



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES

“ARAGON”

237  
EJ

**APLICACION SUPLETORIA DE LA LEY  
FEDERAL DE PROCEDIMIENTO  
ADMINISTRATIVO AL SEGURO  
DEL VIAJERO**

**T E S I S**

**Que para obtener el Título de:**

**LICENCIADO EN DERECHO**

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

**ALFREDO JAVIER LIZARRAGA GONZALEZ**

**Asesor Lic. Raúl Espinoza**

San Juan de Aragón, Edo. de México, 1995

**FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional  
Autónoma de México

UNAM



## **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.

**A MIS PADRES:**

PORQUE GRACIAS A SU APOYO, FORMACION, CONSEJO Y EJEMPLO, HE LLEGADO A REALIZAR UNA MIS MAS GRANDES METAS; POR CONSTITUIR EL SIMBOLO DE RECTITUD, HONESTIDAD Y AMOR DURANTE TODA MI EXISTENCIA.

CON ADMIRACION Y RESPETO  
GRACIAS

**A MIS HERMANOS:**

POR EL APOYO Y EJEMPLO QUE ME HAN PRODIGADO, AYUDANDO A MI FORMACION PROFESIONAL.

CON CARINO  
GRACIAS.

**EN MEMORIA DE MI HERMANO:**

QUIEN DESEARIA QUE ESTUBIESE PRESENTE EN ESTE MOMENTO TAN IMPORTANTE DE MI VIDA, Y QUIEN SE, HUBIERE SIDO UN GRAN EJEMPLO IGUAL QUE MIS OTROS HERMANOS.

**A MI NOVIA:**

POR QUE GRACIAS A SU APOYO, COMPRENSION Y CARINO, HE LOGRADO CONCLUIR MIS ESTUDIOS.

CON CARINO  
GRACIAS.

**A MIS COMPANEROS DE TRABAJO:**

**POR EL APOYO QUE ME HAN BRINDADO DURANTE TODO ESTE TIEMPO, ASI  
COMO SU EJEMPLO DE ETICA Y PROFESIONALISMO.**

**GRACIAS.**

**A MIS PROFESORES:**

**DE QUIENES DURANTE LA CARRERA RECIBI SUS CONOCIMIENTOS, SIENDO DE  
UN VALOR INAPRECIABLE; EN ESPECIAL AL LIC. RAUL ESPINOSA, QUIEN  
GRACIAS A SU APOYO LOGRE CONSOLIDAR EL PRESENTE TRABAJO.**

**GRACIAS.**

**A MIS AMIGOS:**

**QUE DE DIVERSAS MANERAS FUERON PARTE DE MI DESARROLLO,  
BRINDANDOME SU AMISTAD DURANTE TODO ESTE TIEMPO.**

**GRACIAS.**

**APLICACION SUPLETORIA DE LA LEY FEDERAL DE PROCEDIMIENTO  
ADMINISTRATIVO AL SEGURO DEL VIAJERO.**

**INTRODUCCION.**

**CAPITULO I.**

**ANTECEDENTES**

1.1. BREVE RESEÑA DE LOS DIVERSOS MODOS DE TRANSPORTE EN MEXICO	7
1.2. LOS DIVERSOS MODOS DE TRANSPORTE EN LA ACTUALIDAD	13
A) TRANSPORTE AEREO	13
B) TRANSPORTE MARITIMO	16
C) TRANSPORTE FERREO	18
D) TRANSPORTE CARRETERO	21
E) TRANSPORTE MULTIMODAL	23
1.3. FIJACION DEL SEGURO DEL VIAJERO EN LOS DIVERSOS MODOS DE TRANSPORTE	26

**CAPITULO II.**

**CONCEPCION GENERAL**

2.1. CONCEPTO DE SEGURO DEL VIAJERO	27
2.2. CONCEPTO DE FONDO DE GARANTIA	32
2.3. CONCEPTO DE INDEMNIZACION	33
2.4. COMPETENCIA DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES PARA CONOCER DEL SEGURO DEL VIAJERO	34

### **CAPITULO III.**

#### **REGLAMENTACION DEL SEGURO DEL VIAJERO**

- |      |   |    |
|------|---|----|
| 3.1. | REGLAMENTACION DEL SEGURO DEL VIAJERO EN LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION   | 37 |
| 3.2. | REGLAMENTACION DEL SEGURO DEL VIAJERO EN LA LEY DE CAMINOS, PUNTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL                               | 42 |
| 3.3. | REGLAMENTACION DEL SEGURO DEL VIAJERO EN LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO                                    | 44 |
| 3.4. | REGLAMENTACION DEL SEGURO DEL VIAJERO EN LA LEY DE AVIACION CIVIL   | 48 |
| 3.5. | SUPLETORIEDAD DEL CODIGO CIVIL Y DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO, PARA EL PAGO DE LA INDEMNIZACION EN EL SEGURO DEL VIAJERO | 52 |

### **CAPITULO IV.**

#### **EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO**

- |      |  |    |
|------|--|----|
| 4.1. | LA POSIBILIDAD DE UNIFICAR EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO EN LA LEGISLACION MEXICANA  | 56 |
| 4.2. | REGLAS GENERALES DE LA LEY FEDERAL DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO   | 61 |
| 4.3. | DESVENTAJAS QUE CONTIENE LA LEY FEDERAL DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA EL SEGURO DEL VIAJERO                           | 72 |
| 4.4. | LOS RECURSOS EN MATERIA ADMINISTRATIVA Y EL RECURSO DE REVISION COMO UNICO EN LA LEY FEDERAL DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO | 75 |

**CONCLUSIONES**

**84**

**BIBLIOGRAFIA**

**90**

## INTRODUCCION.

Para tener una mejor idea del seguro del viajero, se presenta una breve reseña de los diversos modos de transporte que se han utilizado en nuestro país, así como el establecimiento de la garantía que las empresas permisionarias deben presentar a la autoridad competente.

Ahora bien, como el enfoque que se pretende dar es en base al seguro del viajero, se tiene que establecer la reglamentación que ha tenido; así como la supletoriedad para los casos de indemnización que se establece en las propias leyes de la materia.

El presente trabajo representa un análisis a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, enfocándolo principalmente a la situación de la garantía que deben cubrir los permisionarios en el transporte federal; y el procedimiento que se sigue en caso de queja de algún usuario del servicio que presta el permisionario, ante la situación de algún siniestro que sufra una unidad de la empresa transportista, en la que viaje el quejoso; así como el recurso que puede interponer el afectado, en contra de una resolución dictada por la autoridad administrativa.

Por otro lado, se tiene que la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en su artículo segundo menciona: "Esta Ley se aplicará supletoriamente a las diversas leyes administrativas reguladas por la misma..."; así como el artículo primero en su segundo párrafo dice: "El presente ordenamiento no será aplicable a las materias de carácter Fiscal, Financiero, Responsabilidades de los servidores públicos, Electoral, Competencia Económica, Justicia Agraria y Laboral, así como al Ministerio Público en ejercicio de sus funciones constitucionales".

La Ley Federal de Procedimiento Administrativo tiene vigencia a partir del día 1 de junio de 1995; por lo cual se considera prudente presentar en este trabajo algunas consideraciones al respecto, toda vez, que el ordenamiento legal mencionado con antelación presenta una normatividad en específico, lo cual se presta a diversas confusiones, entre las que podemos hacer mención: cual de los recursos administrativos se interpondrá en contra de una resolución emitida por la autoridad competente y primordialmente por concepto del seguro del viajero.

Como es un procedimiento administrativo el que se sigue en el seguro del viajero y no se encuentra dentro de las materias que la misma Ley exenta de su aplicación, se trata de mostrar las desventajas que puede traer la misma, así como las propuestas de modificaciones que a mi juicio se podrían hacer a dicha Ley en relación al enfoque que se pretende dar en el presente trabajo.

## C A P I T U L O I .

### A N T E C E D E N T E S .

#### 1.1. BREVE RESEÑA DE LOS DIVERSOS MODOS DE TRANSPORTE EN MEXICO

Entre los diversos modos de transporte que se han utilizado a través del paso del tiempo en nuestro país, encontramos que en la época prehispánica, su principal modo de transportación eran las canoas; las cuales eran unas embarcaciones pequeñas, utilizadas en los canales para trasladarse de un lado a otro de la Ciudad de Tenochtitlan; más no así, para trasladarse de un territorio a otro, lo cual realizaban en grupos numerosos al realizar las emigraciones; sin embargo, cuando Cortés desembarco en Veracruz, vio a unos hombres acunclillados que pintaban en grandes papeles: los caballos, los cañones y las caras de los hombres blancos y los enviaban a Tenochtitlan empleando veloces mensajeros.

En la época colonial, el principal modo de transporte fue el caballo, así como los carruajes que eran tirados por los mismos, los cuales eran utilizados para el transporte de las personas y sus pertenencias, así como la carga, o sobre las bestias.

En esta época, también se utilizaba como medio de transporte el barco de vela, pero éste fue utilizado primordialmente para el traslado de personas y mercancías de un país a otro, como lo era de la Nueva España a la Madre Patria, este medio de transporte era utilizado primordialmente por los españoles; los indígenas eran utilizados como esclavos en esta forma de transporte, más no eran los únicos, también llegaban muchos esclavos en dichas embarcaciones, provenientes del viejo continente.

Después de la caída de la ciudad lacustre el 13 de agosto de 1521, tan sólo tomó 30 años la formación de la Nueva España, y un nuevo paisaje se delineaba, aparecen las nuevas ciudades, reales de minas, puertos, caminos, los campos se comienzan a sembrar de trigo y, además de los caballos y mulas, aparecen toros y vacas.

A mitad del siglo XVI, las mulas y los caballos eran escasos y caros, por lo que los indígenas se seguían utilizando como bestias de carga, así que los primeros virreyes fijaron las medidas de la carga y el pago a los tamemes.

Era una época en que la apariencia lo era todo, se hacía necesario de que el poder y la riqueza se expresaran públicamente

y la mayor ostentación no consistía en las sillas realizadas a mano o en los jinetes montados en los soberbios caballos, sino en las grandes carrozas de los señores españoles y criollos.

En ese entonces se comienzan a construir numerosos puentes y en las nuevas calles se inicia el empedrado, y aunque "No cesan los nuevos emprendedores de aderezarlas -dice Vetancurt- es tanto el concurso de las carrozas que no acaban de componerlas".(1)

La Nueva España comienza un comercio ultramarino, hasta entonces desconocido; llegan a Veracruz por medio de barcos procedentes de España: papel florete, vino de Jerez, aguardiente de Málaga, azafrán, hierro y acero, cera de la Habana, cacao de Caracas y Guayaquil, que son posteriormente transportadas a las ciudades y ferias más importantes a lomo de mula. En sentido opuesto llegaban de Asia vía Filipinas al puerto de Acapulco; marfiles, porcelana china y especial, a cambio de los metales preciosos que se obtenían en el virreinato.

A finales del siglo XVIII había en la ciudad de México 637 coches y carrozas que perjudicaban la arriería, con el uso de tantas mulas, y arruinaban las calles.

Después de la guerra de Independencia, México contaba solamente con cuatro grandes vías, que no eran otras que los caminos coloniales, la primera iba de la ciudad de México a Veracruz, dividiendo en dos caminos, uno por Jalapa y otro por Orizaba, la  
1.- Exposición por Tierra, Mar y Cielo, editorial Archivo General de la Nación, México 1986, pp. 6

segunda establecía comunicación hacia Acapulco, una tercera era el camino de "Tierra adentro", de la ciudad de México a Santa Fe, y la cuarta el camino hacia Guatemala, vía Oaxaca.

En el siglo XIX se utilizaron diferentes medios de transportes: carrozas y carruajes particulares y de alquiler, el caballo y la canoa y posteriormente el tranvía de mulitas, el ferrocarril y ya para finales del siglo la bicicleta.

Pero posteriormente el transporte que es peculiar del siglo XIX, es la diligencia, establecida por Manuel Escandón en 1849. Se establecieron varias líneas de diligencia que tocaban diversas ciudades: Veracruz, Querétaro, Guadalajara, Morelia, Toluca, Cuernavaca y Pachuca. En 1851 se realizaron 17,316 viajes de diligencias transportando cerca de 46,452 personas.

Los caminos que existían estaban infestados de bandidos, la vía de México a Veracruz era un calvario de incomodidades y pillajes.

Para quien no podía darse el lujo de tener coche, existían las carretelas de alquiler de 1a., 2a. y 3a. clase.

El transporte marítimo se revolucionó totalmente con la aplicación del vapor. Las primeras líneas de vapores llegaron a México en la década de los cuarenta del siglo pasado. Posteriormente, y para asegurar el tráfico continuo de los barcos, los gobernados liberales establecieron subvenciones a las

líneas de vapor extranjeras para que incluyeran en su itinerario a los puertos mexicanos.

La navegación fluvial, lacustre y costera fue también parte importante en la comunicación interna, tanto para carga como para pasajeros. En la ciudad de México se continuó el transporte de mercancías en la tradicional trajinera y en la costa del sureste el tráfico costero fue la base de las comunicaciones con regiones cercanas y con el resto del país.

A mediados del siglo XIX se establecieron plenamente las empresas de transporte regular de viajeros y mercancías, en especial de maquinaria que exigía la utilización de grandes carruajes de nueve y doce asientos con el empleo de un numeroso tiro de animales.

En reducida escala comenzó el establecimiento de las líneas férreas y los primeros trece kilómetros de la línea Veracruz-El Molino, que tiempo después había de constituir una sección del Ferrocarril Mexicano, inició su primer recorrido el 16 de septiembre de 1850.

A finales del siglo XIX un "científico" señalaba lo que había significado ese período de construcción de caminos de fierro "Al grito estridente de la locomotora, que cruza por muchas partes en su territorio, la nación ha despertado de su largo sueño, se ha hecho posible la explotación de riquezas de toda especie... se ha

difundido por todos los ámbitos del país el movimiento, la actividad y el calor característicos de los organismos sanos. No en balde decimos, pues, los hijos de esta tierra que con los ferrocarriles hemos nacido a la vida de las naciones civilizadas". (2)

La primera manifestación del culto a la máquina ocurrió en 1901, cuando el tranvía eléctrico sustituyó al de mulitas, registrándose algunos motines para subirse a los nuevos vehículos. Los tranvías de mulitas pronto encararon la antigüedad y el retraso.

Los porfirianos sintieron sus vidas transformadas por el empleo del tranvía eléctrico, el automóvil y el avión.

En 1910 nuestro primer aviador Alberto Braniff despegó de Balbuena sobrevolando la capital, y aunque la Revolución fué sobre todo una guerra de caballería y ferrocarriles; Alvaro Obregón ordenó el primer bombardeo desde un avión y antes que aviación civil, México tuvo fuerza aérea.

Los cambios ocurridos en los medios de transporte no son sino el reflejo de la transformación misma del país. El tranvía eléctrico de principios de siglo que transportaba lentamente a 20 personas resultaba adecuado a las necesidades de la ciudad, hoy se requiere de un veloz Metro que transporta a millones de personas diariamente.

2.- Op. cit. pp. 8

## 1.2. LOS DIVERSOS MODOS DE TRANSPORTE EN LA ACTUALIDAD

Para hablar de los diversos modos de transporte que existen en la actualidad, es menester realizar una clasificación de los mismos; esto sin dejar de observar la evolución del transporte en nuestro país.

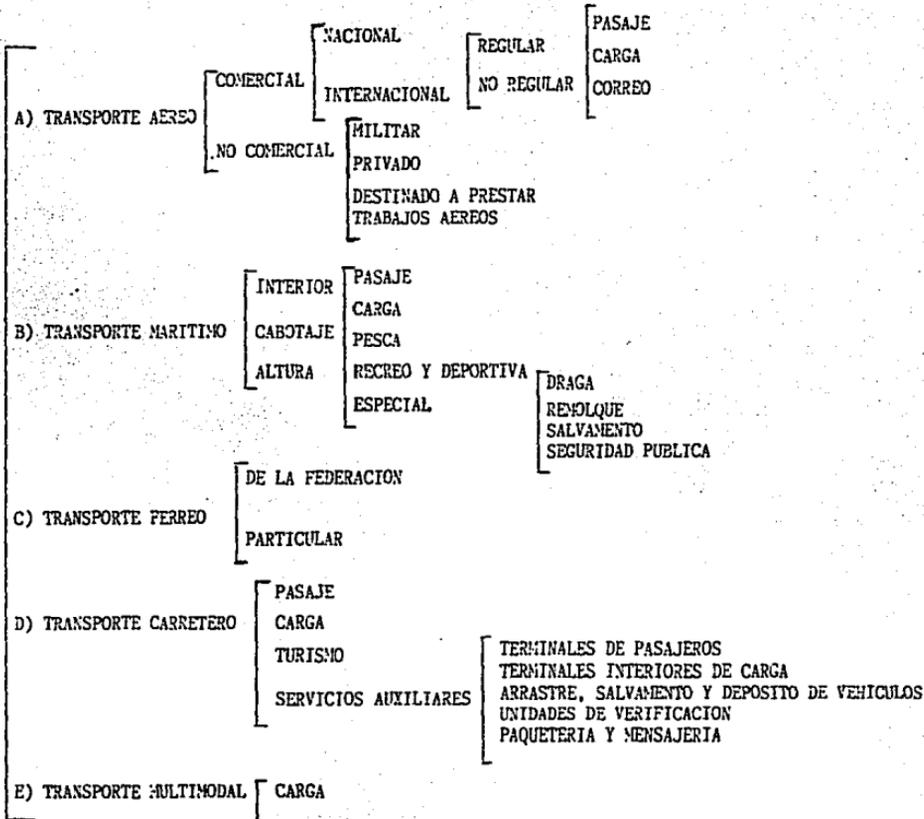
Ahora bien, el transporte en nuestro país, lo podemos clasificar en cinco grandes ramas; de las cuales se dará una pequeña referencia de cada una de estas; así como el cuadro que se muestra, el cual servirá como base para nuestro propósito en este punto.

### A) TRANSPORTE AEREO.

El transporte aéreo comercial es entendido como la explotación de aeronaves para prestar servicios de transporte de pasajeros, carga o correos. Dentro de este tipo de transporte, encontramos el transporte nacional y el transporte internacional; el primero de estos es entendido como aquel medio de transporte aéreo que su puerto de salida, así como el de llegada, se localizan dentro del territorio nacional, al igual que los puertos en los que

FALLA DE ORIGEN

MODOS DE TRANSPORTE



realice escalas dicho medio de transporte; el transporte aéreo internacional, es aquel medio de transporte que su puerto de llegada o salida se localiza fuera del país, y la salida o llegada en ese transporte se localiza en nuestro país, es decir, que se pasen las fronteras de otros países.

Ahora bien, encontramos también en esta clasificación el transporte regular el cual es aquél que se encuentra sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios; así como el transporte no regular, que no se encuentra supeditado a itinerarios, frecuencias de vuelo u horarios.

El transporte aéreo no comercial, lo podemos definir como el que se realiza para satisfacer asuntos privados del propietario o poseedor de la aeronave. Este transporte a su vez lo podemos clasificar en:

**MILITAR:** Es aquel que es utilizado para la guardia de la Nación, por el poder castrense.

**PRIVADO:** Es aquel que es utilizado para los servicios personales de su propietario.

Con la evolución que ha existido en éste medio de transporte, se tiene la existencia de una transportación de personas o de carga en mayores distancias dentro de menores tiempos; verbigracia: si

una persona dentro del transporte carretero tarda en llegar de la Ciudad de México a Guadalajara cinco horas, por transporte aéreo tardará cuarenta y cinco minutos en recorrer la misma distancia.

En la situación de carga de bienes perecederos, la reducción de tiempo que ofrece el transporte aéreo, es de suma importancia, aun y cuando dicho transporte sea de mayor costo, no se compara con las pérdidas que se podrían llegar a tener en caso de retraso en el transporte de dichos bienes; esta observación se realiza en la circunstancia de cuando el tiempo es primordial para las negociaciones.

#### **B) TRANSPORTE MARITIMO.**

Dentro de este medio de transporte, encontramos que se clasifica en:

**INTERIOR:** Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro.

**DE CABOTAJE:** Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos.

DE ALTURA: Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.

Este medio de transporte a su vez lo dividimos en pasaje, carga, pesca, recreo y deportiva, y especial; el transporte especial, se divide en dragado, remolque, salvamento y seguridad pública.

El dragado es utilizado para despejar el fondo, de desperdicio, arena, etc., para evitar el encallaje de los barcos.

El remolque es utilizado primordialmente para el auxilio de los barcos, dentro de los puertos, para su atraque.

El de auxilio y seguridad pública, son para casos de emergencia, así como para salvaguardar la soberanía de las aguas territoriales de nuestro país.

El transporte marítimo, no es tan rápido, como el aéreo, pero bajo circunstancias de economía, es considerado mucho más barato, en virtud de que en este medio se tiene una mayor capacidad de carga; esto es, que en el transporte marítimo se pueden cargar infinidad de mercancías en volúmenes mayores que en cualquiera de los otros medios de transporte, así como para atravesar de un continente a otro, como en el aéreo.

### C) TRANSPORTE FERREO.

En este modo de transporte, se tiene una clasificación diversa, como lo es que el transporte férreo puede ser: a) Particular; b) De la Federación.

Dentro de estas dos clasificaciones, tenemos que no se desligan en su totalidad, de las clasificaciones realizadas con antelación; toda vez, que el transporte sigue siendo de carga o de pasaje.

En el transporte férreo particular, tenemos que primordialmente es el transporte de carga de mercancías, materias primas, etc., para las empresas; las cuales tienen sus espuelas, para poder desembarcar la mercancía, dentro de sus patios o recintos.

Dentro de este medio de transporte tenemos, que si es utilizado para servicios públicos, al igual que los auxiliares de una explotación industrial, estarán sujetos, por lo que respecta a la explotación de dichos servicios públicos, a las bases que conforme a las prescripciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y a sus reglamentos fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El transporte férreo de la Federación, se tiene que es aquel que es prestado por el propio Estado, en este medio es común el transporte de personas y a su vez de mercancías.

Con las reformas contenidas en el artículo 28 constitucional, publicadas en el Diario Oficial de la Federación del día 2 de marzo de 1995, se presenta una liberación de este medio de transporte; así como una perspectiva a su modernización, toda vez que el ferrocarril, tuvo su gran desarrollo a principios de este siglo, estando en la presidencia de la República, Don Porfirio Díaz.

Después de la salida de Porfirio Díaz, el transporte férreo, se fue resagando; tan es así, que de este medio de transporte, se presenta que la mayoría de las vías, así como de todo el ferrocarril, sus condiciones son consideradas incompetentes y poco útiles para nuestros tiempos.

Con ésta reforma, se pasa tanto a las comunicaciones vía satélite, como a los ferrocarriles a las áreas prioritarias y se desincorporan de las áreas estratégicas; ésto en una forma genérica significa que el transporte vía férrea, será concesionado o permissionado, para su construcción, manejo y explotación, así como la comunicación vía satélite, sin dejar de observar que el Estado es el rector y mantendrá o establecerá el dominio de dichas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

Dicha observación de la reforma contenida a nuestro máximo ordenamiento jurídico, se considera necesaria, toda vez que al ser concesionado el transporte férreo, es indispensable, prestar atención a la forma en que las empresas concesionarias, otorgarán la garantía a la autoridad competente, por los daños que pudieren sufrir tanto en su persona como en sus pertenencias los usuarios del servicio, así como terceras perjudicadas, o por daños en la carga, en el caso de un siniestro en esta vía de comunicación. De lo cual se hablará posteriormente en su reglamentación respectiva.

Como ya se dijo, el transporte férreo, entra a las áreas prioritarias con la reforma mencionada con antelación, con lo cual se dará la libre competencia entre las empresas transportistas en éste medio, con lo cual se tendrá un gran beneficio desde el punto de vista de los usuarios; esto es por la reducción de costos, por ejemplo, en la transportación de carga, un trailer puede ser cargado hasta con 40 toneladas, sin embargo en un tren se puede cargar un tonelaje superior al del trailer, reduciendo costos en esta forma.

Desde el punto de vista del transporte de pasajeros, tenemos que con la entrada de la iniciativa privada en los ferrocarriles y la competencia de esta entre sí, se deberán de tener unos trenes con mayor comodidad para el pasajero, así como el servicio en los mismos será de un nivel mayor al que actualmente se presta en los mismos.

**D) TRANSPORTE CARRETERO.**

Al igual que en las clasificaciones anteriores, este medio de transporte, también se subdivide, como lo es de la siguiente manera:

**PASAJE:** El que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos.

**CARGA:** El porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal.

**TURISMO:** El que se presta de forma no regular destinado al traslado de personas con fines recreativos, culturales y de esparcimiento.

En los últimos años, éste medio de transporte ha tenido un avance muy significativo, tal y como son los autobuses de lujo de pasajeros, en los cuales, los asientos son mas cómodos y en menor número dentro de la unidad, con asafatas que proporcionan café, te o refresco sin costo adicional, así como televisión para una mayor comodidad y entretenimiento; con la entrada de estos autobuses, se queda resagada la que era la primera clase dentro de este medio de transporte.

Dentro del transporte de turismo, tenemos que estos al ser contratados en forma específica, se presenta la situación de que no se sujeta a un horario y frecuencia de salida y llegada, sino que el grupo de personas que lo contrata, marca la ruta, lugares a visitar, horario y destino de éste, tal y como se presenta en las escursiones organizadas por diversas personas o instituciones como el Instituto Nacional de la Senectud, el Instituto Mexicano del Seguro Social, escuelas, etc.

Con este medio de transporte, se tienen una serie de servicios auxiliares, para el mejor desempeño de la explotación de dicho transporte, tales como: Terminales de pasajeros; Terminales interiores de carga; Arrastre, salvamento y depósito de vehículos; Unidades de verificación; Paquetería y mensajería.

Por terminales se debe entender las instalaciones auxiliares al servicio del autotransporte de pasajeros en donde se efectúa la salida y llegada de autobuses para el ascenso y descenso de

viajeros, o tratándose de autotransportes de carga, en las que se efectúa la recepción, almacenamiento y despacho de mercancías, el acceso, estacionamiento y salida de los vehículos destinados a este servicio, así como el transbordo, consolidación y desconsolidación de carga, vigilancia y custodia de mercancías.

El arrastre, salvamento y depósito de vehículos es el traslado de los vehículos, realizado por otro vehículo; así como su salvamento en caso de percance, y el depósito de los mismo en los lugares asignados especialmente para ello. Así consecuentemente cada uno de ellos tiene su función en específico.

#### **E) TRANSPORTE MULTIMODAL.**

El transporte multimodal es entendido como el porte de mercancías, que se presta a los usuarios del mismo, utilizando diversos medios de transporte para el traslado de las mismas, desde su punto de origen hasta su punto de destino.

Este medio de transporte tal y como lo dice su nombre, utiliza diversos transportes unimodales, para cumplir con el servicio que ofrece; esto es al utilizar dos o más transportes para cumplir

con su finalidad, ya se considera un transporte multimodal.

Este medio de transporte, es utilizado para trasladar mercancías de un lugar a otro, ya sea dentro de la República o de un país a otro; por ejemplo, cuando una carga sale de León, Guanajuato con destino a la ciudad de París, Francia, se utilizará el transporte férreo o carretero para que llegue al puerto de Veracruz, donde será embarcado por transporte marítimo hasta un puerto de Francia, de donde se trasladará por transporte terrestre hasta su punto de destino en París, en donde deberá ser entregada la mercancía.

El transporte en mención, es manejado por el operador de transporte multimodal, el cual es definido por el mismo Reglamento de la materia, como la persona moral autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que celebra un contrato de transporte multimodal internacional y que actúa como principal y asume frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

Cuando el operador de transporte multimodal se haga cargo de las mercancías o bienes deberá expedir al usuario del servicio, el documento de transporte multimodal de mercancías, el cual es independiente de los documentos que se expidan por los porteadores unimodales, con el cual, es responsable ante el usuario del servicio, en caso de algún siniestro.

En caso de ocurrir algún siniestro, el operador de transporte multimodal, tendrá derecho a ejercitar la acción en vía de regreso en contra de los transportistas unimodales o prestadores de maniobras y servicios conexos en que haya ocurrido el siniestro.

### 1.3. FIJACION DEL SEGURO DEL VIAJERO EN LOS DIVERSOS MODOS DE TRANSPORTE.

La fijación de un seguro, que cubra los daños causados a los usuarios del transporte, establecidos a las empresas concesionarias, se considera indispensable, así como su actualización constante; en virtud de que los usuarios del servicio, en cualquiera de los modos de transporte, pueden quedar incapacitados para conseguir su modus vivendi, o sufrir un menoscabo en su patrimonio, en el caso de que ocurra un siniestro en dichos modos de transporte.

Por lo cual, es menester que todas las empresas que pretendan prestar el servicio, así como las que ya lo prestan, cubran un seguro a los viajeros y a sus pertenencias; así como la obligación de mantenerlo vigente y actualizado.

## CAPITULO II.

### CONCEPCION GENERAL.

#### 2.1. CONCEPTO DE SEGURO DEL VIAJERO.

Para que se pueda hablar del seguro del viajero, es menester, expresar lo que es seguro, contrato, contrato de seguro, contrato de transporte y lo que es viajero.

Es decir, para tener una mejor concepción de lo que es el seguro del viajero, tenemos que observar una serie de conceptos, que nos faciliten la comprensión de dicha definición.

Ahora bien, por seguro tenemos que se entiende al contrato por el cual una persona o sociedad (asegurador) se compromete a indemnizar a otra (asegurado) de un daño o perjuicio que pueda sufrir éste, mediante el pago de una cantidad de dinero (prima).

Para tener bien entendido este concepto, tenemos que hablar de lo que significa asegurar, asegurador, asegurado y de lo que es la prima; Rafael de Pina en su Diccionario de Derecho, nos los define como:

**ASEGURAR.**- Garantizar en cualquier forma el cumplimiento de las obligaciones.

**ASEGURADOR.**- Persona física o moral que responde del riesgo que es objeto un contrato de seguro.

**ASEGURADO.**- Persona a cuyo favor se contrata un seguro.

**PRIMA.**- Contraprestación que el asegurado se obliga a satisfacer a la Compañía Aseguradora, en correspondencia a la obligación que ésta contrae de cubrir el riesgo, y que representa el costo del seguro. (3)

En el Derecho Mexicano para establecer el concepto de contrato, tenemos que existe una distinción entre el convenio y el contrato, considerando al primero como al género y al segundo como la especie, sin perder de vista que ambos son a su vez, especies del acto jurídico.

---

3.- Pina, Rafael de, Diccionario de Derecho, 10 ed., editorial Porrúa, México 1931, pp. 102 y 369.

El derecho positivo mexicano distingue al contrato del convenio y de los preceptos respectivos puede obtenerse la distinción entre convenio en un sentido amplio y convenio en un sentido restringido, aun cuando como especie de un mismo género, que es el de acto jurídico, todas las disposiciones jurídicas aplicables a los contratos también lo serán a los convenios. (4)

El convenio en sentido amplio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones.

El contrato es el acuerdo de dos o más personas para crear o transferir derechos y obligaciones. (5)

Como consecuencia del desprendimiento del contrato de su género, el convenio en sentido restringido, queda reducido al acuerdo de dos o más personas para modificar o extinguir derechos y obligaciones.

En virtud de que ha quedado definido lo que es el seguro y lo que es el contrato, ya podemos pasar a lo que significa el contrato de seguro.

El concepto de contrato de seguro lo encontramos definido en la Ley Sobre el Contrato de Seguro, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 31 de agosto de 1935; en su artículo 10., que a la letra dice:

- 4.- Zamora y Valencia, Miguel, Contratos Civiles, 2da. editorial Porrúa, México 1989, pp. 19
- 5.- Artículo 1793 del Código Civil para el Distrito Federal, 59 ed., editorial Porrúa, México 1991, pp. 325

"Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato".

El contrato de transporte lo encontramos que Rafael de Pina lo define como sigue:

CONTRATO DE TRANSPORTE.- Contrato en virtud del cual una de las partes se obliga respecto de la otra, a trasladar de un lugar a otro, por tierra, por el agua o por el aire, personas, animales, mercancías o cualquiera otros objetos, mediante un precio. (6)

De esto podemos desprender lo que significa la palabra viajero, que es la persona que contrata con otra, para que la traslade de un lugar a otro, por un precio determinado, ya sea por tierra, por el aire o por el agua.

Teniendo los conceptos anteriores, ya podemos pasar a lo que significa el seguro del viajero, esto es, ya podemos dar una concepción del seguro del viajero, así como el criterio que éste trae consigo.

6.- Pina, Rafael de, op. cit., pp. 484

En este caso, el seguro del viajero es aquel seguro que es contratado por la empresa transportista con una aseguradora autorizada por la autoridad competente, a favor de una tercera persona, que es el viajero; para que en caso de que ocurriese un siniestro, el viajero sea resarcido por los daños o perjuicios que sufre con el mismo.

El seguro del viajero tiene la finalidad de que en caso de ocurrir un siniestro a alguna de las unidades de la empresa transportista, y en ese siniestro el usuario de dicho servicio sufre un menoscabo en su persona o bienes; dicho usuario no se quede desprotegido y tenga que soportar ese menoscabo, toda vez, que no fue por causas imputables a él.

Esto es, que en el caso de sufrir un menoscabo el usuario del servicio, en un siniestro, éste pueda reclamar el pago de dicha indemnización, la cual debe ser cubierta por la empresa aseguradora, y la transportista pagará a dicha aseguradora únicamente la prima de seguro que se estipula en el contrato hecho por la aseguradora y la transportista.

## 2.2. CONCEPTO DE FONDO DE GARANTIA.

Este fondo de garantía es una de las dos formas que el concesionario tiene para garantizar el pago de los daños y perjuicios que pudiere sufrir algún usuario del servicio en caso de un siniestro; tal y como lo estipula el artículo 26 del Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de septiembre de 1988.

Dicho fondo de garantía es la forma en que el concesionario responderá de manera directa, previa la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, esta forma es a través del depósito de la cantidad que se fija en las leyes, reglamentos u otras disposiciones respectivas, a Nacional Financiera, la cual les expedirá un billete de depósito, que se tendrá que presentar ante la autoridad mencionada con antelación.

Cabe hacer la aclaración, que esta forma de garantizar, es la más utilizada por los concesionarios; toda vez, que en la actualidad, la mayoría de estos, lo hace por medio de la constitución de una cantidad depositada, en una Institución Bancaria Nacional, exhibiendo la ficha de depósito ante la autoridad correspondiente, toda vez que podrían utilizarlo ante algún banco como garantía para adquirir un préstamo, marcándolo como pasivo.

### 2.3. CONCEPTO DE INDEMNIZACION.

Para la existencia de una indemnización, es indispensable que una persona sufra un menoscabo en su persona, bienes o en ambos; esto es, si se le da un enfoque meramente sobre el seguro del viajero; el usuario del servicio, debe sufrir un menoscabo por la existencia de un incidente, teniendo la obligación el transportista de salvaguardar los bienes del usuario, así como de su persona, durante el periodo que estipulan las leyes reglamentarias de los diversos modos de transporte para el efecto.

Rafael de Pina en su Diccionario de Derecho define a la indemnización, como la cantidad de dinero o cosa que se entrega a alguien en concepto de daños o perjuicios que se le han ocasionado en su persona o en sus bienes (en su persona o bienes a la vez).(7)

Esto es, para que exista el pago en concepto de daños y perjuicios, indudablemente debe de existir un menoscabo, causa de una negligencia del permisionario.

---

7.- Pina, Rafael de, op. cit., pp. 317

## **2.4. COMPETENCIA DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES PARA CONOCER DEL SEGURO DEL VIAJERO.**

Dentro de las facultades que tiene el Ejecutivo Federal, se encuentra la de organizar y fomentar los diversos modos de transporte; para el desarrollo de sus funciones, el Presidente de la República Mexicana se auxilia de diversas Secretarías de Estado, entre las que encontramos a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Las atribuciones y facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las encontramos estipuladas en el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

En una forma más específica, encontramos que el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en sus artículos 18 fracción XIX; 19 fracción XXVI; 21 fracción IX, las cuales establecen lo siguiente:

**ARTICULO 18.-** Corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil:

**XIX.-** Dictaminar el contrato de seguro que presten los permisionarios de los servicios de transporte aéreo comercial, nacional regular y no regular, o en su defecto, la constitución de un fondo de garantía.

**ARTICULO 19.-** Corresponde a la Dirección General de Autotransporte Federal:

**XXVI.-** Dictaminar a los permisionarios de los servicios de autotransporte federal y a los concesionarios de carreteras de cuota, el contrato de seguro para garantizar el cumplimiento de su responsabilidad derivada de los daños que sufran los usuarios en su persona o en sus pertenencias, o en su defecto la obligación de constituir un fondo de garantía.

**ARTICULO 21.-** Corresponde a la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal:

**IX.-** Dictaminar que el contrato de seguro de transporte ferroviario garantice el cumplimiento de su responsabilidad derivada de los daños que sufran los usuarios en su persona o en sus pertenencias; y, en su caso, la obligación de constituir un fondo de garantía.

Tal y como se establece en los preceptos invocados anteriormente, dichas atribuciones, le son delegadas a las diversas unidades administrativas; las cuales, anteriormente sólo las tenía la Dirección General de Tarifas y Transporte Multimodal, pero con la entrada en vigor del nuevo Reglamento Interior de la Secretaría en mención, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de junio del año en curso, éstas fueron transmitidas a la unidad administrativa correspondiente; así como cambiada la nomenclatura de la Dirección General mencionada, para

quedar como Dirección General de Tarifas, Transporte Feeroviario y Multimodal, dependientes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

## CAPITULO III.

### REGLAMENTACION DEL SEGURO DEL VIAJERO.

#### 3.1. REGLAMENTACION DEL SEGURO DEL VIAJERO EN LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Al ser concesionados los medios de transporte, el Estado siendo el rector tanto de la economía nacional, como de los transportes en el país; así como el protector del bienestar de la comunidad; se vio en la necesidad de regular la forma en que las empresas concesionarias y permisionarias garantizarían en una forma real y fehaciente la protección e indemnizarían a los usuarios de los diversos medios de transporte, toda vez que las transportistas al existir un percance en el cual se encontrara involucrada una unidad de la misma, no respondía directamente de los daños y perjuicios que llegarán a sufrir los usuarios, dejando a estos últimos en un estado de indefensión y soportando los daños sufridos tanto en su persona como en sus bienes, durante un tiempo indeterminado, el cual era desfavorable para el usuario

del servicio.

Al ser regulados los transportes, así como los diversos modos de comunicaciones en el país, el legislador por ningún motivo, podía dejar de regular la forma en que las transportistas deberán de garantizar el cumplimiento de las obligaciones que las mismas leyes u otros ordenamientos les señalen.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940, fue regulado lo relativo al seguro del viajero en su artículo 127, el que a la letra dice:

"LOS CONCESIONARIOS O PERMISIONARIOS DE SERVICIOS PUBLICOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN VIAS GENERALES DE COMUNICACION O DE LA EXPLOTACION DE LAS MISMAS, ESTAN OBLIGADOS A PROTEGER A LOS VIAJEROS Y SUS PERTENENCIAS DE LOS RIESGOS QUE PUEDAN SUFRIR CON MOTIVO DE LA PRESTACION DEL SERVICIO Y A LOS USUARIOS DE LA VIA POR EL USO DE LA MISMA. LA PROTECCION QUE AL EFECTO SE ESTABLEZCA, DEBERA SER SUFICIENTE PARA CUBRIR CUALQUIER RESPONSABILIDAD OBJETIVA DEL CONCESIONARIO O PERMISIONARIO Y AMPARARA LOS DANOS Y PERJUICIOS CAUSADOS AL VIAJERO EN SU PERSONA O EN SU EQUIPAJE O DEMAS OBJETOS DE SU PROPIEDAD O POSESION, QUE SE REGISTREN, DESDE QUE ABORDEN HASTA QUE DESCENDAN DEL VEHICULO, O AL USUARIO DE LA VIA DURANTE EL TRAYECTO DE LA MISMA.

LA PROTECCION DE REFERENCIA PODRAN EFECTUARLA LOS CONCESIONARIOS O PERMISIONARIOS POR MEDIO DE UN CONTRATO DE SEGURO O MEDIANTE LA CONSTITUCION DE UN FONDO DE GARANTIA SUJETO AL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS, MODALIDADES Y DISPOSICIONES QUE EN CADA CASO DICTE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, QUIEN VIGILARA QUE SE CUBRAN LOS RIESGOS RELATIVOS..."

Asi como estos dos párrafos que hemos tomado de referencia, los cuales nos señalan puntos importantes que debemos tomar en consideración; entre los que destacan, la obligación de proteger a los viajeros y sus pertenencias, de los riesgos que puedan sufrir; el lapso en que se tiene la obligación de proteger a los mismos, es desde el momento del abordaje, hasta el momento en que se desciende del vehículo; las dos formas que tienen los transportistas de garantizar dicha obligación.

Además de los puntos mencionados con antelación, tenemos que en el mismo precepto legal, también se destaca que la indemnización por la pérdida de la vida del usuario o del viajero, será el equivalente a mil quinientas veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, en la fecha en que se cubra, misma que se pagará a sus beneficiarios en el orden que establece la Ley Federal del Trabajo.

Por otra parte, también señala que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, fijará la cantidad por la que deberá de protegerse al usuario, así como el monto de la indemnización que deba percibirse de acuerdo con las incapacidades y lesiones que se causaren y los daños que redunden en sus pertenencias.

Al igual que todos los puntos anteriores, el propio artículo en mención, señala que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes resolverá administrativamente todas las controversias que se originen en relación con el seguro del viajero o con el fondo de garantía.

Retomando lo de las incapacidades, se tenían unas reglas de aplicación del seguro del viajero, publicadas en el Diario Oficial de la Federación del 28 de enero de 1976, las cuales tuvieron vigencia hasta la fecha de entrada en vigor del Reglamento del Artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 2 de septiembre de 1988, y en su artículo SEGUNDO TRANSITORIO abroga dichas reglas.

El Reglamento del Artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación tiene por objeto establecer las disposiciones y procedimientos administrativos obligatorios a que deberán sujetarse los transportistas, para responder de los daños que causen a los viajeros o a su equipaje con motivo de la prestación

de los servicios a su cargo.

En este reglamento, se tiene que las tablas de incapacidades, serán las mismas que se encuentran establecidas en la Ley Federal del Trabajo; así también, se estipula en el artículo 23 del mismo, que el pago de indemnización, es el consistente a setecientos treinta días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, en la fecha en que se efectúe el pago; por otro lado, el presente Reglamento, señala el recurso que puede ser interpuesto por la parte que se encuentre inconforme con la resolución dictada por la unidad administrativa correspondiente, en aplicación del Reglamento en cuestión y del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, dicho recurso será retomado posteriormente para su análisis y comentarios.

### **3.2. REGLAMENTACION DEL SEGURO DEL VIAJERO EN LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.**

El seguro del viajero, como fue mencionado anteriormente, fue estipulado en el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como en el Reglamento de dicho artículo; al entrar en vigor la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el seguro del viajero en el autotransporte, ya no es regulado por dicho Reglamento, ni por la Ley de Vías, sino que se pretendió regular en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, únicamente a lo que se refiere a las materias reguladas en la misma, de conformidad con el artículo TERCERO TRANSITORIO de la ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

En los artículos 62 al 65 de la Ley en mención, se encuentra lo relacionado con la responsabilidad que tiene el concesionario de proteger a los pasajeros, entre lo que se menciona que la garantía que al efecto se establezca deberá ser suficiente para amparar al usuario de la vía durante el trayecto de la misma y a los viajeros desde que aborden hasta que desciendan del vehículo.

En el artículo 64 se establece que el derecho a percibir las indemnizaciones y la fijación del monto se sujetará a las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal.

Para la prelación en el pago de las mismas se estará a lo dispuesto en el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo, lo cual será explicado más ampliamente con posterioridad.

Retomando la idea, el mismo artículo 64 en su párrafo segundo, menciona que la Secretaría resolverá administrativamente las controversias que se originen en relación con el seguro del viajero o usuario de la vía sin perjuicio de que las partes sometan la controversia a los tribunales judiciales competentes.

Ahora bien, el artículo 62 de la propia ley, en su párrafo último, establece que los concesionarios y permisionarios deberán otorgar la garantía en los términos que establezca el reglamento respectivo; Si bien es cierto que la propia ley establece las garantías que deberán ser otorgadas, también lo es, que en el artículo 62 último párrafo, se establece que los concesionarios y permisionarios deberán otorgar la garantía en los términos que establezca el reglamento respectivo. Al ser expedida la ley, y no así, acto continuo el reglamento, dicha omisión es subsanada por el Reglamento del Artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, por disposición del artículo QUINTO TRANSITORIO de la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, que al respecto establece "QUE LAS DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS Y ADMINISTRATIVAS EN VIGOR SE CONTINUARAN APLICANDO, MIENTRAS SE EXPIDEN LOS NUEVOS REGLAMENTOS, SALVO EN LO QUE SE OPONGA A LA PRESENTE LEY.

### **3.3. REGLAMENTACION DEL SEGURO DEL VIAJERO EN LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO.**

La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, en su capítulo VIII hace mención de las responsabilidades, del cual se puede observar en su artículo 50, que los concesionarios responderán a los usuarios por los daños que sufran en su persona o en su equipaje en la prestación del servicio; también se estipula en este artículo, que los concesionarios deberán proporcionar un seguro que ampare los daños que pudieren ocasionarse.

En el artículo 51 de la ley citada, se menciona que el concesionario será responsable de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, así como las excepciones de dicha responsabilidad, las cuales son:

- I.- Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados.
- II.- Cuando la carga, por su propia naturaleza, sufra deterioro o daño, total o parcial, siempre que hayan cumplido en el tiempo de entrega establecido.

III.- Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos no idóneos, siempre que por la naturaleza de aquellos debieran transportarse en vehículos con otras características.

IV.- Cuando sean falsas las declaraciones o instrucciones del cargador, del consignatario o destinatario de los bienes, o del titular de la carta de porte, respecto del manejo de la carga.

Cuando el usuario del servicio pretenda que el concesionario responda por el precio total de los bienes, este tendrá que declarar el valor correspondiente, así como cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva. En caso contrario la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal por tonelada, o su parte proporcional cuando sea menor peso.

El derecho a percibir las indemnizaciones, se encuentra estipulado en el artículo 54 de la ley en cuestión, en el cual se marca que el derecho a percibir las indemnizaciones y la fijación del monto se sujetarán a lo dispuesto en el Código Civil para el Distrito Federal; así como para la prelación en el pago, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal del Trabajo. Esta fijación, también la encontramos estipulada en la Ley de Caminos,

Puentes y Autotransporte Federal, de la cual se dio la explicación correspondiente y sería obsoleto volver a darla.

En este caso, la innovación que se establece en esta ley, es su artículo 55, el cual a la letra dice:

"LAS INDEMNIZACIONES A QUE SE REFIERE EL PRESENTE CAPITULO, DEBERAN CUBRIRSE EN UN PLAZO MAXIMO DE NOVENTA DIAS NATURALES, CONTADO A PARTIR DE QUE SE PRESENTE LA RECLAMACION CORRESPONDIENTE".

Esta innovación, se considera importante, toda vez que obliga a la autoridad administrativa a proceder en una forma expedita y veraz, aunque podría traer aparejada una serie de errores que la misma autoridad cometiera, provocando una carga procesal para los casos de revisión de la resolución emitida por la autoridad concedora de la reclamación en primer instancia.

Ahora bien, este artículo es considerado en beneficio del usuario del transporte, en virtud de que al poner término al pago de las indemnizaciones, éste tendrá la certeza de que en dicho término debe de haberse resuelto su reclamación, siempre y cuando haya sido procedente y comprobado su derecho a la indemnización en los términos correspondientes.

En el artículo 53 de este ordenamiento legal, se tiene que la obligación de los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros o de carga, de garantizar los daños que puedan ocasionarse a terceros en su persona y sus bienes, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el equipo o por la carga, será en los términos que autorice la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

### 3.4. REGLAMENTACION DEL SEGURO DEL VIAJERO EN LA LEY DE AVIACION CIVIL.

El seguro del viajero lo encontramos regulado en esta ley dentro de su capítulo XII, referente a la responsabilidad por daños; definiendo lo referente a los daños a pasajeros, carga y pasaje, dentro del artículo 61, el cual nos dice que en caso de pasajeros se entenderá que los daños se causaron en el transporte, si ocurren desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave hasta que ha descendido de la misma; así en el equipaje es desde el momento en que expida el concesionario o permisionario el talón correspondiente hasta que entregue el equipaje al pasajero en el punto de destino; con referencia a la carga se menciona que es desde el momento en que el concesionario o permisionario recibe la carga bajo su custodia hasta que la entregue al consignatario respectivo, en este último caso la responsabilidad del concesionario se interrumpirá cuando la carga le sea retirada por orden de autoridad competente.

En el caso de daños a pasajeros, se tiene que el derecho a percibir indemnización se ajustará a lo dispuesto en el artículo 1915 del Código Civil, situación mencionada con antelación, pero con la novedad de lo estipulado en el primer párrafo del artículo 62 de esta ley, en el cual se manifiesta lo siguiente:

"...SALVO POR LO QUE SE REFIERE AL MONTO QUE SERA EL TRIPLE DE LO PREVISTO EN DICHO ARTICULO...".

En lo referente a la prelación en el pago de las indemnizaciones, se tiene que al igual que en los puntos anteriores, se remite a la Ley Federal del Trabajo en lo dispuesto en su artículo 501.

En el artículo 66 se marca que las reclamaciones para los casos de pérdida o avería de la carga o equipaje facturado, deberán presentarse ante el concesionario o permisionario dentro de los quince días siguientes contados a partir de la fecha de entrega o de la fecha en que debió hacerse la misma, y que en caso contrario se perderá el ejercicio de la acción correspondiente.

Para el caso de carga o equipaje facturado, las acciones para exigir las indemnizaciones correspondientes prescribirá en el plazo de noventa días a partir de la fecha en que debió entregarse la carga o el equipaje facturado.

En el caso del pago de indemnizaciones por daños a las personas, se tiene que el derecho a exigir dicho pago, prescribe en el plazo de un año, a partir de la fecha de los hechos que dieron nacimiento de dicho derecho, o en su defecto, de la fecha de iniciación del viaje previsto en el contrato de transporte.

En esta ley, al igual que en la de transporte ferroviario, se marcan los casos de exención de responsabilidad de los concesionarios y permisionarios, las cuales son iguales que las de la ley mencionada.

Se tiene que será nula de pleno derecho toda cláusula que se inserte en los contratos de transporte con objeto de establecer límites de responsabilidad inferiores o que establezcan causas de exoneración de responsabilidad distintas de las previstas en este ordenamiento jurídico.

En el caso de daños a terceros, se observará en su capítulo correspondiente, que cuando se causen daños a las personas, se cubrirá la indemnización correspondiente conforme a lo señalado con anterioridad; para el caso de objetos en la superficie, se tiene que el monto de la indemnización será de hasta treinta y cinco mil salarios mínimos.

Para el caso de daños a terceros, se entiende que son causados cuando por la operación de una aeronave, por objetos desprendidos de la misma o por abordaje, se causen daños a personas o cosas que se encuentren en la superficie. Las acciones para exigir las indemnizaciones en el caso de ocurrir estos daños, prescribirán en un año a partir de la fecha en la cual ocurrieron los hechos.

Las reclamaciones por daños deberán ser hechas valer ante el concesionario o permisionario y, en el caso de servicio de transporte aéreo privado no comercial, ante el propietario o poseedor de la aeronave.

De conformidad con el artículo 91 de la ley en mención, se tiene que para la interposición del recurso administrativo de revisión, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

**3.5. SUPLETORIEDAD DEL CODIGO CIVIL Y DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO, PARA EL PAGO DE LA INDEMNIZACION EN EL SEGURO DEL VIAJERO.**

Como fue mencionado anteriormente, la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, al hacer mención sobre el seguro del viajero, menciona también que será aplicado supletoriamente el Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal, en cuanto al derecho a percibir las indemnizaciones y la fijación del monto.

Esto es, que aplicando el Código Civil de una manera supletoria, tal y como lo permite el artículo 4o., y lo establece el artículo 64 de la ley citada con antelación, tenemos que el propio código, en su artículo 1915 párrafo segundo a la letra dice:

"CUANDO EL DAÑO SE CAUSE A LAS PERSONAS Y PRODUZCA LA MUERTE, INCAPACIDAD TOTAL O PERMANENTE, PARCIAL PERMANENTE, TOTAL TEMPORAL O PARCIAL TEMPORAL, EL GRADO DE LA REPARACION SE DETERMINARA ATENDIENDO A LO DISPUESTO POR LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO. PARA CALCULAR LA INDEMNIZACION QUE CORRESPONDA SE TOMARA COMO BASE EL CUADRUPLO DEL SALARIO MINIMO DIARIO MAS ALTO QUE ESTE EN VIGOR EN LA REGION Y SE EXTENDERA AL NUMERO DE DIAS QUE PARA CADA UNA DE LAS INCAPACIDADES MENCIONADAS SENALA LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO. EN CASO DE MUERTE LA INDEMNIZACION CORRESPONDERA A LOS HEREDEROS

DE LA VICTIMA".

Esto es que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para calcular el monto de la garantía que tienen que otorgar los transportistas, lo hace de la siguiente manera, calcula el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por el importe que señala la propia Ley Federal del Trabajo en caso de muerte, que es el de setecientos treinta días de salario, esto por el cuádruplo y a su vez por cuarenta y uno, que es el número total de pasajeros que se tienen en una unidad del autotransporte federal de pasajeros.

Ahora bien, la Ley Federal del Trabajo en su artículo 502, menciona los setecientos treinta días de salario en caso de muerte; en el artículo 501 menciona a las personas que tendrán derecho a percibir la indemnización en el supuesto caso, dicho artículo, a la letra dice:

"TENDRAN DERECHO A RECIBIR LA INDEMNIZACION EN LOS CASOS DE MUERTE:

I.- LA VIUDA, O EL VIUDO QUE HUBIERE DEPENDIDO ECONOMICAMENTE DE LA TRABAJADORA Y QUE TENGA UNA INCAPACIDAD DE 50% O MAS, Y LOS HIJOS MENORES DE DIECISEIS AÑOS Y LOS MAYORES DE ESTA EDAD SI TIENEN UNA INCAPACIDAD DE 50% O MAS;

II.- LOS ASCENDIENTES OCURRIRAN CON LAS PERSONAS MENCIONADAS EN LA FRACCION ANTERIOR, A MENOS QUE SE PRUEBE QUE NO DEPENDIAN ECONOMICAMENTE DEL TRABAJADOR;

III.- A FALTA DE CONYUGE SUPERSTITE, CONCURRIRA CON LAS PERSONAS SENALADAS EN LAS DOS FRACCIONES ANTERIORES, LA PERSONA CON QUIEN EL TRABAJADOR VIVIO COMO SI FUERA SU CONYUGE DURANTE LOS CINCO AÑOS QUE PRECEDIERON INMEDIATAMENTE A SU MUERTE, O CON LA QUE TUVO HIJOS, SIEMPRE QUE AMBOS HUBIERAN PERMANECIDO LIBRES DE MATRIMONIO DURANTE EL CONCUBINATO.

IV.- A FALTA DE CONYUGE SUPERSTITE, HIJOS Y ASCENDIENTES, LAS PERSONAS QUE DEPENDIAN ECONOMICAMENTE DEL TRABAJADOR CONCURRIRAN CON LA PERSONA QUE REUNA LOS REQUISITOS SENALADOS EN LA FRACCION ANTERIOR, EN LA PROPOSICION EN QUE CADA UNA DEPENDIA DE EL; Y

V.- A FALTA DE LAS PERSONAS MENCIONAS EN LAS FRACCIONES ANTERIORES, EL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL.

El orden establecido en el articulo citado, es en el cual se deberá pagar la indemnización a las personas que dependian económicamente del occiso en el supuesto caso.

Para concluir, tenemos que el artículo 513 de la Ley Federal del Trabajo es el que señala la tabla de las indemnizaciones en caso de incapacidades, la cual por la extensión de su contenido, no se transcribirá en el presente trabajo, ya que el sentido del mismo, no es de materia laboral, sino de materia administrativa, y más aún es en específico de lo relacionado con el seguro del viajero y el procedimiento que es seguido por la autoridad competente para su resolución en caso de un percance en el autotransporte, así como de la indemnización que las propias leyes de la materia establecen, más esto no implica que no tenga ingerencia dicha tabla con la indemnización que tiene que ser pagada en caso de un siniestro, esto es, si al ocurrir un siniestro resulta lesionado un pasajero y por el mismo, queda disminuido en sus facultades para laborar, se tendrá que acudir a dicha tabla para ver el porcentaje que habrá de pagarsele por dicha disminución en su capacidad.

## CAPITULO IV.

### EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO.

#### 4.1. LA POSIBILIDAD DE UNIFICAR EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO EN LA LEGISLACION MEXICANA.

La necesidad de hacer codificaciones nació desde la época antigua en la que se hizo indispensable sistematizar, a través de la recopilación, determinados ordenamientos.

Código y recopilación pueden ser sinónimos, sin embargo con el primer vocablo se alude actualmente al resultado de un proceso codificador que adquirió una connotación específica a partir del siglo XVI.

El Código como producto del proceso de la codificación del Derecho que se desarrolló en Europa continental a partir del siglo XVII, se distingue de todas las figuras escritas de derecho anteriores porque no pretendió consignar todo el derecho ya

existente.

La idea de codificación es un postulado de la Ilustración y del racionalismo europeo que se inició en el siglo XVIII. La idea de codificación no es la de recopilar en un sólo texto diversas leyes vigentes, La codificación es la reunión de leyes que se refieren a una rama jurídica en un solo cuerpo, presididas en su formación por una unidad de criterios y de tiempo.

Cabanellas indica que puede definirse el Código como la ley única que, con plan, sistema y método, regula alguna rama del Derecho Positivo. (8)

Cabe hacer mención que en la mayor parte de los países no existe una codificación sistematizada y unificada de normas de Derecho Administrativo y lo que más se ha logrado en algunos, es formular códigos de procedimientos administrativos. En México, no tenemos precedentes de un código administrativo federal.

Es un hecho que el Derecho Administrativo es posiblemente la más dinámica y cambiante de las materias jurídicas, pues la producción de normas tanto a nivel legislativo como reglamentario, es impresionante en nuestro país en los últimos años; tan es así que existen opiniones en el sentido que estamos ante un fenómeno de hiperlegislación, y que estadísticamente el número de disposiciones jurídicas de Derecho Administrativo, supera a las que en una misma etapa se emiten en otras áreas de

8.- Acosta Romero, Higuél, op. cit., pp. 46

derecho público, e inclusive de derecho privado.

Este fenómeno por una parte vigoriza la figura del Derecho Administrativo, y por otra la especializa hasta llegar a formar campos reducidos de normas sumamente especializadas que evolucionan en muchos aspectos conforme al criterio de los funcionarios que las aplican, y de los autores que las plasman en iniciativas y que evidentemente provocan un tratamiento distinto en materia de instituciones administrativas, procedimientos y recursos.

La abundancia o amplitud normativa no entorpece la labor de metodización. Puede entorpecerla en una etapa previa, que no se debe confundir con la codificación, la de la compilación o el digesto sistemático a través de un plan. El código, al contrario, si bien es cierto que es una tarea de planificación, es también una tarea de inducción normativa. El estudio del derecho administrativo puede enfrentarse a la pleyade de normas dispersas, muchas veces contrapuestas, distinguiendo de ese universo disperso, a través de una labor de inducción, ciertos principios básicos de nuestra ciencia jurídica, enrolada, en el derecho público interno.

Existe cierta opinión generalizada en el sentido de que el contenido de un código administrativo puede ser el relativo a los diferentes procediminetos, pero en este aspecto, no sería un código administrativo general, que de alguna manera compila las

diversas disposiciones de procedimiento administrativo que se encuentran dispersas en las muchas leyes que existen y que previene el procedimiento. Ejemplo de estos casos pudiera decirse que es el de las leyes de procedimientos de España y de Alemania, así como la de Argentina. Sin embargo, es conveniente por una parte, reconocer que la diversidad de los procedimientos, plazos, actos, ejecución y recursos que existen en las leyes administrativas, presentan un reto, y por la otra, parece que sería una desconsideración establecer disposiciones sustantivas sobre la tipología y clasificación del acto administrativo, sus modalidades, su comunicación a los particulares, el alcance de sus efectos, sus facultades, la temática de la invalidez o ineficacia, así como los diversos procedimientos previos de constitución del acto, así como de cumplimiento posterior y de ejecución.

En general, la ley española, en su título primero, se refiere a los órganos administrativos en disposiciones que actualmente contiene nuestra Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la Ley Federal de las Entidades Paraestatales y algunas otras disposiciones presupuestarias.

También contiene previsión sobre los requisitos del acto administrativo. En relación a los procedimientos, aseguran la legalidad, la audiencia, y otros principios que sin perder la utilidad y eficacia se establecen en esta ley.

La ley alemana reconoce un principio muy importante que es el procedimiento de derechos difusos, en opinión de algún sector de la doctrina, en el que cincuenta o más personas ejercitan o accionan procedimientos de interés común.

La ley argentina optó por el trámite procedimental stricto sensu, incluido el de los recursos, se prevea en reglamentos y en consecuencia, la ley argentina de procedimientos viene a ser una Ley Marco de referencia, que remite a los diversos reglamentos de la materia específica del procedimiento. (9)

---

9.- Acosta Romero, Miguel, op. cit., pp. 693 y siguientes

#### 4.2. REGLAS GENERALES DE LA LEY FEDERAL DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO.

El ámbito de aplicación de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, es bastante restringido, toda vez que no será aplicable a las materias de carácter fiscal, financiero, responsabilidad de los servidores públicos, electoral, competencia económica, justicia agraria y laboral, así como al Ministerio Público en ejercicio de sus funciones.

Al hablar de las reglas generales, no podemos dejar de mencionar lo que significa el acto administrativo, toda vez, que las resoluciones dictadas por una autoridad administrativa, son actos administrativos ya sean de carácter general o de carácter individual, así bien, Miguel Acosta Romero lo define como una manifestación unilateral y externa de la voluntad, que expresa una decisión de una autoridad administrativa competente, en ejercicio de la potestad pública. Esa decisión crea, reconoce, modifica, transmite, declara o extingue derechos u obligaciones, es generalmente ejecutivo y se propone satisfacer el interés general. (10)

La propia ley en mención, nos señala los elementos y requisitos que debe contener dicho acto, entre los que se presentan:

10.- Acosta Romero, Miguel, op. cit., pp. 633

- I.- Ser expedido por órgano competente.
- II.- Tener objeto que pueda ser materia del mismo.
- III.- Cumplir con la finalidad de interés público regulado por las normas en que se concrete, sin que puedan perseguirse fines distintos.
- IV.- Hacer constar por escrito y con la firma autógrafa de la autoridad que lo expida.
- VI.- Estar fundado y motivado debidamente.
- VII.- Ser expedido conforme a las disposiciones del procedimiento respectivo, previstas en esta Ley.
- VIII.- Ser expedido sin que medie error sobre el objeto, causa o motivo o sobre el fin del acto.
- IX.- Ser expedido sin que medie dolo o violencia en su emisión.
- X.- Mencionar el órgano del cual emana.
- XII.- Ser expedido sin que medie error respectivo a la referencia específica de identificación del expediente, documentos o nombres completos de las personas.

XIII.- Ser expedido señalando lugar y fecha de la emisión.

XIV.- Tratándose de actos administrativos que deban notificarse deberá hacerse mención de la oficina en que se encuentre y pueda ser consultado el expediente respectivo.

XV.- Tratándose de actos administrativos recurribles deberá hacerse mención de los recursos que procedan.

Así como la misma ley nos menciona los elementos y requisitos del acto administrativo, así hace mención de la nulidad y anulabilidad del acto administrativo.

La presente ley en su Título Tercero, habla del procedimiento administrativo, señalando que sus disposiciones son aplicables a la actuación de los particulares ante la Administración Pública Federal, así como a los actos a través de los cuales se desenvuelve la función administrativa, la que en el procedimiento se desarrollará con arreglo a los principios de economía, celeridad, eficacia, legalidad, publicidad y buena fe.

El procedimiento administrativo podrá iniciarse de oficio o a petición de parte interesada; en el caso que nos ocupa como lo es el del seguro del viajero, es a petición de parte interesada o de sus derechohabientes en caso de fallecimiento del interesado, el

procedimiento continuará de oficio, sin perjuicio del impulso que puedan darle los interesados. En caso de corresponderles a estos últimos y no lo hicieren, operará la caducidad en los términos previstos en la Ley.

En el capítulo respectivo, se marcan los impedimentos para que un servidor público intervenga o conozca de un procedimiento administrativo, los cuales son:

- 1.- Cuando tenga interés directo o indirecto en el asunto...
- 2.- Tenga interés su cónyuge, sus parientes consanguíneos en línea directa sin limitación de grados, colaterales dentro del cuarto grado o los afines dentro del segundo.
- 3.- Hubiere parentesco de consanguinidad dentro del cuarto grado o de afines dentro del segundo, con cualquiera de los interesados, con los administradores de entidades o sociedades interesadas o con los asesores, representantes legales o mandatarios que intervengan en el procedimiento.
- 4.- Exista amistad o enemistad manifiesta que se hagan patentes mediante hechos o actitudes evidentes del servidor público que la demuestre objetivamente o con alguna de las personas mencionadas en el apartado anterior.
- 5.- Intervenga como perito o como testigo en el asunto de que

se trate.

6.- Tenga relación de servicio, sea cual fuera su naturaleza con las personas físicas o morales interesadas directamente en el asunto.

7.- Por cualquier otra causa prevista en Ley.

El capítulo IV habla de los términos y plazos, marca como días inhábiles los sábados, domingos, 5 de mayo, 10. de septiembre, además de los que establece la Ley Federal del Trabajo, así como los días en que tengan vacaciones generales las autoridades competentes o aquellos en que se suspendan las labores, que se hagan del conocimiento público por acuerdo del Titular de la Dependencia y se publique en el Diario Oficial de la Federación. En dicho capítulo, también se contempla la habilitación de días inhábiles cuando así lo requiera el asunto.

También señala que las diligencias o actuaciones del procedimiento administrativo se realizarán conforme al horario que la dependencia establezca y publique en el Diario Oficial de la Federación, y en su defecto el de las 8:00 a las 18:00 horas, así como la ampliación de los términos que no excederá de la mitad del plazo previsto originalmente.

El capítulo V hace referencia a que los interesados en un procedimiento administrativo tendrán derecho de conocer en cualquier momento, el estado de su tramitación, recabando la oportuna información en las oficinas correspondientes; así como solicitar copias certificadas a su costa.

El capítulo VI menciona las formas de notificaciones, citatorios, emplazamientos, requerimientos, solicitud de informes o documentos, los cuales los divide en personales, mediante oficio entregado por mensajero o correo certificado con acuse de recibo o telefax, por edicto; en actos distintos a los anteriores, las notificaciones podrán realizarse por correo ordinario, mensajería, telegrama o telefax. El capítulo VII habla de la impugnación de notificaciones, donde su plazo es de quince días para interponer dicha impugnación.

En el capítulo VIII se señala que los escritos iniciales deben de ser presentados ante el órgano competente; sino es así, el órgano incompetente que lo haya recibido lo remitirá en un plazo de cinco días, al competente, en tal caso se tendrá como fecha de presentación la del acuse de recibo del órgano incompetente, salvo que éste aperciba al particular en el sentido de que su recurso se recibe sólo para el efecto de ser turnado a la autoridad competente; así como la prevención con un término de cinco días.

En este mismo capitulo, se autoriza al Titular del Órgano administrativo a realizar la acumulación, sin que proceda recurso alguno contra el acuerdo de dicha acumulación.

El capitulo IX, hace mención de la tramitación, dentro del articulado correspondiente a dicho capitulo, se encuentra: "Las cuestiones incidentales que se susciten durante el procedimiento no suspenderán la tramitación del mismo, incluyendo la recusación, en la inteligencia que de existir un procedimiento incidental de recusación, éste deberá resolverse antes de dictarse resolución definitiva o en la misma resolución".

Los incidentes deberán ser presentados por escrito dentro de los cinco días siguientes a la notificación del acto impugnado, así como las pruebas que se estimen pertinentes, de las cuales el término para su desahogo no excederá de diez días.

En los procedimientos administrativos se admitirán toda clase de pruebas, excepto la confesional de las autoridades, sin que quede dentro de dicha excepción la petición de informes. En dicho procedimiento, el desahogo de pruebas se realizará dentro del plazo de tres a quince días contados a partir de la admisión de las mismas, para dicho desahogo la autoridad administrativa lo notificará con tres días de anticipación.

El informe justificado deberá ser emitido dentro del plazo de quince días, salvo disposición que establezca otro plazo.

Concluida la tramitación del procedimiento administrativo y antes de dictar resolución se pondrán las actuaciones a disposición de los interesados, para que formulen sus alegatos por escrito dentro de un plazo de cinco a diez días.

El procedimiento administrativo termina por las razones establecidas en el capítulo X de la Ley en mención, las cuales son:

I.- La resolución del mismo.

II.- El desistimiento.

III.- La renuncia al derecho en que se funde la solicitud, cuando tal renuncia no esté prohibida por el ordenamiento jurídico.

IV.- La declaración de caducidad.

V.- La imposibilidad material de continuarlo por causas sobrevenidas.

VI.- El convenio de las partes, siempre y cuando no sea contrario al ordenamiento jurídico ni verse sobre materias que no sean susceptibles de transacción, y tengan por objeto satisfacer el interés público, con el alcance, efectos y régimen jurídico específico que en

cada caso prevea la disposición que lo regula.

En el capítulo XI, se habla de las visitas de verificación, las cuales se dividen, en:

a) Ordinarias.- Se efectúan en días y horas hábiles.

b) Extraordinarias.- Se efectúan en cualquier tiempo.

Los verificadores en sus visitas deberán llevar orden escrita con firma autógrafa de la autoridad competente, además deberán exhibir credencial vigente con fotografía expedida por la autoridad competente que lo acredite para desempeñar dicha función.

De toda visita de verificación se levantará acta circunstanciada, en presencia de dos testigos, dejando copia de dicha acta, así como de la orden de verificación.

El recurso que concede esta Ley, es el de revisión el cual es regulado en el título sexto; del cual desprendemos que se concede como un recurso optativo, con un plazo de interposición de quince días contado a partir del día siguiente a aquel en que hubiere surtido efectos la notificación de la resolución que se recurra. De dicho recurso se hablará más ampliamente con posterioridad.

Para la aprobación en el Congreso de la Unión de presente ordenamiento legal, dicho ordenamiento fue motivado de la siguiente manera:

"TODO ESTADO DEMOCRATICO QUE SE PRECIE DE SERLO TIENE LA OBLIGACION INELUDIBLE DE DAR CERTEZA Y SEGURIDAD JURIDICA A SUS RELACIONES CON LOS PARTICULARES.

LAS ADMINISTRACIONES PASADAS, INCLUYENDO LA ACTUAL, HAN REALIZADO REFORMAS ADMINISTRATIVAS COMO PARTE DEL PROYECTO NACIONAL, PARA EFICIENTAR LA ACTIVIDAD DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL MEDIANTE CAMBIOS INTERNOS TENDIENTES A ERRADICAR VICIOSAS PRACTICAS ADMINISTRATIVAS, SIMPLIFICAR LOS TRAMITES QUE ANTE LAS DIVERSAS INSTANCIAS DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL PRESENTAN LOS PARTICULARES, A TRAVES DE ADECUACIONES EN EL AMBITO INTERNO DE LA ADMINISTRACION, AL IGUAL QUE REFORMAS A DIVERSAS LEYES ADMINISTRATIVAS. SIN EMBARGO, CONSIDERAMOS QUE CUALQUIER REFORMA ADMINISTRATIVA, POR MUY PROFUNDA QUE SEA, SERIA INSUFICIENTE Y NO LOGRARIA UNA AUTENTICA JUSTICIA ADMINISTRATIVA, SI NO ES CONSOLIDADA MEDIANTE LA INCORPORACION A NUESTRO SISTEMA JURIDICO DE UNA LEY FEDERAL DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA LOGRAR, DESDE EL PUNTO DE VISTA JURIDICO, UNA ACTUACION UNITARA, CONGRUENTE Y SISTEMATICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL.

LAS MULTIPLES LEYES ADMINISTRATIVAS QUE REGULAN LA ACTIVIDAD DE LOS ADMINISTRADOS; EL APARATO BUROCRATICO PARA HACER CUMPLIR TALES LEYES; LA LENTITUD DE MUCHOS DE LOS TRAMITES QUE HAY QUE

AGOTAR ANTE LA ADMINISTRACION; INEFICIENCIAS; EN MUCHOS CASOS DUPLICIDAD DE FUNCIONES; INSEGURIDAD E INDEFENSION JURIDICA QUE AUN SUBSISTEN EN ALGUNAS INSTANCIAS DE LA ADMINISTRACION PUBLICA, COLOCAN A LOS ADMINISTRADOS EN UNA SITUACION TAN DIFICIL QUE HOY EN DIA RESULTA INPOSTERGABLE LA ORDENACION DE PRINCIPIOS QUE GRADUALMENTE SE INSTITUCIONALICEN, PARA CONTRARRESTAR LOS ELEMENTOS NOCIVOS DE LA FUNCION ADMINISTRATIVA". (11)

---

11.- Exposición de Motivos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo en el II. Congreso de la Unión, México 1994, pp. 1 y siguientes.

#### 4.3. DESVENTAJAS QUE CONTIENE LA LEY FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS PARA EL SEGURO DEL VIAJERO.

En el artículo 3o. fracciones V y VI, se vuelve redundante y poco práctica la ley, toda vez que en la primera de las fracciones en mención, se estipula que el acto administrativo, debe de estar fundado y motivado, situación que de igual manera se encuentra mencionada en la fracción VI, con la diferencia de que en ésta última se menciona la palabra "DEBIDAMENTE"; es por lo cual, se considera redundante dicho requisito del acto administrativo, en virtud de que éste debe de estar fundado y motivado debidamente.

La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en su artículo 14, hace mención de que el procedimiento administrativo podrá iniciarse de oficio o ha petición de parte interesada. A diferencia del procedimiento en el seguro del viajero, el cual se inicia únicamente a petición de parte interesada, así como su continuidad, previamente agotado el principio de definitividad, ante la transportista responsable.

En el capítulo referente a los interesados no se señala si el representante o apoderado debe de ser licenciado en derecho; esto se considera inadecuado, toda vez que para participar en el procedimiento, interponer recursos, etc., sería necesaria la

participación de un abogado, en virtud de que éste por la serie de conocimientos adquiridos sobre la materia, no retardaría ni obstaculizaría el procedimiento administrativo, y por ende se podrían desarrollar en una forma más idónea los principios de economía y celeridad, que estipula el mismo artículo 13 de la ley en mención.

El artículo 28 segundo párrafo señala como días inhábiles, sin contar con los estipulados en la Ley Federal del Trabajo, los días 5 de mayo y 1 de septiembre; pero estos días en realidad no realizan una afectación de trascendencia en los plazos y términos del procedimiento, en realidad se considera que la afectación es realizada en lo que a continuación se describe:

"... ASI COMO LOS DIAS EN QUE TENGAN VACACIONES GENERALES LAS AUTORIDADES COMPETENTES..."

Como se denota claramente, dicha disposición resulta ser una afectación a los intereses de las personas que interpongan la queja del seguro del viajero, toda vez que en su mayoría, estas son personas que viven en una forma poco desahogada económicamente, y por otro lado, la autoridad administrativa cuando son vacaciones generales, siempre mantiene personal a disposición.

Ahora bien, en el seguro del viajero, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mantiene al personal encargado de la tramitación y resolución de dicho seguro, en las guardias que se marcan dentro de las vacaciones, porque como es bien sabido, en vacaciones generales, es el tiempo en que acontecen más siniestros dentro del transporte en general y primordialmente en el autotransporte; todo ello es por lo que se considera como una gran desventaja y obstaculización dicha disposición legal, afectando los intereses de los viajeros en general.

En el capítulo respectivo a la impugnación de notificaciones, en la fracción III del artículo 41, se señala que la autoridad competente para resolver el recurso administrativo estudiará los agravios expresados contra la notificación; pero en dicho capítulo no se señala ante quien se presentará y quien lo resolverá.

#### 4.4. LOS RECURSOS EN MATERIA ADMINISTRATIVA Y EL RECURSO DE REVISIÓN COMO ÚNICO EN LA LEY FEDERAL DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO.

En la doctrina ha sido vertida toda suerte de opiniones, al respecto existe quienes en un extremo afirman su existencia como correlato natural del poder de ejecución de la Administración, o aquellos que niegan palmariamente la posibilidad de su admisión en el marco constitucional.

Sea cual fuere la posición adoptada, es evidente y nadie lo niega, que en la órbita administrativa existen órganos que tienen competencia para decidir reclamos interpuestos por particulares afectados, competencia que algunas veces les ha sido estatuida por disposición del Ejecutivo, quien a su vez las tiene originariamente por disposición constitucional; y otras, les ha sido diferida por la ley formal especial; es decir, que son órganos con potestad para componer intereses controvertidos; y, por ende, siguiendo en este sentido, órganos con competencia para dictar actos administrativos jurisdiccionales; pues, precisamente, los actos que materializan el ejercicio de esa potestad son los actos administrativos jurisdiccionales.

Estos actos administrativos jurisdiccionales presentan un régimen peculiar, en cuanto a más de los caracteres comunes del acto

administrativo, lucen determinadas notas particularmente acentuadas, y ello así, por cuanto en el acto jurisdiccional adquieren especial relevancia; en la forma, el respeto de las garantías del debido proceso; y en lo sustancial, la preocupación básica por la vigencia de la legalidad.

Cabe no olvidar que el acto administrativo jurisdiccional emana de un órgano integrado en una organización jerárquica, que como tal, ha de suponer entre sus componentes, conductas acordes de modo que la actividad administrativa resulte orientada y no aparezca como un conjunto de voluntades dispersas.

La Administración Pública y los órganos que la integran están subordinados a la ley. El funcionario y empleado público tienen como punto de partida y límite de su actividad, el circunscribirse a la ley que determina su competencia. Todo acto administrativo debe emanar del cumplimiento de una ley. Los particulares tienen derecho a que los órganos administrativos se sujeten a la ley y se cumplan cada uno de los elementos propios del acto administrativo, como son la competencia, motivo, objeto, finalidad y forma.

En nuestra legislación el particular, lesionado en su interés legítimo, al utilizar los recursos administrativos, cuenta con garantía para impugnar los actos ilegales de la Administración. Correlativamente es una obligación de los órganos administrativos

mantener el principio de legalidad por medio de la revisión de oficio.

En los recursos administrativos el poder público no actúa como parte, ni participa en un procedimiento jurisdiccional. Se concreta a confirmar, revisar o modificar su propio acto, o el de una dependencia inferior, para determinar si se ha ajustado a la ley, y si es, en su caso, de cubrirse una indemnización por los actos perjudiciales.

El principio de legalidad es la piedra angular del Estado de derecho, que abarca todos los aspectos de la acción de los órganos públicos, que ocasione a un particular un agravio debe ser corregida dentro del orden jurídico.

Aunque conocidos en la legislación administrativa federal anterior, los recursos administrativos adquieren una nueva fisonomía sobre todo, cuando la Suprema Corte reconoce la procedencia del amparo administrativo, siempre que hayan sido agotados los recursos o medios de defensa de que el particular dispone, en contra de las resoluciones administrativas que lo perjudiquen.

En la doctrina administrativa se distinguen dos situaciones diversas: el recurso que se reduce a la mera determinación de la legalidad del acto administrativo; y el recurso que aparece como una segunda instancia, dentro de la propia administración, en el

cual el acto es considerado y se dicta una nueva resolución.

Serra Rojas define al recurso administrativo como la defensa legal que tiene el particular afectado para impugnar un acto administrativo ante la propia autoridad que lo dictó, el superior jerárquico u otro órgano administrativo, para que lo revoque, anule o lo reforme una vez comprobada la ilegalidad o inoportunidad del acto.(12)

En otras palabras, el recurso administrativo es la defensa legal que antecede a cualquier intervención judicial o contencioso-administrativa. Los recursos administrativos se plantean ante y se resuelven por la Administración.

Los principales recursos administrativos en la realidad de nuestras leyes administrativas son:

- I.- RECURSOS ORDINARIOS que pueden interponerse en lo general, contra cualquier acto o motivo ante la misma autoridad que dictó la resolución que agravia al particular. Estos recursos agotan la vía administrativa y abren el procedimiento judicial o el contencioso administrativo.

Tal es el caso de la reconsideración, revocación, reposición, oposición o reclamación.

12.- Serra Rojas, Andrés, Derecho Administrativo, Tomo II, 15 ed., editorial Porrúa, México 1992, pp. 727

II.- RECURSOS ORDINARIOS que pueden interponerse ante el superior jerárquico de la autoridad que dictó la resolución que agravia al particular, pero no agota la vía administrativa. Se le llama también recurso de alzada, recurso de revisión, jerárquico.

III.- RECURSOS ESPECIALES que pueden interponerse ante un organismo administrativo especial o distinto de los organismos que han dictado la resolución y pueden afectar o no la vía administrativa.

Los recursos ordinarios, que agotan la vía administrativa, pueden interponerse ante la misma autoridad que dictó la resolución que agravia o perjudica al particular. Tenemos en primer término la reconsideración administrativa, llamada recurso de reposición o recurso gracioso. La doctrina española llama a este recurso, recurso de reposición previo al contencioso administrativo.

El recurso de reconsideración administrativa se da frente a los actos que agotan la vía administrativa y constituye un derecho que tiene el particular agraviado, para solicitar de la autoridad que dictó una resolución administrativa, la modifique o reconsidere por afectar un derecho subjetivo.

Otro de los recursos es el de la revocación administrativa, del cual tenemos que revocar es dejar sin efecto un acto jurídico, en particular un acto administrativo. La voz procede de revocatio,

79  
**ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

nuevo llamamiento. En términos generales es dejar sin efecto una decisión. Comprende también la anulación, sustitución de una orden o fallo por una autoridad administrativa.

Para el maestro Miguel Acosta Romero la revocación administrativa es el acto por medio del cual el órgano administrativo deja sin efectos, en forma total o parcial, un acto previo perfectamente válido, por razones de oportunidad, técnicas, de interés público o de legalidad. (13)

En algunas ocasiones ha sido empleada como reconsideración, recurso jerárquico, oposición o inconformidad.

Entre los recursos ordinarios que se dan frente a los actos que no agotan la vía administrativa, que pueden interponerse ante el superior jerárquico de la autoridad que dictó la resolución que agravia al particular, tenemos la revisión jerárquica.

En la teoría del derecho administrativo, el recurso jerárquico es el que con más frecuencia se emplea, porque resulta más como dirigirse a un funcionario superior para que modifique el acto lesivo. Es un principio de derecho administrativo que el recurso jerárquico debe concederse expresamente por una ley o reglamento.

La revisión jerárquica es un recurso administrativo establecido por la ley. Con frecuencia cada una de las leyes administrativas alude a dichos recursos. Este recurso se interpone ante el

13.- Acosta Romero, Miguel, op. cit., pp. 668

superior jerárquico de la autoridad administrativa que dictó la resolución para que revise la legalidad u oportunidad de la misma.

En el caso que nos ocupa, tenemos que en el título sexto de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se menciona al recurso de revisión, como único recurso que se podrá interponer a un procedimiento regulado por esta ley.

De conformidad con el artículo 83 de la ley en mención, el recurso mencionado en el párrafo anterior será optativo, el cual a la letra dice:

"LOS INTERESADOS AFECTADOS POR LOS ACTOS Y RESOLUCIONES DE LAS AUTORIDADES ADMINISTRATIVAS QUE PONGAN FIN AL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO, A UNA INSTANCIA O RESUELVAN UN EXPEDIENTE, PODRAN INTERPONER RECURSO DE REVISION O INTENTAR LAS VIAS JUDICIALES CORRESPONDIENTES".

Este recurso tendrá que ser interpuesto en un plazo de 15 días contado a partir del día siguiente a aquel en que hubiere surtido efectos la notificación de la resolución que se recurra; deberá ser presentado ante la autoridad que emitió el acto y resuelto por el superior jerárquico, y deberá expresar lo siguiente:

I.- El órgano administrativo a quien se dirige.

II.- El nombre del recurrente y del tercero perjudicado si lo hubiere, así como el lugar que señale para efectos de notificación.

III.- El acto que se recurre y fecha en que se le notificó o se tuvo conocimiento del mismo.

IV.- Los agravios que se causan.

V.- En su caso, copia de la resolución o acto que se impugna y de la notificación correspondiente.

VI.- Las pruebas que se ofrezcan, que tengan relación inmediata y directa con la resolución o acto impugnado debiendo acompañarse las documentales con que se cuenta, incluidas las que acrediten la personalidad cuando se actúe en nombre de otro o de persona moral.

De acuerdo con el artículo 91, la autoridad encargada de resolver el recurso podrá:

I.- Desecharlo por improcedente o sobreseerlo.

II.- Confirmar el acto impugnado.

III.- Declarar la inexistencia, nulidad o anulabilidad del acto impugnado o revocarlo total o parcialmente.

IV.- Modificar u ordenar la modificación del acto impugnado o dictar u ordenar expedir uno nuevo que lo sustituya, cuando el recurso interpuesto sea total o parcialmente resuelto a favor del recurrente.

En este recurso, se tiene la supletoriedad de la queja, en el artículo 92 párrafo segundo.

Por último, tenemos que el ARTICULO SEGUNDO TRANSITORIO, declara que se derogan todas las disposiciones que se opongan a esta ley, en particular los diversos recursos administrativos de las diferentes leyes administrativas en las materias reguladas por este ordenamiento.

## CONCLUSIONES.

1.- En términos generales tenemos que el transporte en México, ha tenido una evolución escasa en los últimos años, primordialmente en lo relacionado con el transporte terrestre; como ejemplo tenemos la falta de tecnología de punta (máximos avances tecnológicos) en los Ferrocarriles Nacionales de México, los cuales han sido olvidados en los años posteriores al porfiriato, época en que fue su mayor esplendor; con la reforma realizada al artículo 28 constitucional, en la cual los ferrocarriles dejan de ser un área estratégica y pasan a ser un área prioritaria, lo cual trae aparejada la concesión de dicho medio de transporte y la evolución del mismo con la participación de la iniciativa privada.

2.- Dentro de la clasificación del transporte, se encuentra el Multimodal; el cual no es de pasajeros, sino únicamente de carga, en el que se utilizan diversos modos de transporte para cumplir con el servicio que ofrece a los usuarios del mismo.

3.- El operador de transporte multimodal, es responsable ante el usuario del servicio, en caso de sufrir un menoscabo la mercancía.

4.- Tendrá derecho el operador de transporte multimodal, a ejercitar la acción en vía de regreso, contra el transportista unimodal contratado por éste, que tenía la mercancía en el momento del percance.

5.- La finalidad del seguro del viajero es el de proteger al usuario del servicio de transporte, para que en caso de ocurrir un siniestro y dicho usuario resulte afectado por este, pueda ser resarcido por los daños sufridos en el mismo.

6.- La forma de garantizar el seguro del viajero, es a través de un contrato hecho con empresa aseguradora autorizada por la autoridad competente, o a través de un fondo de garantía que debe ser otorgado ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

7.- La autoridad competente para conocer sobre el seguro del viajero, su registro y sus reclamaciones, es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; en específico cada unidad administrativa, resolverá la reclamación sobre el medio de transporte que le compete, de conformidad con el Reglamento Interior de la propia Secretaría, el cual entró en vigor el 22 de junio de 1995; lo que dividirá los criterios de la misma autoridad administrativa, por lo tanto es menester que se reintegre el seguro del viajero a una sola unidad administrativa, tal y como se manejaba en el anterior Reglamento Interior de la propia Secretaría, el cual fue derogado.

8.- La reglamentación del seguro del viajero se realizó primeramente en la Ley de Vías Generales de Comunicación; conforme se ha tratado de individualizar cada medio de transporte, se ha dejado sin efecto en lo conducente a la reglamentación anterior, estableciendo cada Ley en específico, la forma de dicha reglamentación.

9.- La fijación del seguro del viajero en las diversas leyes surgidas en la actualidad ha sido muy similar; tan es así, que lo correspondiente al derecho a percibir indemnizaciones, así como a la fijación del monto, se encuentra establecido en todas y cada una de ellas, en las cuales se dispone que se estará a lo dispuesto en el Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal, y a la Ley Federal del Trabajo en lo que corresponda.

10.- Con respecto a la supletoriedad mencionada en el punto anterior, se tiene que el Código Civil para el Distrito Federal, en su artículo 1915, estipula la cantidad para la indemnización en la reparación del daño; diciendo que es el cuádruplo de lo daño; diciendo que es el cuádruplo de lo que marca la Ley Federal que marca la Ley Federal del Trabajo, para dicha indemnización.

11.- La Ley Federal del Trabajo, en sus artículos 500, 501 y 502 menciona lo correspondiente a la indemnización, así como el artículo 513, el cual contiene la tabla de incapacidades y los

porcentajes que deberán de ser pagados en los casos establecidos en dicha tabla.

12.- El monto de la indemnización en caso de fallecimiento del pasajero, se encuentra estipulado en el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el cual es el equivalente a mil quinientos días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, en la fecha en que se cubra; dicho monto fue modificado por el Reglamento del artículo citado, en el cual se estipula que el monto de la indemnización será de setecientos treinta días de salario mínimo general vigente. Posteriormente queda modificada dicha indemnización en cada ley en específico, tal y como se señala en puntos anteriores.

13.- En cuanto al procedimiento que se sigue en lo concerniente al seguro del viajero, se tiene que antes se aplicaba de una manera supletoria el Código Federal de Procedimientos Civiles; pero ahora, se aplicará la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, desde el día primero de Junio de mil novecientos noventa y cinco, fecha en que entra en vigor esta ley.

14.- Con la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se trata de unificar dicho procedimiento en la Legislación Mexicana, sin poder llegar a conseguir tal finalidad en una forma total, toda vez que las mismas leyes administrativas, se encuentran muy discordes unas de otras.

15.- Las disposiciones de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo son aplicables a la actuación de los particulares ante la Administración Pública Federal Centralizada, así como a los actos a través de los cuales se desenvuelve la función administrativa, con arreglo a los principios de economía, celeridad, eficacia, legalidad, publicidad y buena fe.

16.- Para cumplir con el principio de celeridad y economía procesal, se considera que deberá modificarse lo concerniente al representante o apoderado legal, determinando que dicho representante o apoderado debe ser licenciado en derecho, toda vez que para participar en un procedimiento, interponer recursos, etc., es idónea la participación de un abogado, en virtud de la serie de conocimientos que sobre la materia tiene, con lo cual no se retrasaría el procedimiento administrativo y se desarrollaría de una manera mas eficaz.

17.- Con referencia a los días inhábiles, se debe de reformar el artículo 28 segundo párrafo de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en cuanto a lo que dice: "...ASI COMO LOS DIAS EN QUE TENGAN VACACIONES GENERALES LAS AUTORIDADES COMPETENTES..."; esto se considera una afectación a el principio de celeridad, y mas aún, sabiendo que la autoridad siempre mantiene personal a disposición para que de entrada a los trámites correspondientes a su competencia.

18.- Con la entrada en vigor de la ley mencionada con antelación, se tiene que en los procedimientos administrativos que sean regulados por ésta, solo existirá un recurso, el cual es el recurso de revisión, siendo opcional, tal y como lo estipula la misma ley.

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

- 1.- ACOSTA ROMERO, Miguel; Teoría General del Derecho Administrativo, 10a. edición, ed. Porrúa, México 1991, pag. 903
- 2.- ACOSTA ROMERO, Miguel; Segundo Curso de Derecho Administrativo, 1a. edición, ed. Porrúa, México 1989, pag. 955.
- 3.- CANASI, José; Derecho Administrativo, ed. Delpa, Buenos Aires, Argentina 1981, vol. I, pag. 916
- 4.- CANASI, José; Derecho Administrativo, ed. Delpa, Buenos Aires, Argentina 1981, vol. II, pag. 724
- 5.- CANASI, José; Derecho Administrativo, ed. Delpa, Buenos Aires, Argentina 1981, vol. III, pag. 428
- 6.- CANASI, José; Derecho Administrativo, ed. Delpa, Buenos Aires, Argentina 1981, vol. IV, pag. 641
- 7.- DIEZ, Manuel María, El Acto Administrativo, 2a. edición, ed. Tipográfica Editora Argentina S.A., Buenos Aires, Argentina 1961, pag. 560

8.- FRAGA, Gabino, Derecho Administrativo, 29a. edición, ed. Porrúa, México D.F. 1990, pag. 506

9.- FORSTHOFF, Ernst, Tratado de Derecho Administrativo, ed. Instituto de Estudios Políticos, Madrid, España 1958, pag. 767

10.- LINARES, Juan Francisco, Derecho Administrativo, ed. Astrea Depalma, Buenos Aires, Argentina 1986, pag. 569.

11.- MAPELLI LOPEZ, Enrique, El Contrato de Transporte Aéreo Internacional, ed. Tecnos, Madrid, España 1968, pag. 344

12.- MARTINEZ MORALES, Rafael, Derecho Administrativo, Primer Curso, ed. Harla, México D.F. 1991, pag. 337

13.- OLIVERA TORO, Jorge, Manual de Derecho Administrativo, 4a. edición, ed. Porrúa, México D.F. 1976, pag. 382

14.- SERRA ROJAS, Andres, Derecho Administrativo: doctrina, legislación y jurisprudencia, 15a. edición, ed. Porrúa, México 1992, vol. I, pag. 839

15.- SERRA ROJAS, Andres, Derecho Administrativo: doctrina, legislación y jurisprudencia, 15a. edición, ed. Porrúa, México 1992, vol. II, pag. 783

16.-VEDEL, Georges, Derecho Administrativo, ed. Aguilar, Madrid, España 1980, pag. 759

17.- ZAMORA Y VALENCIA, Miguel Angel; Contrato Civiles, 3o. edición, ed. Porrúa, México 1989, pag. 375

#### LEYES Y CODIGOS.

-CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, ed. Berbera Editoriales, México 1995.

-CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL, EN MATERIA COMUN, Y PARA TODA LA REPUBLICA EN MATERIA FEDERAL, 59a edición, ed. Porrúa, México 1991.

-LEY DE AVIACION CIVIL, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de mayo de 1995.

-LEY DE CAMINOS PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 22 de diciembre de 1993.

-LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, 24a. edición, ed. Porrúa, México 1994.

-LEY FEDERAL DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 4 de agosto de 1994.

-LEY FEDERAL DEL TRABAJO, 66a. edición, ed. Porrúa, México 1991.

-LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL, ed. Pac, México 1992.

-LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de mayo de 1995.

-REGLAMENTO DEL ARTICULO 127 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 2 de septiembre de 1988.

-REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 19 de marzo de 1994.

-REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 21 de junio de 1995.