Transporte - Aéreo, en el ámbito internacional está particularmente contenida en el Convenio Para La Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, comunmente conocido como "CONVENIO DE VARSOVIA", firmado el 12 de octubre de 1929, en la Ciudad de Varsovia, Polonia. No obstante de su rico, abundante y preciso contenido normativo, fue necesario en virtud de los evidentes e innegables avances técnicos en esta rama del Transporte Aéreo ha sido necesario - complementarla, con Tratados sucesivos para actualizarla, y fortalecer su vigencia en consonancia con las urgentes necesidades que se registran en esta materia.

Considero de obligada cita, la distinción ontológica y legal entre dos conceptos comunes en esta materia: Tratados y Convenios, en efecto en consulta a la obra del maestro Manuel J. Sierra (Tratado de Derecho Internacional Público) se infiere que "Tratado, es todo acuerdo o entendimiento entre los Estados para crear, modificar o extinguir - entre ellos una relación de derecho" (17). A diferencia el Convenio es una especie de los Tratados con objetivos particulares y específicos como lo son los de índole económico o administrativo, dejándose para la materia de Tratados los -

17).- Sierra, J. Manuel.- Tratado de Derecho Internacional Público.- México.- S/ed. 1947. página 327.

asuntos políticos. Dada la importancia del Convenio de Varsovia, es menester proceder a transcribir el texto de este — Convenio, que a la letra dice:

Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929.

CAPITULO PRIMERO

Objeto. Definiciones.

Artículo 1o. 1. El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuado, contra remuneración, en aeronave. Se aplica igualmente a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una empresa de transportes aéreos.

2. Se califica como "transporte internacional", en el sentido del presente convenio, todo transporte en el — cual, con arreglo a las estipulaciones de las partes, el — punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción de transporte o transbordo, estén situados ya en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, ya en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, con tal de que se prevea una escala intermedia bien en territorio sometido a la Soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de cualquier otra potencia, aunque no sea contratante. El transporte sin la susodicha escala entre territorios sometidos a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de la misma Alta Parte Contratante, no se considerará como internacional en el sentido del presente convenio.

3. El transporte que haya de ejecutarse por varios transportadores por vía aérea, sucesivamente se considerará para la aplicación de este convenio como transporte único — cuando haya sido considerado por las partes como una sola — operación, bien que haya sido ultimado por medio de un solo contrato o por una serie de contratos, y no perderá su ca—

rácter internacional por el hecho de que un solo contrato o serie de ellos deban ejecutarse íntegramente dentro de un territorio reducido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de la misma Alta Parte Contratante.

Artículo 2o. 1. Este Convenio se aplicará a los transportes efectuados por el Estado o las personas jurídicas de Derecho Público, en las condiciones señaladas en el artículo 1o.

2. Quedan exceptuados de la aplicación del presente convenio los transportes efectuados con arreglo a lo establecido en los convenios postales internacionales.

CAPITULO II

Títulos de Transporte

Sección I.- Billeto de Pasaje

Artículo 3o. 1. En el transporte de viajeros el porteador está obligado a expedir un billete de pasaje, que deberá contener las indicaciones siguientes:

- a) Lugar y fecha de emisión.
- b) Puntos de partida y de destino.
- c). Las paradas previstas, bajo reserva de la facultad para el porteador estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad, y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional.
- d) El nombre y la dirección del porteador o de los porteadores.
- e) Indicación de que el transporte está sometido al régimen de responsabilidad establecido para el presente convenio.

2. La falta, irregularidad o pérdida del billete no afectará ni a la existencia ni a la validez del Contrato de Transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente convenio. Sin embargo, si el porteador admite al viajero sin que se haya expedido un billete de pasaje, no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este convenio que excluyan o limiten su responsabilidad.

Sección II.- Talón de Equipajes

Artículo 4o. 1. Para el transporte de equipajes que no sean los objetos menudos personales que el viajero conserva bajo su custodia, el porteador está obligado a expedir un talón de equipajes.

2. El Talón de Equipajes estará constituido por dos ejemplares: Uno para el viajero y otro para el porteador.

3. Deberá contener las indicaciones siguientes:

a) Lugar y fecha de emisión.

b) Punto de partida y de destino.

c) Nombre y dirección del porteador o de los porteadores.

d) Número del billete de pasaje.

e) Indicación de que la entrega de los equipajes se hará al porteador 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.

4. La falta, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente convenio. Sin embargo, si el porteador acepta-re los equipajes sin expedir un talón, o si el talón no contiene las indicaciones señaladas en las letras d), f), y h) el porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este convenio que excluyan o limiten su responsabilidad.

Sección III.- Carta de Porte Aéreo

Artículo 5o. 1. Todo porteador de mercancías tiene derecho a recibir al expedidor la relación y entrega de un documento titulado "Carta de Porte Aéreo"; todo expedidor tie

ne el derecho de pedir al porteador la aceptación de dicho documento.

2. Sin embargo, la falta, irregularidad o pérdida - de dicho título no afecta a la existencia ni a la validez - del Contrato de Transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente convenio, a reservas de las disposiciones del artículo 9o.

Artículo 6o. 1. La Carta de Porte Aéreo se extenderá por el expedidor en tres ejemplares originales y se entregará con la mercancía.

2. El primer ejemplar llevará la indicación "para - el porteador"; será firmado por el expedidor. El segundo -- ejemplar llevará la indicación "para el destinatario"; será firmado por el expedidor y el porteador y acompañará a la - mercancía. El tercer ejemplar será firmado por el porteador y remitido por éste al expedidor, previa la aceptación de la mercancía.

3. La firma del porteador deberá ser estampada desde el momento de la aceptación de la mercancía.

4. La firma del porteador podrá ser reemplazada por un sello; la del expedidor podrá ser impresa o reemplazada - por un sello.

5. Si, a petición del expedidor, el porteador extendiere la Carta de Porte Aéreo, se considerará salvo prueba - en contrario, como obrando por cuenta del expedidor.

Artículo 7o. El porteador de mercancías tiene derecho a solicitar del expedidor la extensión de cartas de porte aéreo diferentes cuando hubiere diversos bultos.

Artículo 8o. La Carta de Porte Aéreo deberá contener las disposiciones siguientes:

- a) El lugar donde ha sido extendido el documento y la fecha de su extensión.
- b) Los puntos de partida y de destino.
- c) Las detenciones previstas, con reserva de la fa-

cultad para el porteador de estipular que podrá modificar-- las en caso de necesidad, y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter de internacional.

- d) El nombre y dirección del expedidor.
- e) El nombre y dirección del primer porteador.
- f) El nombre y dirección del destinatario si ha lugar.
- g) La naturaleza de la mercancía.
- h) El número, forma de embalaje, marcas particulares o números de los bultos.
- i) El peso, cantidad, volumen o dimensiones de la mercancía.
- j) El estado aparente de la mercancía y del embalaje.
- k) El precio del transporte y, si se ha estipulado, la fecha y el lugar de pago y la persona que debe pagar.
- l) Si el envío se hiciere contra reembolso, el precio de las mercancías y, eventualmente, el importe de los gastos.
- m) El importe del valor declarado, conforme al artículo 22, párrafo segundo.
- n) El número de ejemplares de la Carta de Porte Aéreo.
- o) Los documentos facilitados al porteador que acompañan a la Carta de Porte Aéreo.
- p) El plazo de transporte e identificación de la vía que haya de seguir, si han sido estipulados.
- q) La indicación de que el transporte queda sometido al régimen de la responsabilidad señalado en el presente convenio.

Artículo 9o. Si el porteador aceptare las mercancías sin que le haya entregado una Carta de Porte Aéreo, o si ésta no contuviere todas las indicaciones señaladas en el artículo 8o., a) a i), inclusive, y el q), el porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este convenio que excluyan o limiten su responsabilidad.

Artículo 10o. 1. El expedidor es responsable de la-

exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la mercancía que inscriba en la Carta de Porte Aéreo.

2. Quedará a su cargo la responsabilidad de todo daño sufrido por el porteador o por cualquiera otra persona en virtud de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

Artículo 11o. 1. La Carta de Porte Aéreo hace fe, salvo prueba en contrario, de la ultimación del contrato, del recibo de la mercancía y de las condiciones del transporte.

2. Las indicaciones de la Carta de Porte Aéreo relativas al peso, dimensiones y embalajes de la mercancía, así como el número de los bultos, hacen fe, salvo prueba en contrario; las relativas a la cantidad, volumen y estado de la mercancía no constituirán prueba contra el porteador, sino en tanto que la comprobación haya sido hecha por él en presencia del expedidor, y hecha constar en la Carta de Porte Aéreo, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la mercancía.

Artículo 12o. 1. El expedidor tiene derecho, con condición de cumplir todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la mercancía, ya retirándola en el aeródromo de salida o de destino, ya deteniéndola en curso de ruta en caso de aterrizaje, ya entregándola en el lugar de destino o en curso de ruta a persona distinta del destinatario indicado en la Carta de Porte Aéreo, ya pidiendo su vuelta al aeródromo de partida, con tal de que el ejercicio de este derecho no perjudique al porteador ni a los otros expedidores, y con la obligación de reembolsar los gastos que de ello resulte.

2. En el caso de que la ejecución de los órdenes del expedidor sea imposible, el porteador deberá avisárselo inmediatamente.

3. Si el porteador se conformare a los órdenes de disposición del expedidor, sin exigirle la exhibición del ejemplar de la Carta de Porte Aéreo entregada a éste, será

responsable, salvo recurso contra el expedidor, del perjuicio que pudiere resultar por este hecho a quien se encuentre regularmente en posesión de la Carta de Porte Aéreo.

4. El derecho del expedidor cesará en el momento en que comience el del destinatario, conforme al artículo 13 - que sigue a continuación. Sin embargo si el destinatario rehusare la Carta de Porte o la mercancía, o si no fuere hayallado, el expedidor recobrará su derecho de disposición.

Artículo 13o. 1. Salvo en los casos indicados en el artículo precedente, el destinatario tiene derecho, desde la llegada de la mercancía al punto de destino, a solicitar del porteador que la remita la Carta de Porte Aéreo y le entregue la mercancía contra el pago del importe de los créditos y el cumplimiento de las condiciones de transporte indicadas en la Carta de Porte Aéreo.

2. Salvo estipulación en contrario, el porteador deberá avisar al destinatario a la llegada de la mercancía.

3. Si se reconociere por el porteador que la mercancía ha sufrido extravío, o si a la expiración de un plazo - de siete días, a partir del que hubiere debido llegar, la - mercancía no hubiere llegado, el destinatario queda autorizado a hacer valer, con relación al porteador, los derechos resultantes del contrato de transporte.

Artículo 14o. El expedidor y el destinatario podrán hacer valer todos los derechos que les conceden, respectivamente, los artículos 12 y 13, cada uno en su propio nombre, ya se trate de su propio interés o del interés de un tercero, a condición de ejecutar la obligación que el contrato - imponga.

Artículo 15o. 1. Los artículos 12, 13 y 14 no perjudicarán de manera alguna a las relaciones del expedidor y - del destinatario entre sí, ni a las relaciones de terceros - cuyos derechos prevengan ya del porteador, ya del destinatario.

2. Toda cláusula que derogue las estipulaciones de-

los artículos 12, 13, y 14 deberá consignarse en la Carta de Porte Aéreo.

Artículo 16o. 1. El Expedidor está obligado a suministrar los informes y a unir a la Carta de Porte Aéreo, los documentos que con anterioridad a la entrega de la mercancía al destinatario sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades de Aduana, Consumos, o Policía. El Expedidor es responsable ante el Porteador de todos los perjuicios que pudieran resultar de la falta, insuficiencia e irregularidades de dichos informes y documentos, salvo en el caso de que la falta sea imputable al Porteador o a sus encargados.

2. El Porteador no está obligado a examinar si dichos informes y documentos son exactos o suficientes.

CAPITULO III

Responsabilidades del Porteador.

Artículo 17. El Porteador es responsable del daño ocasionado, en caso de muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente ha causado daño y se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque.

Artículo 18. 1. El Porteador es responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados o de mercancías cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo.

2. El transporte aéreo, con arreglo al sentimiento del parrafo precedente comprenderá el período durante el cual los equipajes o mercancías se hayan bajo la custodia del Porteador sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo

3. El período del transporte aéreo, no comprende

ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado-- fuera de un aeródromo. Sin embargo cuando dicho transporte-- se efectuare en ejecución del Contrato de Transporte aéreo-- para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumira, salvo prueba en contrario como resultante de un he-- cho acaecido durante el transporte aéreo.

Artículo 19. El Porteador es responsable del daño-- ocasionado por retrasos en el transporte aéreo, de viajeros mercancias o equipajes.

Artículo 20.- 1. El Porteador no será responsable-- si prueba que el y sus comisionistas han tomado todas las - medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposi-- ble tomarlas.

2. En el transporte de mercancías u equipajes, el-- Porteador no será responsable si prueba que el daño proviene de falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de nave-- gación, y que en todos los demás aspectos él y sus agentes-- han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño,

Artículo 21. En el caso de que el Porteador proba-- re que la persona lesionada ha sido causante del daño o ha-- contribuido al mismo. El Tribunal podrá, con arreglo a las-- disposiciones de su propia Ley, descartar o atenuar las res-- ponsabilidad del Porteador.

Artículo 22.- 1. En el transporte de personas, las-- responsabilidades del Porteador con relación a cada viajero se limitará a la suma de ciento veinticinco mil Francés. En el caso en que con arreglo a la Ley del Tribunal que entien de en el asunto la indemnización pudiere fijarse en forma de renta el capital de la renta no podrá sobrepasar este lími-- te. Sin embargo por Convenio especial con el Porteador el - viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más eleva-- do.

2. En el transporte de equipajes facturados y de - mercancías la responsabilidad del porteador se limitara a - la suma de doscientos cincuenta francos por KG, salvo de --

claración especial de interés en el envío hecho por el expedidor en el momento de la entrega de la mercancía al porteador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En el caso, el porteador estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que es superior al interés real del expedidor en la entrega.

3. En lo que concierne a los objetos cuya custodia-cinserve el viajero, la responsabilidad del porteador se limitará a cinco mil francos por viajero.

4. La suma más arriba indicadas se considerarán como refiriéndose al franco francés integrado por sesenta y cinco miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas de fino. Podrá convertirse en cada moneda nacional en números redondos.

Artículo 23o. Toda cláusula que tienda a exonerar de su responsabilidad al porteador o a señalar un límite inferior al que se fija en el presente convenio, será nula y de ningún efecto; pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que permanecerá sometido a las disposiciones del presente convenio.

Artículo 24o. 1. En los casos previstos en los artículos previstos 18 y 19, toda acción de responsabilidad no podrá ser ejercida, cualquiera que sea su título, sino dentro de las condiciones y límites señalados en el presente convenio.

2. En los casos previstos en el artículo 17 se aplicarán igualmente las disposiciones del párrafo anterior, sin perjuicio de la determinación de las personas que tienen derecho a obrar y de sus respectivos derechos.

Artículo 25o. 1. El porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones del presente convenio que excluyen o limiten su responsabilidad si el daño proviene por su dolo o de faltas, que con arreglo a la Ley del Tribunal que entiende en el asunto, se consideren como equivalentes al dolo.

2. Le será igualmente rehusado este derecho si el daño ha sido causado en las mismas condiciones por uno de sus agentes obrando en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 26o. 1. El recibo del equipaje y mercancías sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que las mercancías han sido entregadas en buen estado y conforme al contrato de transporte.

2. En caso de avería, el destinatario deberá dirigir al porteador una protesta inmediatamente después de descubrir la avería, y a más tardar, dentro de un plazo de tres días para el equipaje y de siete días para las mercancías, a partir de su recibo. En casos de retraso, la protesta deberá hacerse a más tardar dentro de los catorce días a partir de aquel en que el equipaje o mercancía fueran puestos a su disposición.

3. Toda protesta deberá hacerse por reserva consignada en el documento de transporte o por otro escrito expedido dentro del plazo previsto para dicha protesta.

4. A falta de protesta dentro de los plazos establecidos, todas las acciones contra el porteador serán inadmisibles, salvo en el caso de fraude de éste.

27o. En caso de fallecimiento del deudor, la acción de responsabilidad, dentro de los límites previstos por el presente convenio, se ejercerá contra sus causahabientes.

28o. 1. La acción de responsabilidad deberá suscitarse, a elección del demandante en el territorio de una de las Altas Partes Contratantes, ya ante el Tribunal del domicilio del porteador, del domicilio principal de su explotación o del lugar donde posea un establecimiento por cuyo conducto haya sido ultimado el contrato, ya ante el Tribunal del lugar de destino.

2. El procedimiento se regulará por la Ley del Tribunal que entiende en el asunto.

Artículo 19. 1. La acción de responsabilidad deberá intentarse, bajo pena de caducidad, dentro del plazo de -- dos años, a partir de la llegada a su destino o del día en que la aeronave hubiere debido llegar o de la detención del transporte.

2. La forma de efectuarse el cálculo del plazo se -- determinará por la Ley del Tribunal que entiende en el asun to.

Artículo 30. 1. En los casos de transporte regulados por la definición del tercer párrafo del artículo 10. que -- haya de ejecutarse por diversos porte doros sucesivos, cada portedor que acente viajeros, equipajes o mercancías se so metará a las reglas establecidas por dicho Convenio y se -- considerará como una de las Partes Contratantes del contra to de transporte , con tal que dicho contrato haga referencia a la parte transportada efectuado bajo su control.

2. En el caso de que se trate de un transporte de -- tal índole, el viajero o sus causahabientes no podrán recu rrir sino contra el porteador que haya efectuado el trans or te en el curso del cual se hubiere producido el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por esta ul tación expres sa, el primer portedor haya asegurado la responsabilidad -- para todo el viaje.

3. Si se trata de equipaje o mercancías, el expedidor tendrá recurso contra el primer porteador, y el destina tario que tenga derecho a la entrega, contra el último, y -- uno y otro podrán, además, proceder contra el porteador que hubiere efectuado el transporte en el curso del cual se ha -- ya producido la destrucción, pérdida, avería o retraso. Di -- chos porteadores serán solidariamente responsables ante el expedidor y el destinatario.

CAPITULO IV

Disposiciones relativas a los transportes combinados .

Artículo 31.1. En el caso de transportes combinados

efectuados en parte por el aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las estipulaciones del presente Convenio no se aplicarán más que al transporte aéreo, y si éste responde a las condiciones del artículo lo.

2. Nada en el presente Convenio impide a las Partes en el caso de transportes combinados, insertar en el documento de transporte aéreo condiciones referentes a otros medios de transporte, a condición de que las estipulaciones del presente Convenio sean respetadas en lo que concierne al transporte por aire.

CAPITULO V

Disposiciones generales y finales.

Artículo 32. Serán nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todos los Convenios particulares anteriores al día en que por medio de los cuales las Partes derogasen las reglas del presente Convenio, ya por determinación de la ley aplicable, ya por una modificación de las reglas de competencia. Sin embargo, en el transporte de mercancías se admitirán las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites del presente Convenio, cuando el arbitraje deba efectuarse en lugares de la competencia de los Tribunales previstos en el artículo 28 párrafo primero.

Artículo 33. Nada en el presente Convenio podrá impedir al porteador rehusar la conclusión de un contrato de un transporte o formular reglamentos que no estén en contradicción con las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 34. El presente Convenio no se aplicará a los transportes aéreos internacionales ejecutados a título de unos ensayos por un raso de navegación aérea con vistas al establecimiento de líneas regulares de navegación aérea, ni a los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la explotación aérea.

Artículo 35. Cuando en el presente Convenio se em--

plea la palabra "días", se trata de días corrientes y no de días laboables.

Artículo 36. El presente Convenio está redactado en francés en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de Polonia, y del que se remitirán copias de certificadas conformes por intermedio del Gobierno pálaco a los Gobiernos de cada una de las Altas Partes Contratantes.

Artículo 37. 1. El presente Convenio será ratificado. Los instrumentos de ratificación se depositarán en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de Polonia, el cual notificará dicho depósito a los Gobiernos de cada Alta Parte Contratante.

2. Cuando el presente Convenio haya sido ratificado por cinco de las Altas Partes Contratantes, entrará en vigor entre ellas, el nonagésimo día después del depósito de la quinta ratificación. Ulteriormente entrará en vigor entre las Altas Partes Contratantes, que lo hubieran ratificado y la Alta Parte Contratante, que deposite su instrumento de ratificación el nonagésimo día a contar de su depósito.

3. Corresponde al Gobierno de la República de Polonia notificar a los gobiernos de cada una de las Altas Partes Contratantes, la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, así como la del depósito de cada ratificación.

Artículo 38. 1. Apartir de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de todos los Estados.

2. La adhesión se efectuará por una notificación di rigida al Gobierno de la República de Polonia, el cual la participará al Gobierno de cada una de las Altas Partes Contratantes.

3. La adhesión surtirá sus efectos a partir del nonagésimo día de la notificación hecha al Gobierno de la República de Polonia.

Artículo 39o. 1. Cada una de las Altas Partes Contratantes podrá denunciar el presente Convenio por medio de una notificación hecha al Gobierno de la República de Polonia el cual dará cuenta de ella inmediatamente al Gobierno de cada una de las Altas Partes Contratantes.

2. La denuncia surtirá sus efectos seis meses después de la notificación de la denuncia y únicamente respecto de la parte que la haya efectuado.

Artículo 40o. 1. Las Altas Partes Contratantes podrán en el momento de la firma del depósito de la ratificación o de su adhesión, declarar que la aceptación por ellas prestada al presente convenio no se aplicará a todas o parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía o su autoridad, o cualquier otro territorio bajo su jurisdicción.

2. En su consecuencia, podrán ulteriormente adherir se separadamente en nombre de todas o parte de sus colonias protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía o su autoridad, o cualquier otro territorio bajo su jurisdicción si hubieren sido o excluidos en su primitiva declaración.

3. Podrán también, conformándose a sus disposiciones, denunciar el presente convenio separadamente o para toda o parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía o autoridad, o cualquier otro territorio sometido a su jurisdicción.

Artículo 41o. Cada una de las Altas Partes Contratantes tendrá la facultad, lo más pronto dos años después de la entrada en vigor del presente convenio, de provocar la reunión de una nueva conferencia internacional con el fin de estudiar las mejoras que podrían introducirse en el presente convenio. Con este objeto se dirigirá al Gobierno de la República Francesa, el cual adoptará las medidas necesarias para preparar dicha conferencia.

El presente Convenio, hecho en Varsovia el 12 de octubre de 1929, permanecerá abierto a la firma hasta el 31 de enero de 1930.

PROTOCOLO ADICIONAL

Adición artículo 2. Las Altas Partes Contratantes se reservan el derecho de declarar en el momento de la ratificación o de la adhesión que el artículo 2, primer párrafo, del presente convenio no se aplicará a los transportes internacionales aéreos efectuados directamente por el Estado, sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio bajo su soberanía, jurisdicción o autoridad.

Protocolo de la Haya de 28 de septiembre de 1955, -- el que modifica al Convenio de Varsovia.

CAPITULO PRIMERO

Modificaciones al Convenio.

Artículo 30. En el artículo 3 del Convenio:

a).- Se suprime el párrafo 1 y se sustituye por la siguiente disposición:

1. 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 solo 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 si los pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala, se encuen-

tra 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 por lesiones así como por pérdidas o averías de equipaje.

d). Se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:

2. El billete de pasaje hace fe, 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. Sin embargo, si, con el consentimiento del transportista el pasajero de embarca sin que se haya expedido el billete de pasaje, o si este billete no comprende el aviso exigido por el párrafo 1, c), el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22.

Artículo 40. En el artículo 4 del Convenio:

a). Se suprimen los párrafos 1, 2, y 3 y se sustituyen por la siguiente disposición:

1. En el transporte de equipaje facturado deberá expedirse un talón de equipaje que, si no está combinado con un billete de pasaje que cumpla con los requisitos del artículo 3, párrafo 1, c), o incorporado al mismo, 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 que el transporte cuyo punto final de destino u 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 pérdidas o averías del equipaje.

b) Se suprime el párrafo 4 y se sustituye por la siguiente disposición:

2. El Talón de equipaje hace fe, salvó prueba en contrario, de haberse facturado el equipaje y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidades o pérdida del Talón no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el transportista recibe bajo custodia el equipaje sin que se haya expedido un Talón de equipaje, o si éste, en el caso de que no esté combinado con un billete de pasaje 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.

Artículo 59. En el artículo 69 del Convenio:

Se suprime el párrafo 3 y se sustituye por la siguiente disposición:

3. El transportista pondrá su firma antes del embarque de la mercancía a bordo de la aeronave.

Artículo 60. Se suprime el artículo 60. del Convenio y se sustituye por la siguiente disposición:

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 han 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.

Artículo 70. Se suprime el artículo 90. del Convenio y se sustituye por la siguiente disposición.

Si, con el consentimiento del transportista, se embarca mercancías sin que se haya expedido una carta de porte aéreo, o si ésta no contiene el aviso prescrito en el párrafo c) del artículo 80, el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del párrafo 2 del artículo 22.

Artículo 9o. En el artículo 10o. del Convenio:
Se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:

2. Deberá indemnizarse al transportista, o a cualquier persona con respecto de la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

Artículo 9o. Se añade el siguiente párrafo al artículo 15 del Convenio:

3. Nada en el presente Convenio impedirá la expedición de una carta de porte aéreo negociable.

Artículo 10o. En el artículo 20 del Convenio se suprime el párrafo 2.

Artículo 11. Se suprime el artículo 22 del Convenio y se sustituye por las siguientes disposiciones:

Artículo 22. 1. En el transporte de personas la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero se limitará a la suma de doscientos cincuenta mil francos. En el caso de que, con arreglo a la Ley de Tribunal que conozca del asunto, la indemnización puede ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar el límite. Sin embargo, por convenio especial con el transportista, el pasajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2 a) En el transporte de equipajes facturados y de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista, y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega.

b) En el caso de pérdida, averías o retrasos de una parte del equipaje facturado o de las mercancías o de cualquier objeto en ellos contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de la parte del equipaje facturado, de las mercancías o de un objeto en ellos contenido, afecte el valor de otros bultos comprendidos en el mismo talón de equipaje o carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabi-

lidad.

3. En lo que concierne a los objetos cuya custodia --: conserva el pasajero, la responsabilidad del transportista se limitará a cinco mil francos por pasajero.

4. Los límites establecidos en el presente artículo no tendrán por efecto restar al Tribunal de acordar demás, conforme a su propia Ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos de litigio en que haya incurrido el demandante. La disposición anterior no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos del litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante, dentro de un período de seis meses, a contar del hecho que causó los daños, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

5. Las sumas en francos mencionadas en este capítulo artículo se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro -- con ley de novecientas milésimas. Podrán ser convertidas en moneda nacional en números redondos. Esta conversión a moneda nacional distinta de la moneda oro se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia.

Artículo 12. En el artículo 23 del Convenio, la disposición existente aparecerá como párrafo 1, y se añadirá otro párrafo que diga:

2. Lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daños resultantes de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas.

Artículo 13o. En el 25 del Convenio:

Se suprime los párrafos 1 y 2, quedando reemplazados por lo siguiente:

Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 23 no se aplicará si se prueba que el daño es resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes con intención de causar el daño. o con temeridad y sabiendo -- que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de -- una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar -- también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 14. Después del artículo 25 del Convenio se-

añade al siguiente artículo:

Artículo 25 a) 1 Si se intenta una acción contra un dependiente del transportista por daños a que se refiere el presente Convenio, dicho dependiente, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en los límites de responsabilidad que pudiera invocar el transportista en virtud del artículo 22.

2. En total de la indemnización obtenible del transportista y de sus dependientes, en este caso, no excederá de dichos límites.

3 las disposiciones anteriores del presente artículo no regirán si se admite prueba que el daño es resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría da-
ño

Artículo 15. En el artículo 26 del Convenio:

Se suprime el párrafo 2 y sustituye por la siguiente disposición:

2. En caso de avería, el destinatario deberá presentar una protesta inmediatamente después de haber notado dicha avería y, a más tardar, dentro de las siguientes 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 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.

Artículo 16. Se suprime el artículo 34 del Convenio y se sustituye por lo siguiente:

Las disposiciones de los artículos 30. a 90., inclusive relativos a títulos de transporte, no se aplicarán en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias fuera de toda operación normal de la explotación aérea.

Artículo 17. Después del artículo 40 del Convenio se añade el siguiente artículo:

Artículo 40 a) 1. En el artículo 37, párrafo 2, y en el artículo 40, párrafo 1, la expresión ALTA PARTE CONTRATANTE, significa Estado. En todos los demás casos, la expresión Alta Parte Contratante significa el Estado cuya ratificación o adhesión al Convenio ha entrado en vigor y cuya denuncia de el mismo no ha surtido efecto.

2. A los fines del Convenio, el término territorio -- significa no solamente el territorio metropolitano de un Estado, sino también todos los demás territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable dicho Estado.

CAPITULO II

Campo de Aplicación del Convenio Modificado por el Protocolo según los artículos de éste que se reproducen.

Artículo 18. El Convenio, modificado por este Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el artículo 10. del Convenio si los puntos de partida y de destino mencionados en ese artículo se encuentran en los territorios de dos Partes del presente Protocolo o del territorio de una solo Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado.

Protocolo de Montreal, que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre - de 1929, modificado por el Protocolo hecho en la Haya el 28 de septiembre de 1955.

CAPITULO I
MODIFICACIONES AL CONVENIO
Artículo I

El Convenio que las disposiciones del presente capítulo modifican es el Convenio de Varsovia modificado en la Haya en 1955.

Artículo II

En el artículo 2 del Convenio se suprime el párrafo 2 y se sustituye por los siguientes párrafos:

2. En el Transporte de envíos postales, el transportista será responsable únicamente frente a la administración postal correspondiente, de conformidad con las normas aplicables a las relaciones entre los transportistas y las administraciones postales.

3. Salvo lo dispuesto en el párrafo 2 del presente capítulo, las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán al transporte de envíos postales.

Artículo III

En el capítulo II del Convenio se suprime la sección III (artículos 5 al 16) y se sustituye por la siguiente:

Sección III- Documentación relativa a las mercancías

Artículo 5

1. En el Transporte de mercancías, se expedirá una Carta de Porte Aéreo.
2. Cualquier otro medio que dejare constancia de la

información relativa al transporte que haya de efectuarse, podrá, con el consentimiento del expedidor, substituir a -- la expedición de la Carta de Porte Aéreo. Si se dejare constancia de dicha información por esos otros medios, el transportista, si así lo solicitare el expedidor, entregará a -- éste un recibo de las mercancías que permita la identificación del embarque y el acceso a la información contenida en el registro conservado por esos otros medios.

3. La imposibilidad de utilizar, en los puntos de tránsito y destino, los otros medios, que permiten constatar las informaciones relativas al transporte, mencionados en el párrafo 2 del presente artículo, no dará derecho al transportista a rehusar la aceptación de las mercancías que deben transportarse.

Artículo 6

1. La Carta de Porte Aéreo se expedirá por el expedidor en tres ejemplares originales.

2. El primer ejemplar llevará la indicación "para el transportista" y será firmado por el expedidor. El segundo ejemplar llevará la indicación "para el destinatario" y será firmado por el expedidor y el transportista. El tercer ejemplar será firmado por el transportista y entregado por éste al expedidor, previa aceptación de la mercancía.

3. La firma del transportista y la del expedidor podrán ser impresas o reemplazadas por un sello.

4. Si, a petición del expedidor, el transportista extendiere la Carta de Porte Aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que actúa en nombre del expedidor.

Artículo 7

Cuando hubiere diversos bultos:

a) el transportista de mercancías tendrá derecho a solicitar del expedidor la extensión de Cartas de Porte Aéreo diferentes;

b) el expedidor tendrá derecho a solicitar del transportista la entrega de recibos diferentes, cuando se utilicen los otros medios previstos en el párrafo 2 del artículo

lo 5.

Artículo 8

La Carta de Porte Aéreo y el recibo de las mercancías deberán 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, la indicación de una de estas escalas; y
- c) La indicación del peso del embarque.

Artículo 9

El incumplimiento de las disposiciones de los artículos 5 a 8 no afectará a la existencia ni a la validez del Contrato de Transporte, que seguirá rigiéndose por las disposiciones del presente convenio, incluso la relativa a la limitación de responsabilidad.

Artículo 10

1. El expedidor es responsable de la exactitud de las declaraciones e indicaciones concernientes a la mercancía inscritas por él o en su nombre en la carta de porte aéreo, o proporcionadas por él o en su nombre al transportista para que sean inscritas en el recibo de las mercancías o para que se incluyan en el registro conservado por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del artículo 5.

2. El expedidor deberá indemnizar al transportista o a cualquier persona, con respecto a la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de las indicaciones o declaraciones irregulares, inexactas o incompletas hechas por él o en su nombre.

3. A reserva de las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo, el transportista deberá indemnizar al expedidor o a cualquier persona con respecto a la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de las indicaciones o declaraciones irregulares, inexactas o incompletas inscritas por él o en su nombre en

el recibo de las mercancías o en el registro conservado por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del artículo 5.

Artículo 11

1. Tanto la Carta de Porte Aéreo como el recibo de las mercancías hacen fe, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la recepción de las mercancías, y de las condiciones del transporte que contengan.

2. Todas las indicaciones de la Carta de Porte Aéreo o del recibo de las mercancías, relativas al peso, dimensiones y embalaje de las mercancías, así como el número de bultos hacen fe, salvo prueba en contrario; las relativas a la cantidad volumen y estado de las mercancías no constituyen prueba contra el transportista, sino en tanto que la comprobación haya sido hecha por él en presencia del expedidor y se haya hecho constar en la carta de porte aéreo, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la mercancía.

Artículo 12

1. El expedidor tiene derecho, a condición de cumplir con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de las mercancías ya retirándolas del aeródromo de salida o destino, ya deteniéndolas en el curso de la ruta en caso de aterrizaje, ya entregándolas en el lugar de destino, o en el curso de la ruta, a persona distinta del destinatario originalmente designado, ya pidiendo su vuelta al aeródromo de partida, con tal que el ejercicio de este derecho no perjudiquen al transportista ni a los otros expedidores, y con la obligación de reembolsar los gastos que de ellos resulten.

2. En el caso de que la ejecución de las órdenes del expedidor sea imposible, el transportista deberá avisarle inmediatamente.

3. Si el transportista se conformare a las órdenes de disposición del expedidor, sin exigirle la exhibición del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de las

mercancías que haya sido entregada a éste, será responsa---
ble salvo recurso contra el expedidor, del perjuicio que pu
diere resultar por este hecho a quien se encuentre legalmen
te en posesión de la carta de porte aéreo o del recibo de -
las mercancías.

4. El derecho del expedidor cesará en el momento en
que comience el del destinatario, conforme al artículo 13.
Sin embargo, si el destinatario rehusare la mercancía o si-
no fuere hallado, el expedidor recobrará su derecho de dis-
posición.

Artículo 13

1. Salvo cuando el expedidor hubiese ejercitado sus
derechos de conformidad con el artículo 12, el destinatario
tendrá derecho, desde la llegada de la mercancía al punto -
de destino, a solicitar del transportista que le entregue la
mercancía, contra el pago del importe que corresponda y el-
cumplimiento de la condiciones de transporte.

2. Salvo la estipulación en contrario el transpor-
tista deberá avisar al destinatario de la llegada de la --
mercancía.

3. Si el transportista reconociere que la mercancía
ha sufrido extravío o si, a la expiración de un plazo de --
siete días, a partir de la fecha en que hubiese debido lle-
gar, la mercancía no hubiese llegado, el destinatario podrá
hacer valer con relación al transportista los derechos re-
sultantes del Contrato de Transporte.

Artículo 14

El expedidor y el destinatario podrá hacer valer to
dos los derechos que les conceden respectivamente, los arti-
culos 12 y 13, cada uno en su propio nombre, y se trate de
su propio interés o del interés de un tercero, a condición-
de cumplir las obligaciones que el contrato de transporte -
impone.

Artículo 15

1. Los artículos 12, 13 y 14 no perjudicarán de ma-

nera alguna a las relaciones del expedidor y del destinatario entre sí, ni a las relaciones de terceros cuyos derechos provengan ya del transportista, ya del destinatario.

2. Toda cláusula que derogue las estipulaciones de los artículos 12, 13 y 14 deberá consignarse en la Carta de Porte Aéreo o en el recibo de las mercancías.

Artículo 16

1. El expedidor está obligado a suministrar los informes y los documentos que sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades de aduanas, consumos o policía, con anterioridad a la entrega de la mercancía al destinatario. El expedidor será responsable ante el transportista de todos los perjuicios que pudieren resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dichos informes y documentos, salvo que ello sea imputable al transportista o a sus dependientes.

2. El transportista no está obligado a examinar dichos informes y documentos son exactos o suficientes.

Artículo IV

Se suprime el artículo 18 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

Artículo 18

1. El transportista será responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de cualquier equipaje facturado, cuando el hecho que haya causado el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

2. El transportista será responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de mercancías, por la sola razón de que el hecho que haya causado el daño se produjo durante el transporte aéreo.

3. Sin embargo, el transportista no será responsable si prueba que la destrucción, pérdida o avería de la mercancía se debe exclusivamente a uno o más de los hechos siguientes:

- a) La naturaleza o el vicio propio de la mercancía;
- b) El embalaje defectuoso de la mercancía, realizado por una persona que no sea el transportista o sus dependientes;
- c) Un acto de guerra o un conflicto armado;
- d) Un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la mercancía.

4. El transporte aéreo, en el sentido de los párrafos precedentes del presente artículo, comprenderá el verificado durante el cual el equipaje o las mercancías se hallen bajo la custodia del transportista, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

5. El periodo del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectuare en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se resu- mirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho ocacionado durante el transporte aéreo.

Artículo V

Se suprime el artículo 20 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

Artículo 20

En el transporte de pasajeros y equipaje y en el caso de daño ocasionado por retraso en el transporte de mercancías, el transportista no será responsable si prueba que tanto él como sus dependientes tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

Artículo VI

Se suprime el artículo 21 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

Artículo 21

1. En el transporte de pasajeros y equipaje, en el caso de que el transportista probare que la persona lesionada ha sido causante del daño o ha contribuido al mismo, el Tribunal podrá, con arreglo a las disposiciones que sean de su propia Ley, descartar o atenuar la responsabilidad del transportista.

2. En el transporte de mercancías el transportista, si prueba que la culpa de la persona que pide una indemnización o de la persona de la que ésta trae su derecho ha causado el daño o ha contribuido a él, quedará exento total o parcialmente de responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que tal culpa haya causado el daño o haya contribuido a él.

Artículo VII

En el artículo 22 del Convenio:

a) Se suprimen en el párrafo 2 inciso a las palabras "y de mercancías".

b) Después del párrafo 2 a) se añade el siguiente:

"b) en el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega."

c) El párrafo 2 b) se designará como párrafo 2 c)

d) Después del párrafo 5 se añade el siguiente párrafo:

"6. Las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en este artículo se considerará que se refieren al Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional.

La conversión de la suma en las monedas nacionales en el caso de actuaciones judiciales, se hará de acuerdo con el valor de dichas monedas en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de conformidad con el método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional, para sus operaciones y transacciones que esté en vigor en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera determinada por dicha Alta Parte.

Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 2 b) del artículo 22, podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o posteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista, en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio, se fija en la suma de ochenta y cinco unidades monetarias por kilogramo. Esta unidad monetaria consiste en setenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Dicha suma podrá convertirse a la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de esta suma en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la ley del Estado interesado.

Artículo VIII

Se suprime el artículo 24 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

Artículo 24

1. En el transporte de pasajeros y equipajes, cualquier acción por daños, cualquiera que sea su título, sola-

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

mente podrá ejercitarse dentro de las condiciones y límites señalados en el presente Convenio, sin que ello prejuzgue la cuestión de qué personas pueden ejercitar las acciones y de sus respectivos derechos.

2. En el transporte de mercancías cualquier acción por daños, ya sea funde en el presente convenio, ya en un contrato, ya en un acto ilícito, ya en cualquier otra causa solamente podrá ejercitarse de acuerdo con las condiciones y límites de responsabilidad previstos en el presente convenio, sin que ello prejuzgue la cuestión de qué personas pueden ejercitar las acciones y sus respectivos derechos. Estos límites de responsabilidad constituyen un máximo que será infranqueable cualesquiera que sean las circunstancias que hayan dado origen a dicha responsabilidad.

Artículo IX

Se suprime el artículo 25 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

Artículo 25

En el transporte de pasajeros y equipajes, los límites de responsabilidad especificados en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes con intención de causar el daño o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones.

Artículo X.

En el artículo 25 A del Convenio se suprime el párrafo 3 y se sustituye por el siguiente:

3. En el transporte de pasajeros y equipajes las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del dependiente con intención de causar daño o con temeridad y sabiendo que probablemente causa

ria de Ho.

Artículo XI

Después del artículo 30 del Convenio, se añade el siguiente:

Artículo 30A

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prejuzga la cuestión de si la persona responsable de acuerdo con el mismo tiene o no derecho a repetir contra alguna otra persona.

Artículo XII

Se suprime el artículo 33 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

Artículo 33

Con excepción de lo dispuesto por el párrafo 3 del artículo 5, nada en el presente Convenio, podrá impedir al transportista rehusar la conclusión de un contrato de transporte o formular reglamentos que no estén en contradicción con las disposiciones del presente Convenio.

Artículo XIII

Se suprime el artículo 34 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

Artículo 34

Las disposiciones de los artículos 3 a 8 inclusive relativas a documentos de transporte, no se aplicarán en caso de transporte efectuados en circunstancias extraordinarias fuera de toda operación normal de la explotación aérea.

CAPITULO II

CAMPO DE APLICACION DEL CONVENIO MODIFICADO

Artículo XIV

El Convenio de Varsovia, modificado en la Haya en -

1955 y por el presente Protocolo, se aplicará al Transporte-Internacional definido en el artículo 1 del Convenio, si los puntos de partida y de destino mencionados en dicho artículo se encuentran en el territorio de dos Partes del presente -- Protocolo o en el territorio de una sólo parte, si hay una - escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado.

C A P I T U L O T E R C E R O

DE LA NATURALEZA DE LOS DOCUMENTOS RELATIVOS
AL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO.

DE LA NATURALEZA DE LOS DOCUMENTOS DEL
CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO.

Como todos los demás Contratos de su género, el de Transporte Aéreo, requiere de elementos esenciales y de validez. No obstante este Contrato precisa ser requisitado -- con una serie de documentos, a saber: EL BOLETO DE PASAJE, -- TALON DE EQUIPAJE, y CARTA DE PORTE AEREO.

Atentos, a su ámbito local e Internacional que se -- enriquece con la legislación y práctica cotidiana acorde -- con los reclamos del servicio de Transporte nacional e in-- ternacional, cuyo incremento hace indispensable el perfec-- cionamiento de los documentos antes mencionados, con los -- cuales se alcance la Seguridad Jurídica, la celeridad y cum-- plimiento de las obligaciones que emanan del Contrato de -- Transporte Aéreo. En efecto, en el Contrato de Transporte -- Aéreo, según el Objeto del mismo: personas, equipajes y mer-- cancias, los documentos específicos son:

- I.- BOLETO DE PASAJE
- II.- TALON DE EQUIPAJE
- III.- CARTA DE PORTE AEREO.

I.- BOLETO DE PASAJE.

a).- Conceptos.- En este documento las partes que intervienen son: Pasajero y Transportista.

1.- Pasajero.- Es la persona física que contrata el Transporte Aéreo, con el Porteador. Constituyendo una situación jurídica, independientemente de que el transporte, --- llegue o no a realizarse hasta tal punto que, en caso de no llevarse a cabo, puede exigir al transportista su cumpli--- miento, con base en acción legal.

La Circular 501 dirigida a los concesionarios y per misionarios de servicio públicos de transporte aéreo nacional de pasajeros, define al pasajero como: cualquier persona cuya transportación, es objeto del Contrato de transporte o de una reservación. Aunque en estricto rigor también - una persona moral puede constituirse en pasajero, contratan do los servicios del transportista.

Es menester mencionar que en la misma Circular, ha ce hincapié que el pasajero debiera identificarse plenamente para poder hacer uso del transporte, seguramente para evi - tar suplantación del pasajero , en el caso concreto de des - cuentos, franquicia, o cuota especial y eventualmente para - cubrir el seguro del viajero.

2.- Transportista.- Es aquel que se obliga a transportar los objetos o personas, utilizando los medios propios en el caso específico, la aeronave, pudiendo ser una persona física o moral de naturaleza privada o pública.

2.1.- Agentes.- Son la persona física o moral, que tiene celebrado contrato de Agencia, con una empresa de transporte aéreo, actuando como mandatario de esta.

b).- Requisitos del BOLETO DE PASAJE.- Para el análisis de los requisitos de este documento, mencionaremos los que prevén el Convenio de Varsovia, los Protocolos de La Haya, Montreal, y la Circular 501 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, respectivamente.

1.- Convenio de Varsovia.- En el artículo 3 en su punto 1, menciona que el billete de pasaje expedido por el transportista deberá tener las siguientes indicaciones :

- a).- Lugar y fecha de emisión.
- b).- Puntos de partida y destino
- c).- Las paradas previstas bajo reserva de la facultad para el porteador estipular que podrá modificarlos en caso de necesidad y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter de internacional .
- d).- El nombre y dirección del Porteador o de los Porteadores.

e).- Indicación de que el Transporte está sometido al régimen de responsabilidad establecido para el presente Convenio.

2.- Protocolo de la Haya.- En su artículo 3.1 establece los requisitos del Billete de Pasaje:

a).- Con 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 indicará 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 por lesiones, así como por pérdida o averías de equipaje.

3.- Protocolo de Montreal.- En este protocolo no se modifica lo relativo a los requisitos del Billete de pasaje.

4.- Circular 501 emitida por la Secretaría de Comu-

nicaciones y Transportes.- En el capítulo II punto 2, establece los requisitos del Boleto de Pasaje:

- a).- Nombre de la empresa transportista.
- 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 si es el caso.
- g).- Precio del transporte.
- h).- Forma de pago.
- i).- Clase de Cuota aplicada.
- j).- Indicación del periodo de validez.
- k).- Número de vuelo, fecha y hora del mismo, salvo el caso previsto por la regla 17 de la misma circular.
- l).- Al reverso deberán figurar las condiciones del contrato de transporte.
- m).- Indicación de que el transporte está sujeto al régimen de responsabilidad establecida por la Ley de Vías - Generales de Comunicaciones.

C).- DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL PASAJERO.

El pasajero como parte integrante en el Contrato de Transporte Aéreo, utiliza el Boleto de Pasaje, como el título que lo acredita como tal, ante el Transportista.

Por tal, al poseedor de este documento tiene determinados derechos y obligaciones para con el transportista.

En el caso concreto de México, la ya referida circu-
lar 501, es la que preve en forma más abundante éstas; que en síntesis son las siguientes:

a).- Derechos del Pasajero:

I.- Los boletos de pasaje tendrán una vigencia de un año, a partir de la fecha de iniciación del viaje.

II.- Derecho a una prórroga de la vigencia, en caso de que por enfermedad el pasajero no pueda iniciar el viaje dentro del período de la vigencia del boleto, ésta se prorrogará por noventa días adicionales a la fecha de la terminación de la vigencia, siendo necesario comprobar esta circunstancia con su certificado médico expreso.

III.- En este evento el pasajero tiene derecho a la reservación de un lugar en cualquier vuelo del transportista.

IV.- El pasajero tiene derecho a transportar con él a un infante menor de dos años sin pagar boleto.

b).- Obligaciones del Pasajero:

I.- Presentar para abordar el transporte un boleto y el cupón correspondiente.

II.- Los boletos serán personales e intransferibles.

III.- En caso de pérdida o extravío del boleto, el pasajero deberá adquirir uno nuevo a su costa y dar aviso -

al transportista.

D).- DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA.

a).- Derechos del Transportista:

I.- Los viajes sencillos, redondos y de circuito, -- serán realizados en estricto apego con el contenido del boleto de pasaje.

II.- Impedir el acceso a toda persona que no se -- identifique como el titular del boleto de pasaje.

III.- La empresa podrá negarse a transportar a menores de doce años que no estén acompañados de padres, tutores o adultos responsables; así como de personas que por su estado físico requieran de ayudas extraordinarias por parte del transportista.

IV.- Cobrar el 50% de la cuota normal a menores entre los dos y doce años de edad, con derecho a asiento.

b).- Obligaciones del Transportista.

I.- En caso de fuerza mayor o caso fortuito que impida que se efectúe el viaje, la vigencia del boleto se prorrogará por un tiempo igual al que dure los efectos del motivo del retraso.

II.- Al tener conocimiento de la pérdida o extravío de un boleto de pasaje, circulará a todos sus oficinas o --

Agencias los datos generales del mismo, a efecto de que ná-
seá utilizado.

III.- Al ser localizado el boleto, o terminada la v-
vigencia del mismo y de no haber sido utilizado, la empresa
reembolsará el precio al interesado.

IV.- La empresa, se obliga a tener un archivo de t
odos los cupones de los boletos vendidos durante un término-
de cinco años apartir de la fecha de su expedición.

E).- RESPONSABILIDADES DEL TRANSPORTISTA.

El Transportista será responsable en caso de que se
cause lesiones o muerte del pasajero, cuando este se haya -
producido a bordo de la aeronave o en el curso de las op
eraciones de embarque o desembarque.

La responsabilidad del Transportista, para con el -
pasajero se limitarán a la suma de la cantidad que prevea -
La Ley de Vías Generales de Comunicación, y en caso de que-
el Tribunal que conozca de la Indemnización, se pudiere fi-
jar la misma cantidad en forma de renta y esta no podrá so-
brepasar el límite señalado por la Ley de Vías Generales de
Comunicación.

La misma Ley previene que por lesiones o muerte
se sujetarán a las siguientes disposiciones:

Artículo 343,- 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 pesos

II.- Por lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente, hasta un máximo de 20,000.00 pesos.

III.- Por lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal, hasta un máximo de 10,000.00 pesos.

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.

La Empresa garantizará el pago de la indemnización que le impone este artículo al obtener la Concesión, o permiso en alguna de las siguientes formas:

a).- Mediante seguro contratado con institución debidamente autorizada y de manera tal que cubra dicha responsabilidad e satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones.

b).- Mediante depósito en efectivo en la Nacional Financiera S.N.C. por una suma que garantice el riesgo en los términos del Reglamento respectivo.

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 pesos para el caso de muerte o invalidez total -- permanente y hasta el límite de \$25,000.00 para el caso de -- daños a las personas.

Sin embargo, la Empresa no gozará del beneficio del límite de responsabilidades a que este artículo se refiere si se comprueba que los daños fueron debidos a dolo de la empresa o de sus dependientes o empleados.

La acción de responsabilidad deberá intentarse -- bajo pena de caducidad en un plazo de dos años que correrá a partir de la fecha de llegada de la aeronave.

En caso de transportes sucesivos la acción de -- responsabilidad recaerá al transportista que realizó el período del viaje donde ocurrió el percance; salvo que expresamente el convenio disponga que el último transportista asuma la responsabilidad por lesiones o muerte del pasajero.

La responsabilidad del transportista se basa en la mayor obligación de diligencia que se impone al transportista, en su calidad de transporte público y por lo que deberá de tomar todas las precauciones posibles para garantizar el pleno cumplimiento del contrato.

La empresa responderá en un porcentaje por muerte o lesiones a los pasajeros en los siguientes porcentajes:

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

b).- Por lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente hasta un máximo de \$20,000.00.

c).- Por lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal, hasta un máximo de \$10,000.00.

II.- TALON DE EQUIPAJE.

a).- Concepto. Entendiendo por Equipaje los artículos que llevan los pasajeros para su uso, comodidad o -conveniencia; este documento se expide al pasajero para -- identificar el equipaje facturado y responsabilizándose el-transportista de su transporte y entrega en los términos -- del boleto respectivo.

Entendiéndose por equipaje facturado como aquellos que han quedado bajo la custodia del transportista y -responsabilizándose de los mismos, por los cuales se expide el Talón de Equipaje para su reclamo e identificación.

Este documento solo ampara al equipaje facturado, mas esto no obsta para que se analicen los otros tipos- de equipaje que a continuación analizaremos.

Tipos de Equipaje.- Para mayor abundamiento es- menester citar al Maestro Enrique Mapelli López, quien pre- cisa que los equipajes se pueden agrupar en cuatro catego- -- rías diferentes a saber:

" A).- Equipaje transportado a la mano, o sea - el que no se entrega al Porteador, siendo conservado bajo la custodia o posesión del viajero.

b) Equipaje que se transporta normalmente en - la misma aeronave que el pasajero, o en vuelos e inmediata- mente anteriores o posteriores y que ha sido debidamente -- facturado, recibándose bajo su custodia el porteador,-----

quien ha librado al viajero el correspondiente resguardo y cuyo peso queda comprendido dentro de la franquicia gratuita a que dicho pasajero tiene derecho por la mera obtención del billete de vuelo.

c) Equipaje que se transporta normalmente en la misma aeronave del pasajero, o en vuelos inmediatamente anteriores o posteriormente y que han sido debidamente facturados, recibiéndolo bajo su custodia el porteador, quien ha librado el correspondiente resguardo y cuyo peso excede del comprendido dentro de la franquicia gratuita a que dicho pasajero tiene derecho por la mera obtención del billete de vuelo, siendo pues, dicho peso excedente percibido con independencia del precio de éste, aunque los elementos componentes del exceso sean facturados en unión de los admitidos en la franquicia.

d) Objetos que no se transportan con el viajero cuyo transporte no guarda relación alguna con el de su persona acogiéndose al régimen general de mercancías o transporte de cosas" (18)

Nuestro sistema Jurídico precisa la existencia del equipaje facturado y el de mano, para lo que definiremos al facturado como el que ha quedado bajo la custodia del transportista y bajo su responsabilidad por lo cual se le expide un Talón de equipaje. En tanto que el equipaje no facturado será aquel que el pasajero lleve consigo para su-

18).- Mapelli López, Enrique.- OP. CIT. pág. 76.

comodidad y uso directo y que no se encuentran amparados con con el talón de equipaje; los que podrán ser los siguientes-artículos que a continuación mencionaremos:

- 1.- Bolsa de mano de mujer.
- 2.- Un portafolios para documentos u objeto análogo.
- 3.- Un sobretodo.
- 4.- Un paraguas.
- 5.- Una cámara fotográfica pequeña.
- 6.- Una cámara de cine pequeña.
- 7.- Material de lectura para el vuelo.

b).- Requisitos del Talón de Equipaje.

El talón de equipaje deberá estar constituido -- por dos ejemplares uno para el pasajero y otro para el porteador que deberá tener las siguientes indicaciones:

- Lugar y fecha de emisión.
- Punto de partida y de destino.
- Nombre y dirección del porteador.
- Número del billete de pasaje.

c).- Derechos y Obligaciones del Pasajero.

I.- Derechos del Pasajero:

- Cada pasajero tiene derecho a transportar libremente 25 kilos de equipaje facturado.

- En caso de que se presente un grupo homogéneo de pasajeros y que tenga un destino común, -- tendrán derecho a transportar equipaje facturado por la suma equivalente a la de cada una de ellos independientemente.
- Derecho a transportar equipaje de mano sin -- cargo extra.

II.- Obligaciones del Pasajero:

- Documentar su equipaje ante la empresa, salvo el equipaje de mano; y con treinta minutos de anticipación a la salida del vuelo.
- Obligación de pagar por el exceso de equipaje que será igual al uno por ciento de la cuota normal de un adulto por cada kilogramo o fracción de exceso.
- La obligación de que el equipaje facturado es té empacada de tal forma que facilite su -- transporte.
- Obligación de declarar que si los objetos -- transportados tienen un alto valor intrínseco, estos deberán viajar como "valores".

d).- Obligaciones y Derechos del Transportista.

I.- Derechos del Transportista:

- La empresa tendrá derecho a rehusarse a transportar equipajes facturados que por su tamaño, peso o naturaleza o embalaje que esté en forma inadecuada y solo haciéndolo hasta que se modifique tales condiciones.
- Tiene derecho la empresa a examinar el contenido del equipaje que lleve consigo el pasajero y si se niega este a permitirlo queda eximida la empresa de la obligación de transportarlo.
- Tiene derecho a negarse a transportar equipajes que pongan en peligro la seguridad de la aeronave.

II.- Obligaciones de Transportista:

- Tiene la obligación de por cada pieza de equipaje expedir al pasajero un talón de equipaje, que contendrá los datos de identificación ya referidos.
- Transportar sin cargo para el pasajero del equipaje facturado permitido por la ley.

e).- Responsabilidad del Transportista.

El porteador o transportista es responsable de los daños causados al equipaje cuando estos se ocasionan dentro de la aeronave, o en el aeropuerto, durante el transporte aéreo.

III.- CARTA DE PORTE AEREO.

Por la naturaleza de este documento, es necesario deslindar la diferencia entre equipaje y mercancía, ya que el tratamiento económico y las tarifas aplicables son distintas; ya que primeramente el transporte de equipajes es de carácter gratuito. con un pequeño costo extra en caso de exceso de peso en el equipaje, y la mercancía se transporta contra el pago de una tarifa.

a).- Conceptos. Las figuras más importantes a definir para este documento son: El Porteador, Cargador, y Consignatario, por lo que procederemos a definirlos:

-Porteador.- Es aquel que se obliga a transportar los objetos, utilizando los medios propios, en el caso específico la aeronave, pudiendo ser una persona moral de naturaleza pública o privada; el Porteador debe tener una Concesión para operar el servicio público.

-Cargador.- Es la persona física o moral que solicita al Porteador, que se realice el transporte a nombre propio, no importando si son propias las mercancías, pudiendo así celebrar el Contrato de Transporte Aéreo.

-Consignatario.- Es la persona que al terminar el viaje recibe las mercancías, éste es el designado por el Cargador, y su nombre debe aparecer inscrito en la Carta

de Porte aéreo, adquiriendo derechos sobre la mercancía hasta el momento en que poseé la Carta de Porte.

b).- Elementos de la Carta de Porte aéreo.

Por la naturaleza mercantil de este Documento - nos encontramos que nuestro Código de Comercio, regula al - Contrato de Transporte por vías terrestres y Fluviales, y - por su letoriedad podíamos aplicar , del mismo modo que es - aplicado a éste, a la legislación Internacional ; así tenemos que los requisitos de la Carta de porte son: según el Código de Comercio.

- Nombre del Cargador.
- Nombre del Porteador.
- Nombre del Consignatario
- Designación de género, peso, y marcas o signo de las mercancías .
- Precio del transporte.
- Fecha de expedición.
- Lugar de entrega al Porteador
- Lugar y plazo de hacer la entrega al Consignatario de la mercancía.

En los convenios internacionales de Varsovia y - la Haya, los requisitos son los siguientes:

Convenio de Varsovia.

- 1.- Lugar y fecha de expedición.
- 2.- Puntos de partida y destino.
- 3.- Lugar de escalas.
- 4.- Nombre y dirección del expedidor.
- 5.- Nombre y dirección del porteador.
- 6.- Nombre y dirección del consignatario.
- 7.- El número, forma de embalaje, marcas particulares o número de bultos.
- 8.- Naturaleza de las mercancías.
- 9.- El peso, cantidad, volumen o dimensiones de la mercancía.
- 10.- Estado aparente de la mercancía y del embalaje.
- 11.- Precio del transporte.
- 12.- Importe del valor declarado.
- 13.- Número de ejemplares de la Carta de Porte ---
Aéreo.
- 14.- Documentos que faciliten el transporte de la mercancía.

Protocolo de la Haya.

- 1.- Indicación de los puntos de partida y destino.
- 2.- Escalas previstas en el viaje.
- 3.- Aviso que el contrato está regulado por el ---
Convenio de Varsovia.

Además de estos requisitos mencionados arriba, - la Carta de Porte se expedirá por triplicado en originales, con el siguiente orden:

- 1o. Ejemplar para el porteador.
- 2o. Ejemplar para el consignatario.
- 3o. Ejemplar para el cargador.

c).- Obligaciones y Derechos del Porteador, --- Cargador y Consignatario.

Es necesario precisar con respecto a este apartado que los derechos y obligaciones inherentes a cada una de las partes se presentan en forma sucesiva, conforme cambia la posesión de la carta de Porte Aéreo de acuerdo a su naturaleza del documento, por lo que iniciaremos el análisis de los derechos y obligaciones del cargador, para que sucesivamente atenderemos a los del Consignatario y Porteador respectivamente.

I.- Obligaciones del Cargador. Las obligaciones del Cargador no están especificadas sistemáticamente, pero fundamentalmente son:

- Entrega de la Carta de Porte Aéreo, debidamente cumplimentada.
- Pagar el precio del transporte y de los gastos accesorios inherentes al mismo.

- Dar con exactitud los datos al Porteador, ya que él es quien conoce con exactitud las características de la remesa.

II.- Derechos del Cargador.

- Disponer de la mercancía, retirándola en el aeródromo de salida.
- Disponer de la mercancía retirándola del aeródromo de llegada.
- Disponer de la mercancía deteniéndola en el curso de la ruta, en caso de aterrizaje.
- Disponer que se entregue en el lugar de destino a persona distinta del destinatario, que esté indicado en la Carta de Porte Aéreo.
- Disponer que se entregue en el curso de la **ruta** a persona distinta del destinatario indicado en la Carta de Porte Aéreo.
- Solicitar el retorno de la mercancía al aeródromo de partida.

Estos derechos para poder ser ejercidos es necesario que converjan las siguientes circunstancias:

- Que no se perjudique al Porteador.
- Que no se perjudique a los otros Cargadores.
- Que sean abonados todos los gastos incurridos por el ejercicio de estos derechos.

III.- Obligaciones del Consignatario.

El Consignatario deberá primeramente abonar el importe de los créditos y cumplir con las condiciones del transporte indicados en la Carta de Porte Aéreo; los créditos podrán ser los precios del transporte, si la mercancía ha viajado a Porte debido.

IV.- Derechos del Consignatario.

Estos comienzan desde la llegada de la mercancía al punto de destino, y es preciso que el Consignatario, por su propia decisión o por la del Porteador, se realicen actos en relación con la remesa, con esto se adquieren plenos derechos sobre la mercancía, que son los siguientes:

- Que el Porteador le remite la Carta de Porte Aéreo.
- Que el Porteador, le entregue la mercancía.
- Que el Porteador le avise la llegada de la mercancía.
- Ejercitar las acciones que se deriven del Contrato de Transporte, cuando expire el plazo del transporte.

V.- Obligaciones del Porteador.

Estas necen del Contrato de Transporte Aéreo,--- y sólo están reguladas por el Convenio de Varsovia, así como por los Protocolos de la Haya y Montreal ; nuestro siste-

ma positivo no hay regulación relativa a este Contrato, y - en síntesis son las siguientes:

- Cumplir con las indicaciones del Cargador, en --- tanto sean posibles y en caso de no ser así avi-- sar de inmediato de estas circunstancias al Car-- gador.
- Avisar al Consignatario de la llegada de la mer-- cancia.
- Si acepta la mercancía sin que sea amparada por - una Carta de Porte, no podrá prevalerse de lo --- dispuesto en el Convenio de Varsovia que excluya- o limite su responsabilidad.

VI.- Derechos del Porteador.

Principalmente es el pago del precio del transpor- te, pero así mismo existen otros derechos a sa--- ber:

- Solicitar al Cargador, la expedición de la Carta- de Porte Aéreo.
- Si es el caso solicitar al Cargador, diversas Car- tas de Porte, cuando haya diversos bultos de mer- cancia.
- En caso de daño causado por falta de especifica-- ciones o indicaciones del Cargador, solicitará in demnización.

- Solicitar al Cargador, todos los documentos que - faciliten el libre paso de las mercancías y no es obligación del porteador revisar las mismas.

d).- Responsabilidad del Porteador

La responsabilidad proveniente por Daños causados por el Porteador, a las mercancías amparadas por una Carta de Porte Aéreo, están contenidas en el Convenio de Varsovia, el Protocolo de la Haya y Montreal en el ámbito internacional y como México ha suscrito y ratificado estos convenios internacionales, es aplicable a nuestro sistema, y máxime - que en nuestra legislación no contempla estas figuras jurídicas; y en consecuencia deberá atenderse a lo dispuesto -- por estos Ordenamientos Internacionales, con respecto a la responsabilidad del Porteador, en las siguientes eventualidades:

- El transportista es responsable por daños sufridos por la mercancía durante el período del transporte que comprende desde el momento que están bajo su custodia ya -- sea en la aeronave, como en el aeródromo o en caso de escala.

- Igualmente es responsable por los daños ocasionados por retraso en la entrega.

En caso de daño o pérdida de las mercancías, la responsabilidad del Porteador, se limitará a la cantidad de 17 derechos especiales de giro por kilogramo; salvo declaración especial del valor por parte del Cargador, y previo pago de cuota suplementaria por parte del Cargador, y en tal caso se obliga a pagar el importe del valor declarado. Asimismo la recepción de la mercancía sin protesta por el Porteador creará presunción de que la mercancía se recibió de conformidad y por lo mismo se dará por cumplido el contrato.

Toda cláusula que exhonere la responsabilidad del porteador, será nula de pleno derecho y carecerá de eficacia jurídica. Con todo el Porteador no podrá prevalerse de los limitantes del Convenio, si los daños son causados por dolo o bien causados por sus agentes obrando en ejercicio de sus funciones, violando un deber de cuidado, a que están obligados por la naturaleza del contrato, en consonancia con el capítulo referente a los derechos y obligaciones del Porteador.

Sin embargo el Porteador, no será responsable de los daños o pérdida que sufran las mercancías si tomó todas las precauciones necesarias para evitar el daño o pérdida y este sobreviene por causa fortuita.

En caso de pérdida o daño, el destinatario tendrá un plazo de siete días para hacer valer su protesta, pasando este lapso de tiempo se entenderá que se recibió la mercancía de conformidad; y para el caso de retraso en la -

entrega de la mercancía, este plazo se alargará por 14 días siguientes al recibo de la misma.

La acción de responsabilidad en contra del porteador, por la hipótesis que hemos referido caduca a los dos años a partir de la fecha de llegada de la aeronave, tiempo estimado por la ley como suficiente para dirimir cualquier controversia con motivo del cumplimiento del Contrato.

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

1.- El Contrato de Transporte Aéreo, es bilateral, oneroso, comutativo, consensual y eminentemente mercantil, siendo su característica principal ser también de adhesión.

2.- El Transporte Aéreo, es un servicio público concesionado por el Estado, a favor de una persona moral denominada Empresa,

3.- Pese a que este Contrato es de gran importancia por sus aspectos económicos, jurídicos y políticos, empero la Ley Mexicana no regula expresamente al mismo.

4.- El transportista en el Contrato de Transporte Aéreo, por su complejidad económico-administrativa es siempre una Empresa.

5.- El Contrato de Transporte Aéreo puede ser internacional o nacional.

6.- La Ley de Vías Generales de Comunicación, regula el servicio público de transporte aéreo, pero no así al Contrato de transporte Aéreo.

7.- El Código de Comercio regula expresamente el Contrato de Transporte Mercantil, pero solo por las vías terrestres y fluviales, mas no así el transporte por la vía aérea.

8.- El artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, dispone que los Convenios In-

ternacionales suscritos y ratificados por México adquieren - el rango de Leyes Constitucionales.

9.- La Circular Número 501, emitida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dirigida a los Concesionarios y permisionarios de servicio público de Transporte -- Aéreo nacional de pasajeros, es la única que regula al Contrato de Transporte Aéreo de pasajeros, mas esta contraviene disposiciones de los Convenios Internacionales y además que esta es una simple circular administrativa.

10.- El Convenio de Varsovia de fecha 12 de octubre de 1929, y sus Protocolos suscritos y ratificados por México es el principal documento jurídico que regula al Contrato de Transporte Aéreo.

11.- Según el Convenio de Varsovia los documentos -- inherentes al Contrato de Transporte Aéreo, son: El Boleto de pasaje, El Talón de equipaje, y la Carta de Porte Aéreo.

12.- Dentro del Contrato de Transporte Aéreo, el Boleto de pasaje, Talón de equipaje, y Carta de Porte Aéreo, - amparan respectivamente al pasajero y a sus equipajes, el remitente o expedidor y al consignatario tratándose de mercancías, y al Porteador o Transportista aéreo mismo.

13.- El pasajero, quien siempre debe ser una persona física, para efectos de la reservación, puede ser una persona Moral e invocar todos sus derechos y obligaciones como pasajero.

14.- La ausencia, irregularidad o pérdida del boleto de pasaje, no causa la inexistencia del Contrato de Transporte Aéreo, ya que la ausencia, irregularidad o pérdida de este documento, no afectará a la existencia ni a la validez -- del Contrato de Transporte Aéreo, que quedará sujeto a las reglas del Convenio de Varsovia.

15.- El transporte de equipajes, siempre debe estar relacionado con un boleto de pasaje, pues en caso contrario será tomado como transporte de mercancías.

16.- El equipaje amparado por un Talón de Equipaje y que no rebase el peso límite, será transportado sin costo para el pasajero.

17.- En la Carta de Porte Aéreo figuran como partes: El Cargador o expedidor remitente, el transportista y el con signatario.

18.- El Porteador será responsable por lesiones o muerte del pasajero, y se obligará a cubrir una indemnización en caso de ocurrir esta eventualidad.

19.- El Porteador es responsable por daños o demora de equipajes y mercancías, obligándose también a cubrir indemnización por incurrir en estos conceptos.

20.- El Porteador no será responsable si comprueba -- que tomó las medidas necesarias para prevenir el daño o demora.

21.- El Porteador no podrá prevalerse de las limitaciones a su responsabilidad previstas por la Ley, si él incurrió en dolo.

22.- En consecuencia es necesario que en nuestro país por la evolución de los medios de transporte moderno se legisle urgentemente un Código de Transporte Aéreo.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA GENERAL

- Acosta Romero, Miguel.
TEORIA GENERAL DEL DERECHO ADMINISTRATIVO 2a. ed.
 México. U. N. A. M. 1975
 P. 324
- Aguilar Carbajal, Leopoldo.
CONTRATOS CIVILES 2a. ed.
 México. PORRUA 1977
 P. 330
- Arellano García, Carlos.
DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO 3a. ed.
 México. PORRUA 1979
 P. 765
- Baeza Araujo, Alvaro.
PRINCIPIOS DE DERECHO AEREO
 Montevideo. M.B.A. 1955
 P. 350
- Cervantes Ahumada, Raúl
DERECHO MERCANTIL 3a. ed.
 México. HERRERO 1980
 P. 687
- Díaz Bravo, Arturo.
CONTRATOS MERCANTILES
 México. HARLA 1983
 P. 253
- Fraga Gabino.
DERECHO ADMINISTRATIVO 18a. Ed.
 México. PORRUA 1978
 P. 478

- Francoz Rigalt, Antonio.
DERECHO AEROSPAECIAL
 México. PORRUA 1981
 P. 215
- Mapelli López, Enrique.
CODIGOS Y LEYES DE AVIACION CIVIL DE IBEROAMERICA.
 España G.E.J.H 1970
 P. 933
 Tómo I y II
- Mapelli López, Enrique.
EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.
 España. TECNOS 1968
 P. 385
- Martínez Martínez, Eustaquio
JURISPRUDENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA CONVENCION DE VARSOVIA DE 1929.
 Chile. E.J.CH. 1962
 P. 130
- Muñoz, Luis.
DERECHO MERCANTIL
 México. HERRERO 1952
 P. 630
- Pereznieto Castro, Leonel.
DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO
 México. HARLA 1980
 P. 295
- Pino Muñoz, Jacinto Héctor.
LEGISLACION AEREA DE MEXICO Y CENTROAMERICA
 México. U.N.A.M. 1978
 P. 274

- Sánchez Medel, Ramón.
DE LOS CONTRATOS CIVILES 5a. ed.
 México. PORRUA 1977
 P. 300
- Sepulveda, Cesar.
DERECHO INTERNACIONAL 8a. ed.
 México. PORRUA 1977
 P. 608
- Serra Rojas, Andres.
DERECHO ADMINISTRATIVO 9a. ed.
 México. PORRUA 1979
 Tomos I y II
- Sierra, J. Manuel
TRATADO DE DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO.
 México. S/E 1947
 P. 448
- Vázquez del Mercado, Oscar.
CONTRATOS MERCANTILES 2a. ed.
 México. PORRUA 1985
 P. 491

LEGISLACION

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

México.	T.G.N.	1985
P. 159		

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

México.	S.C.T.	1983
P. 180		

CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL

México.	PORRUA	1986
P. 692		

CODIGO DE COMERCIO

México.	PORRUA	1987
P. 652		

LEYES DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

México.	ANDRADE	1982
Tomos I y II		

O T R A S F U E N T E S

TRATADOS RATIFICADOS Y CONVENIOS EJECUTIVOS SUS-
CRITOS POR MEXICO.

Secretaría de Relaciones Exteriores.

1967.

Tomos I al XX

MEXICO, RELACION DE TRATADOS EN VIGOR

Secretaría de Relaciones Exteriores.

Enero 1986.

P. 100

LOS TRANSPORTES Y LAS COMUNICACIONES EN EL DERE-
CHO MEXICANO.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

1984.

P. 292

REVISTA DE DERECHO PRIVADO

Tomo XL

Año 1956

P. 130