

103

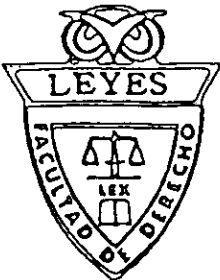


UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA  
DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

ANALISIS DE LOS CRITERIOS ADOPTADOS POR  
DIVERSAS AUTORIDADES RESPECTO DE LOS  
CONFLICTOS DERIVADOS DEL CONTRATO DE  
TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

**T E S I S**  
Q U E P R E S E N T A:  
MARIA RAMONA ISABEL CASTRO CASTRO  
PARA OPTAR POR EL TITULO DE:  
LICENCIADA EN DERECHO



MEXICO, D. F.,

2000

281299



Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

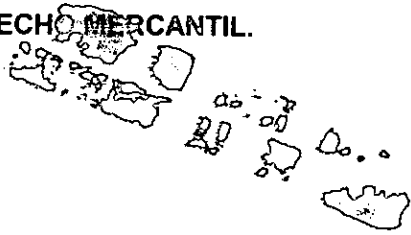
El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición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



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

## FACULTAD DE DERECHO.

### SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL.



**SR. ING. LEOPOLDO SILVA GUTIERREZ**  
DIRECTOR GENERAL DE LA ADMINISTRACION ESCOLAR  
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO  
P R E S E N T E.

La alumna MARIA RAMONA ISABEL CASTRO CASTRO, realizó bajo la supervisión de este Seminario el trabajo titulado: "ANÁLISIS DE LOS CRITERIOS ADOPTADOS POR DIVERSAS AUTORIDADES RESPECTO DE LOS CONFLICTOS DERIVADOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL", con la asesoría del LIC. GERARDO RODRIGUEZ BARAJAS, que presentará como tesis para obtener el título de Licenciada en Derecho.

El mencionado asesor nos comunica que el trabajo realizado por dicha alumna reúne los requisitos reglamentarios aplicables, para los efectos de su aprobación formal.

En vista de lo anterior, comunico a usted que el trabajo de referencia puede ser sometido a la consideración del H. Jurado que habrá de calificarlo.

Por sesión del día 3 de febrero de 1998 del Consejo de Directores de Seminario se acordó incluir en el oficio de aprobación de tesis la siguiente leyenda que se hace del conocimiento del sustentante:

*"El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad."*

Atentamente,

"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"

Ciudad Universitaria, a 13 de marzo del año 2000.

**DR. ALBERTO FABIAN MONDRAGON PEDRERO.**  
DIRECTOR.

c.c.p. Secretaría General de la Facultad de Derecho.

c.c.p. Archivo Seminario.

c.c.p. Alumno.

\*mrc.

## **AGRADECIMIENTOS**

**A DIOS:**

**Por la vida y la oportunidad.**

**A MI MADRE, SRA. MARÍA GUADALUPE CASTRO TORRES (Q.E.P.D) Y A MI PADRE, LIC. RUBÉN CASTRO GARZA:**

**Por el amor, amistad, lealtad, paciencia, honestidad, confianza, comprensión, sensibilidad, apoyo y ejemplo, que siempre me han brindado a lo largo de toda mi vida, y que considero el mejor legado que cualquier ser humano puede recibir, con todo mi cariño y agradecimiento.**

**A MIGUEL:**

**Por el amor, lealtad, amistad, paciencia, confianza, comprensión, apoyo, compañerismo, sensibilidad y atención que siempre he recibido de ti, con todo mi amor y admiración.**

**A MIS HERMANOS:**

**Por su amor, compañía y comprensión.**

**AL LIC. LUIS UGARTE ROMANO:**

**Por el cariño, comprensión, enseñanza, apoyo y paciencia que siempre he recibido de Usted, con toda mi admiración y cariño.**

**AL LIC. GERARDO RODRÍGUEZ BARAJAS:**

**Por su orientación, paciencia, enseñanza y apoyo en la elaboración y culminación del presente trabajo.**

**A ANA MARÍA Y LUIS ALFONSO:**

**Por su amistad, cariño, apoyo y comprensión.**

**A LA FACULTAD DE DERECHO, DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO:**

**A sus académicos y demás personal, y en especial a todos mis maestros, de quienes aprendí y en donde encontré una inmejorable formación profesional.**

# INDICE

## PÁGINA

<b>INTRODUCCIÓN.</b>	<b>1</b>
----------------------	----------

## **CAPÍTULO PRIMERO**

### **ASPECTOS GENERALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE**

A.- Breve reseña histórica.	4
B.- Concepto.	10
1. Doctrinal.	10
2. Legal.	14
3. Propuesta de concepto.	18
C.- Mercantilidad del contrato.	20
D.- Clasificación.	23
E.- Elementos.	26
1. Personales.	26
2. Reales.	30
3. Formales.	33
F.- Derechos y obligaciones de las partes contratantes.	39

**CAPÍTULO SEGUNDO**  
**INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE**

A.- Efectos del incumplimiento de todo contrato.	56
B.- Incumplimiento de la empresa transportista.	66
C.- Diversos tipos de responsabilidad.	72
D.- Indemnizaciones.	80

**CAPÍTULO TERCERO**  
**LEGISLACIÓN APLICABLE EN NUESTRO PAÍS AL CONTRATO DE**  
**TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL**

A.- Consideraciones preliminares.	86
B.- Convenio de Varsovia.	89
C.- Ley de Vías Generales de Comunicación.	95
D.- Ley Federal de Protección al Consumidor.	103
1. Registro del contrato de transporte aéreo internacional.	109
2. Procedimiento administrativo por incumplimiento de la empresa del servicio contratado.	113
E.- Código de Comercio.	122
1. Ausencia de disposición expresa.	123
2. Aplicación por analogía.	127

**CAPITULO CUARTO**  
**ANÁLISIS DE LOS CRITERIOS ADOPTADOS POR DIVERSAS AUTORIDADES**  
**RESPECTO DE LOS CONFLICTOS DERIVADOS DEL CONTRATO DE**  
**TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL**

A.- Criterio que adopta la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la resolución de conflictos derivados del contrato de transporte aéreo internacional.	<b>128</b>
B.- Criterio que adopta la Procuraduría Federal del Consumidor para conocer, conciliar y resolver conflictos derivados del contrato de transporte aéreo internacional.	<b>135</b>
C.- Competencia de la Procuraduría Federal del Consumidor, para conocer conciliar y resolver conflictos que tengan como base el contrato de transporte aéreo internacional.	<b>139</b>
<b>CONCLUSIONES.</b>	<b>149</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.</b>	<b>156</b>



## INTRODUCCIÓN

En la actualidad el Transporte de pasajeros y de mercaderías reviste gran importancia en todo el mundo; diariamente los diversos medios de transporte, trasladan de un lugar a otro tanto personas como cosas, encontrando operaciones desde las más sencillas como pudiera ser un transporte urbano en autobús, taxi, metro, etc., hasta operaciones de transportación mas complicadas realizadas a través de embarcaciones y de aeronaves donde se trasladan grandes contenedores de mercancías diversas, y un gran volumen de personas, que incluso viajan miles de kilómetros para poder llegar a otros continentes.

Podemos decir que el transporte en todas sus formas y modalidades infiere en nuestras vidas, para algunos de manera más directa que para otros, pero a todos nos incluye finalmente, y es por ello que se le considera como un servicio público. Esta realidad es mejor apreciada cuando nos toca trabajar alrededor de ella y nos percatamos de cuántos y cuáles son los problemas que con mayor regularidad se presentan al respecto en nuestro entorno. Particularmente y durante mucho tiempo he estado vinculada al transporte aéreo internacional de pasajeros y de carga, por ello en la atención de los diversos problemas derivados de este tipo de transporte me percaté de la falta de conocimiento de nuestras autoridades tanto administrativas como judiciales en torno al tema de este estudio, razón por la cual me parece no solo interesante sino importante realizar un análisis sobre los criterios que adoptan nuestras diversas autoridades administrativas frente a la existencia de conflictos relacionados con el contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros y de carga.

Por lo anterior, y con la finalidad de establecer un análisis objetivo sobre el contrato materia de este estudio, se estudiarán los aspectos históricos, conceptos, mercantilidad, elementos, derechos y obligaciones entre los contratantes, el incumplimiento del contrato, la responsabilidad del empresario transportista, las indemnizaciones, las diversas

legislaciones que lo regulan, y finalmente se establecerán los criterios que las autoridades de tipo administrativo adoptan en la resolución de los conflictos que se derivan de las relaciones entre usuarios y transportistas.

A través de este estudio se procurará conocer a fondo el contrato de transporte aéreo internacional, lo cual asegura una mejor comprensión del mismo, y por lo tanto, de los riegos que existen, para con ello poder prevenir contractualmente evitar problemas mayores.

Cuando surge algún conflicto derivado de la prestación del servicio de transporte aéreo internacional, resulta muy útil e importante conocer las instancias administrativas con las que los usuarios del servicio cuentan, con el propósito de resolver sus reclamaciones, ello en virtud de que este tipo de instancias resultan, en la mayoría de los casos más expeditas, más económicas y en la mayoría de los casos se obtienen mejores resultados, ya que acudir a las instancias judiciales y agotar procedimientos a veces tan largos, que representan costos muy elevados, implica que los usuarios forzosamente cuenten con abogados cuyo costo, por obvias razones resultarían más costosos que los montos que en la mayoría de los casos reclaman de los transportistas.

En nuestro país actualmente aproximadamente el 99.9% de las reclamaciones que se presentan en contra del transportista son resueltas en las instancias administrativas, pues se trata de casos de pérdida y avería de carga y equipaje facturado, así como retrasos en el transporte de pasajeros y de cosas, lo cual implica el pago de indemnizaciones que se amparan en la limitación de responsabilidad del transportista, por lo que mediante este tipo de procedimientos administrativos resultan muy favorables, de bajo costo y de rápida solución, por lo que prácticamente son muy pocos los conflictos que llegan a las instancias judiciales.

No obstante lo anterior, se observa que las autoridades administrativas desconocen el contrato de transporte a que se refiere este estudio y tampoco conocen la legislación que lo regula, por lo que tal ignorancia redundará en perjuicio tanto del usuario como del transportista, ya que al momento de resolver los conflictos que se les presentan, han tenido tales deficiencias que no permiten la resolución adecuada de las reclamaciones que se les han planteado.

Por lo anterior, es importante contar con un trabajo que pueda proporcionar un estudio lo más completo posible, que pueda ser un instrumento útil y de consulta, para aquellos que estén interesados en el tema y que es de gran actualidad e importancia.

## CAPITULO PRIMERO

### ASPECTOS GENERALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

#### A.- Breve reseña histórica.

El contrato de transporte es y ha sido muy importante dentro del desarrollo histórico de la humanidad y del comercio, es por ello que es de suma importancia abordar el estudio sobre la evolución y desarrollo histórico de este contrato, ya que inclusive a simple vista, se puede afirmar que éste es uno de los contratos de más uso en el mundo comercial actual y de la antigüedad.

En principio el transporte surge con la necesidad que el ser humano ha tenido de mover o trasladar de un lugar a otro cosas, animales, mercaderías e incluso personas, por algún medio de transporte determinado (barco, carretera, animales, aire etc.), y dependiendo del que se elija, se elige también la vía de comunicación por la que se decide realizar el transporte, es decir, por tierra, agua o aire, esta última de nacimiento prácticamente reciente, ante la aparición de los aviones en los albores del siglo XX.

En este orden de ideas se podría afirmar a simple vista que el transporte terrestre fue el primero en surgir como tal, pero no es así, ya que el transporte propiamente dicho, aunque incipiente, surge en el mar, en los ríos y en los lagos y estas vías llegaron a ser las más importantes entre los antiguos, esto en virtud de que para ellos resultaba sumamente difícil construir caminos para vehículos de tracción animal, pues las condiciones tan primitivas de los caminos, lo hacían prácticamente imposible, y por ello resultaba más conveniente y accesible la transportación en embarcaciones de cualquier tipo, las cuales en aquella época utilizaban al viento y al hombre como medio de locomoción. Lo anterior queda plenamente demostrado con el hecho de que muchas de las grandes ciudades antiguas

florecieron en las orillas de los ríos, lagos y mares.<sup>1</sup>

Paralelamente al surgimiento del transporte por agua surge el transporte terrestre, con una mayor organización de los vehículos de ruedas, se mejoraron los caminos, los que tuvieron gran importancia y desarrollo ante la imperante necesidad que los antiguos tenían de intercambiar productos en otras ciudades lejanas y para lo cual necesitaban en principio y en forma adicional del transporte terrestre, organizándose entonces las llamadas "caravanas", que se componían de un determinado número de comerciantes que se unían para viajar juntos, con el fin de repartir los gastos y aminorar los riesgos, en virtud de que los caminos eran muy peligrosos si se viajaba solo, así se puede observar que las caravanas extranjeras se relacionan con nativos de pueblos puramente naturales por los que atraviesan y estos con gusto aprovechaban la ocasión prestando sus servicios como cargadores, arrendándose por todo el tiempo que durara la expedición.<sup>2</sup>

De esta manera se puede comprender que el gran auge que existió en la antigüedad por comerciar, da como resultado la necesidad de utilizar algún medio y vía de transporte para trasladar mercaderías e incluso personas, es por ello que en aquella época surgió y se desarrolló con gran plenitud el Derecho marítimo como parte integrante del comercio. Así, los fenicios, los babilonios, griegos e incluso los romanos crearon diversas Instituciones y leyes tendientes a regular el transporte por agua y como ejemplo de esto se pueden citar las famosas leyes de rodias (*Lex Rhodia de Iactu*) sobre averías marítimas (avería común o a la gruesa), que se basaron precisamente en la tradición fenicia y que fue recogida por los Romanos; la *actio exercitoria*, mediante la cual los terceros que han contratado directamente con el capitán de una embarcación podían exigir la obligación del dueño del buque; ó bien la *nauticum foenus*, de origen griego, que regulaba el préstamo a la

---

<sup>1</sup> Cfr. Crespo Villalaz, Carlos; *Vías de Comunicación, Caminos, Ferrocarriles, Aeropuertos, Puentes y Puertos*, 1ª Edición, Editorial Limusa, México, 1979, p. XV.

<sup>2</sup> Cfr. Crespo Villalaz, Carlos, ob. cit.; p. XV, Rehme, Paul, *Historia Universal del Derecho Mercantil*, Traducción de E. Gómez Orbaneja, 1ª Edición, Editorial Revista de Derecho Privado, Madrid, 1941, p.p. 22, 26, 27 y 33; Olvera Luna, Omar, *Contratos Mercantiles*, 1ª Edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1992, p. 298.

gruesa, mismo que se supeditaba al feliz arribo de un buque.<sup>3</sup>

Es ya bien conocido que los Romanos no dieron importancia a la regulación del comercio en algún cuerpo mercantil y que por el contrario dieron vida a una gran legislación civil, sin embargo, se recogieron diversas instituciones comerciales creadas por pueblos antiguos y se trataban de encuadrar en las leyes civiles creadas por ellos, siendo en Roma en donde surge la figura del contrato y del pacto como fuente de las obligaciones.<sup>4</sup>

El contrato de transporte encuentra sus primeros antecedentes legales precisamente en Roma, en el contrato de transporte de mercancías por barco, en donde se le consideró como un contrato innominado<sup>5</sup>. Lo anterior, ya que en ocasiones no se sabía si este contrato debía considerarse como de arrendamiento del espacio de un barco, o más bien, como una *Locatio-conductio operarum*, respecto del trabajo del transportador, en cuyo caso el propietario de la mercancía podía servirse de la *Locatio conducti*; o quizá como un contrato de *Locatio conductio operaris faciendi*, por el cual el propietario de la mercancía podía ejercer la *actio locati*.<sup>6</sup>

Posteriormente la historia señala que el contrato de transporte como tal, se puede encontrar desde épocas muy antiguas en las cartas de porte, conocimiento de embarque o certificados de carga, que era una carta dirigida por el remitente al consignatario de la carga, que se expedía con el fin de que este último supiera de la llegada de las mercancías, su descripción, las condiciones del contrato e incluso se señalaba el precio que el destinata-

<sup>3</sup> Cfr. Vázquez del Mercado, Oscar, *Contratos Mercantiles*, 8ª Edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1998, p.p. 3, 4 y 5; Cervantes Ahumada, Raúl, *Derecho Mercantil*, 9ª Edición, Editorial Herrero, México, 1990, p.p. 4 y 5; Margadant S., Guillermo Floris, *Derecho Privado Romano*, 24ª Edición, Editorial Esfinge, S.A., México, 1999, p. 444; Olvera Luna, Omar, ob. cit., p.p. 297 y 298; Rehme, Paul, ob. cit., p.p. 46, 50 y 61; Rivera Alberto, *Derecho Comercial*, Editorial Arenales, Buenos Aires, 1957, p. 12.

<sup>4</sup> Cfr. Margadant S., Guillermo Floris, ob. cit., p.p. 317, 352, 353 y 380; Vázquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. 4; Rivera, Alberto, ob. cit. p. 14.

<sup>5</sup> Cfr. Margadant S., Guillermo Floris, ob. cit., p.p. 426 y 427; Brunetti, Antonio, *Derecho Marítimo Privado Italiano*, Tomo I, Editorial Bosch, Barcelona, 1950, p. 151.

<sup>6</sup> Cfr. Margadant, S., Guillermo Floris, ob. cit., p.p. 426 y 427; Brunetti Antonio, ob. cit., p. 151.

rio pagaría por este servicio en caso de así haberlo pactado, sin embargo, tratándose del transporte de bienes, principalmente el marítimo podía hacerse a través de una relación de sociedad o en su caso mediante el arrendamiento de un barco y qué realizaban los propios mercaderes.<sup>7</sup>

Con relación al transporte de personas, en Roma se establecieron ciertas reglas para regular la presencia de pasajeros distintos a los comerciantes en las embarcaciones y así se estableció la medida del espacio que estos podían ocupar, ya sea que se tratara de mujeres o niños; se estableció también la obligación de depositar en manos del capitán el oro y objetos de valor que los pasajeros llevan consigo, se prohibía encender leña o freír pescado, sin la previa autorización del capitán, así como que los pasajeros debían llevar consigo lo suficiente para su manutención durante el viaje.<sup>8</sup>

Ante la caída del Imperio Romano de Occidente frente a los bárbaros germanos en el Siglo V (1476 D.C.), el Corpus Juris deja de tener vigencia y el comercio se reduce enormemente a pequeños intercambios entre habitantes de una misma zona, sin embargo es hasta el siglo XI cuando la actividad comercial resurge y son los mercaderes marítimos los primeros en crear sus propios tribunales llamados "Consulados", los cuales se regían en principio por sus propias costumbres y posteriormente por lo estipulado en diversas compilaciones que contenían sentencias y costumbres hechas por juristas, jueces y comerciantes y a las que dieron el nombre de "estatutos". Así tenemos que el transporte de personas se encuentra regulado en estos "estatutos", en los que se diferenciaba perfectamente la posición del pasajero (peregrino), de la del comerciante que acompañaba la mercancía, ya que el contrato de pasaje había tomado vida y desarrollo precisamente con las expediciones a Tierra Santa, en virtud de que aquí se dio el más grande contingente de pasajeros marítimos no comerciantes de la época, e inclusive en Venecia se había organizado un servicio particular

---

<sup>7</sup> Cfr. Rehme, Paul, ob. cit., p. 85; Garrigues, Joaquín, Curso de Derecho Mercantil, Tomo II, 9ª Edición, Editorial Porrúa, México, 1998, p. 173.

<sup>8</sup> Cfr. Brunetti, Antonio, ob. cit., p. 169.

con salidas y escalas establecidas previamente, y es hasta que disminuyen las relaciones con Tierra Santa, cuando el transporte de pasajeros decae a través del mediterráneo y posiblemente a este hecho se atribuye la ausencia de su regulación posterior en el Code de Commerce de 1807.<sup>9</sup>

En la Edad Media surge la empresa marítima, que como tal presta el servicio de transporte a través de dos Instituciones: la *colonna* y la *commenda*. La *colonna* consistía en un contrato en el cual el propietario, capitán, cargadores y tripulación, se distribuían al final del viaje todos los beneficios; en la *Commenda* domina el elemento de depósito de cosas. En esta época surge "El Consulado del Mar", que representa una de las más grandes compilaciones de usos y costumbres que durante la Edad Media es representativo del Derecho dominante alrededor de todo el mar mediterráneo.<sup>10</sup>

En "El Consulado del Mar", se encuentra uno de los primeros antecedentes del contrato de transporte por escrito y ante testigos, añadiéndose inclusive la posibilidad de estipular el transporte mediante el registro en el libro de abordaje; y también se encuentra la distinción entre fletamento y transporte.<sup>11</sup>

Otras compilaciones de gran auge en la Edad Media, en relación con la actividad comercial marítima, se detalla en los "Juicios o Roles de Oleron", que se aplicaban especialmente en Francia e Inglaterra; y también en las reglas de "Wisby", cuya aplicación se limita a esa isla en el mar Báltico del mismo nombre así como en el mar del Norte.<sup>12</sup>

Posteriormente al descubrimiento de América y al auge de las dos grandes

<sup>9</sup> Cfr. Brunetti, Antonio, ob. cit., p.p. 151 y 170; Cervantes Ahumada, Raúl, ob. cit., p.p. 6 y 7; Vázquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p.p. 6 y 7; Rivera, Alberto, ob. cit., p. 14; Barrera Graf, Jorge, Temas de Derecho Mercantil, 1ª Edición, Editorial U.N.A.M., México, 1983, p. 22.

<sup>10</sup> Cfr. Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 363; Cervantes Ahumada, Raúl, ob. cit., p. 7; Vázquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. 10.

<sup>11</sup> Cfr. Brunetti, Antonio, ob. cit., p.p. 152 y 153.

<sup>12</sup> Cfr. Vázquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. 10.



potencias marítimas de la época, España y Portugal, y ya entrada la Edad Moderna, el contrato de transporte gana importancia, esto se debe primordialmente al mejoramiento de los caminos, la disminución de la piratería, el aminuamiento de los peligros, así como a la mejor organización del Estado en la observancia de la seguridad pública, con ello los comerciantes pierden el interés de acompañar ya sea personalmente o a través de sus representantes, las mercancías y surgen grandes empresas dedicadas al transporte, por lo que este contrato retoma su importancia.<sup>13</sup>

Con base a lo anterior se hace notar que el gran auge del comercio en la edad moderna se debe en gran parte al continuo mejoramiento tanto de los transportes, como de las vías de comunicación (carreteras, caminos, etc.), porque esto, aunado al mejoramiento notable de la seguridad, produce la demanda de transporte, aunque hay que tomar en consideración que los transportes eran cada día más rápidos y seguros con la aparición del ferrocarril, el barco de vapor e incluso la telegrafía y con todo esto gana difusión el contrato de transporte, pues existía la imperiosa necesidad de regular los servicios de transporte tan requeridos y utilizados a finales de esta época.<sup>14</sup>

Ya en la época contemporánea y concretamente posteriormente a la Revolución Francesa de 1789, surgió la corriente revolucionaria que señalaba que debía ser la ley escrita la que rigiera las relaciones entre los ciudadanos, por lo que por esta razón se crearon dos comisiones en Francia, una para redactar el Código Civil y la otra para redactar el Código de Comercio y así se aprueba este último en 1808.<sup>15</sup>

En México el contrato de transporte, es regulado inicialmente por el Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, como una especie de prestación de servicios, y es posteriormente con la aparición del Cód-

---

<sup>13</sup> Cfr. Rehme, Paul, ob. cit., p. 155; Vázquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. 10.

<sup>14</sup> Cfr. Rehme, Paul, ob. cit., p.p. 183, 184 y 189.

<sup>15</sup> Cfr. Vázquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. 15.

go de Comercio, que este contrato encuentra aquí su regulación mercantil eminentemente; en la actualidad ambos códigos siguen vigentes y regulan el contrato de transporte tanto civil como mercantil, sin embargo, ambos han sido superados por la Ley de Vías Generales de Comunicación y la Ley de Aviación Civil, misma que se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 12 de mayo de 1995, teniendo ellas un carácter administrativo, pero que sin embargo respetan el carácter eminentemente mercantil del contrato de transporte.<sup>16</sup>

De esta manera se puede observar que el contrato de transporte se encuentra regulado por un variado número de leyes, reglamentos y disposiciones administrativas, mismas que surgen a consecuencia de la necesidad de abarcar las diversas facetas de este contrato, por lo que más adelante se estudiarán en particular.<sup>17</sup>

## **B.- Concepto.**

En la actualidad, ante el auge del comercio y la eminente necesidad que los seres humanos tienen de transportarse y transportar cosas, el contrato de transporte ha tenido gran relevancia, sobre todo si se toma en consideración que existen múltiples vías de comunicación y transportes diversos, como lo son los autobuses, ferrocarriles, embarcaciones, aviones, etc., y por ello se celebran en el mundo miles de contratos de transporte diariamente y como consecuencia de esto es muy importante saber ¿qué es el contrato de transporte?, por lo que a continuación se estudiarán los conceptos que se han vertido con relación a este contrato.

### **1.- Concepto doctrinal.**

Es difícil encontrar un criterio uniforme entre los diversos autores, con rela-

---

<sup>16</sup> Cfr. Díaz Bravo, Arturo, Contratos Mercantiles, 6ª Edición, Editorial Harla Harper & Row Latinoamericana, México, 1998, p.p. 14 y 16.

<sup>17</sup> Idem.

ción al contrato de transporte, ya que este puede conceptualizarse de diversas formas, atendiendo a diversos criterios como son, según la vía de comunicación que utilicen, el vehículo, lo que se pretenda transportar, su ámbito territorial etc.<sup>18</sup> En este orden de ideas, trataremos de analizar diversos conceptos que son proporcionados por distintos autores:

a) El maestro Raúl Cervantes Ahumada, señala que: "El transporte es el contrato en virtud del cual el porteador se obliga mediante un precio, a transportar personas o cosas de un lugar a otro, y a entregar las cosas transportadas al consignatario".<sup>19</sup>

b) Para el autor Oscar Vásquez del Mercado "El contrato de transporte es aquel en virtud del cual un sujeto, persona física o colectiva, se obliga, mediante un precio a transportar de un punto a otro, ya sean cosas o personas, utilizando el medio de tracción adecuado".<sup>20</sup>

c) Por su parte el tratadista Carlos E. Malagarriaga, señala como concepto que "transportar es hacer recorrer un itinerario a cosas o a personas, y el contrato a que esa operación da lugar, es aquel en que una persona por regla general una empresa, se encarga de transportar o de hacer transportar personas o cosas mediante un precio que se llama, según los casos, flete o pasaje".<sup>21</sup>

d) Para el maestro Rafael de Pina Vara, el contrato de transporte "es aquel en que una persona llamada porteador se obliga, mediante una retribución o precio, a trasladar cosas o personas de un lugar a otro".<sup>22</sup>

---

<sup>18</sup> Cfr. Cervantes Ahumada, Raúl, ob. cit., p.p. 568 y 569; Vásquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. 217; Olvera Luna, Omar, ob. cit., p. 297.

<sup>19</sup> Cervantes Ahumada Raúl, ob. cit., p. 570.

<sup>20</sup> Vásquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. 219.

<sup>21</sup> Malagarriaga, Carlos C., Derecho Comercial, inclusive marítimo y quiebras, Editorial Espasa Calpe, Argentina, S.H., Buenos Aires- México, 1940, p. 245.

<sup>22</sup> Pina Vara, Rafael de, Elementos de Derecho Mercantil Mexicano, 26ª Edición, actualizada por Juan Pablo de Pina García, Editorial Porrúa, S.A., México, 1998, p. 227.

e) El profesor Emilio Langle y Rubio, señala que para entender al contrato de transporte hay que acudir a la noción de la palabra en sí y señala que es "la acción y efecto de llevar una cosa o persona de un lugar a otro".<sup>23</sup>

Los autores antes mencionados, proporcionan un concepto de contrato de transporte en general, es decir, sin referirse específicamente a alguna clasificación como lo pudiere ser si se tratara de transporte de personas o cosas, o de acuerdo al medio de transporte utilizado, o bien su ámbito geográfico, etc., sin embargo, hay otros autores que prefieren dividir su concepto según el tipo de transporte que se utilice, o con base a lo que se va a transportar, por lo que de esta manera se estudiarán algunos de estos conceptos a continuación:

a) Por su parte el maestro Joaquín Rodríguez Rodríguez, prefiere dividir el contrato de transporte en dos: el contrato de transporte de cosas y el de personas, por lo que el primero de ellos lo conceptualiza de la siguiente manera: "Aquel por el que alguno se obliga a trasladar de un sitio a otro convenido y bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, mercaderías o cualesquiera otros objetos, mediante una retribución, para entregarlos a persona determinada"<sup>24</sup>. Con relación al concepto del contrato de transporte de personas señala: "es aquel en virtud del cual una empresa se obliga a transportar a una persona de un lugar a otro a cambio de una retribución".<sup>25</sup>

b) El tratadista Tullio Ascarelli, también conceptualiza por separado el contrato de transporte de mercancías y el de personas y así para el autor "el contrato de transporte de mercancías tiene lugar entre el porteador y el cargador. En virtud de él, el porteador se obliga a transportar o hacer transportar las cosas por cuenta del cargador de un lugar

---

<sup>23</sup> Langle y Rubio, Emilio, Manual de Derecho Mercantil Español, Tomo III, Editorial Bosch, Barcelona, 1959, p. 470.

<sup>24</sup> Rodríguez Rodríguez, Joaquín, Derecho Mercantil, Tomo II, 23ª Edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1998, p.p. 217 y 218.

<sup>25</sup> Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p. 232.

a otro, a cambio de un precio por el transporte (flete). Las mercancías deben de ser entregadas al final del transporte, al mismo cargador o a un tercero (consignatario), en éste último caso, cargador y porteador concluyen un contrato en favor del tercero destinatario, a quien el porteador se obliga a entregar las mercancías"<sup>26</sup>. En lo referente al contrato de transporte de personas el propio tratadista señala que "El contrato de transporte puede referirse no solo a las mercancías, sino también a las personas, y el porteador asume entonces la obligación de transportar a la persona de un lugar a otro a cambio de un precio".<sup>27</sup>

c) Por su parte el maestro Joaquín Garrigues es partidario de dividir al contrato de transporte en dos: el de cosas y el de personas, y con relación al primero de ellos señala que: "Es un contrato consensual por el que una persona llamada porteador se compromete, mediante un precio a realizar las operaciones necesarias para trasladar una cosa material de un lugar a otro, bajo su propia custodia"<sup>28</sup>. En cuanto al contrato de transporte de personas, el autor se limita únicamente a aclarar su posición con relación a este contrato, señalando " que no es posible aplicar por analogía las disposiciones legales que al respecto se han elaborado con motivo del contrato de transporte de cosas, en virtud de que éste último se refiere a objetos de derecho, en cambio el contrato de transporte de personas se refiere a sujetos, por lo que esta diferencia no permite aplicar al transporte de personas el concepto de posesión y de custodia, propios del transporte de cosas, debiendo hacer a un lado también la figura del destinatario que caracteriza al transporte de cosas".<sup>29</sup>

Hasta aquí se han detallado algunos conceptos que la doctrina tanto nacional como extranjera emiten en torno al contrato de transporte, sin embargo se hace notar que existen otros autores que prefieren no dar un concepto propio y por lo tanto se avocan a lo que la ley señala como concepto y al que se estudiará en el siguiente apartado.

---

<sup>26</sup> Ascarelli Tullio, Derecho Mercantil; Traducción de Felipe de J. Tena, Editorial Porrúa, Haos. y Cía., México, 1940, p.p. 401 y 402.

<sup>27</sup> Ascarelli, Tulio, ob. cit., p. 412.

<sup>28</sup> Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 203.

<sup>29</sup> Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 201.

## 2.- Concepto legal.

En la actualidad y ante la importancia que constituye el transporte como manifestación del comercio y ante la evidente evolución que se ha generado tanto en los transportes como en las vías de comunicación, se ha llegado a convertir en un elemento básico en la sociedad, tanto nacional como internacional y que afecta a los ordenes económico, jurídico, social, político y militar inclusive, por lo que en este sentido se puede afirmar que en ello se encuentra la razón de que diversas ramas del Derecho tanto público como privado le dediquen singular atención al contrato de transporte y lo regulen al mismo tiempo.

De este modo se observa que el primer ordenamiento legal que define al contrato de transporte es el Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, por lo que no obstante que este estudio se refiere al contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros y cosas, es decir, el mercantil, algunos autores mercantilistas se basan en la conceptualización civil para su estudio.

Según el artículo 2646 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal vigente, el contrato de transporte: “es aquel contrato por el cual alguno se obliga a transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por aire, a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos”.

Con relación a este concepto, el maestro Arturo Díaz Bravo realiza algunas anotaciones, señalando que esta disposición legal regula efectivamente al contrato de transporte, siempre y cuando no constituya un contrato mercantil, pareciéndole que dicho concepto tiene un defecto al no considerar la obligación del viajero o del cargador de pagar una contraprestación consistente ya sea en cubrir el pasaje o el flete en su caso, convirtiéndolo

así en un contrato unilateral, en lo que no esta de acuerdo.<sup>30</sup>

Por su parte el maestro Jorge Barrera Graf, señala en atención al concepto que proporciona el artículo 2646 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal, que para él es importante aclarar que la palabra dependiente no significa dependencia económica, sino técnica y operacional por lo que al hablar de porteador, suelen existir otros sujetos auxiliares del transporte y por otro lado hace el señalamiento de que el concepto es restrictivo al señalar solo algunos medios de comunicación, quedando excluidos otros, como son los transportes o comunicaciones eléctricas, electrónicas, etc.<sup>31</sup>

El maestro Raúl Cervantes Ahumada también realiza algunas observaciones con relación a la definición que proporciona el Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, señalando que en dicho concepto no se establece la contraprestación consistente en el precio, ni tampoco se habla del consignatario, elementos ambos indispensables al hablar de este tipo de contrato.<sup>32</sup>

Es importante destacar que la legislación mercantil, no se ocupa de proporcionar un concepto general referente al contrato de transporte, tal vez esto se debe a que el Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, conceptualiza dicho contrato, que como ya se señaló, resulta incompleto para este estudio, por lo que se puede concluir que los conceptos vertidos por la doctrina tanto mexicana como extranjera resultan más completos para este trabajo.

No obstante lo anterior, cabe hacer referencia a las definiciones que sobre el contrato de transporte aéreo, da la Ley de Aviación Civil, la cual también divide al trans-

---

<sup>30</sup> Cfr. Díaz Bravo, Arturo, ob. cit., p.p. 115 y 117.

<sup>31</sup> Cfr. Barrera Graf, Jorge, Derecho Mercantil, 1ª Edición, Editorial U.N.A.M., México, 1991, p.p. 62 y 63.

<sup>32</sup> Cfr. Cervantes Ahumada, Raúl, ob. cit., p.p. 569 y 570.

porte en de pasajeros y de carga, definiéndolos por separado y cuyos artículos se transcriben a continuación:

“Artículo 48.- Los contratos de servicio de transporte aéreo podrán referirse a pasajeros, carga o correo.

Artículo 49.- El contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio.

El contrato deberá constar en un billete de pasaje o boleto, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana.

Artículo 51.- Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte aéreo de pasajeros se sujetará a lo dispuesto en los tratados y a esta Ley.

Para este tipo de servicios, el concesionario o permisionario deberá exigir a los pasajeros la presentación de los documentos oficiales que acrediten su legal internación al país de destino del vuelo respectivo.

Artículo 55.- Se entiende por contrato de transporte de carga el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de un punto de origen a otro de destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio.

Este contrato deberá constar en una carta de porte o guía de carga aérea, que el concesionario o permisionario expedirá al embarcador al recibir las mercancías bajo su custodia, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial respectiva.

El embarcador será responsable de la exactitud de las declaraciones consignadas por él o sus representantes en la carta de porte o guía de carga aérea.

Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte de car-



ga se sujetará a lo dispuesto en los tratados y en esta Ley.”

La Ley de Aviación Civil, clasifica al contrato de transporte aéreo en cuatro: el de pasajeros, el de carga, el de correo y el de fletamento, los que define claramente, sin embargo, solo los dos primeros son materia de este estudio. No obstante lo anterior, es conveniente destacar que algunos de los artículos transcritos se refieren al carácter especial que la Ley le da al contrato de transporte aéreo internacional, ya que si bien es cierto que se obliga al concesionario o permisionario, es decir el transportista o porteador, a expedir boletos de avión o en su caso cartas de porte de acuerdo a la Norma oficial Mexicana, también es cierto que tratándose de transporte aéreo internacional, remite a los Convenios Internacionales su regulación, es por ello que en la actualidad se encuentra una similitud en todos los boletos de avión y cartas de porte que contienen los requisitos mínimos exigidos por el Convenio de Varsovia y su modificación por el Protocolo de la Haya.

También se puede observar que la ley en comento, le da otro nombre a los sujetos que intervienen en la celebración del contrato de transporte aéreo, así llama concesionario o permisionario, al transportista o porteador según sea el caso, denomina embarcador al cargador de la mercancía, y conserva la figura del consignatario en el contrato de transporte de carga aérea, con lo que dicha Ley se pone a la vanguardia en nuestra legislación, al darle un carácter específico al contrato de transporte aéreo internacional, materia de este estudio, siendo innovadora e inclusive ajustándose ya a los Tratados Internacionales suscritos por nuestro país y que conforman la Ley Suprema de la Unión, según lo establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 133, dándole a ésta ley el carácter especializado que requiere en su regulación.

### 3.- Propuesta de concepto.

Antes de establecer la propuesta de concepto es conveniente realizar la siguiente reflexión:

En la actualidad el transporte ya sea por agua, tierra, aire, o por cualquier vía de comunicación, tanto de cosas como de personas es una actividad de tan vital importancia y tan imprescindible que se encuentra elevada a la categoría de SERVICIO PUBLICO, regulado, concesionado o permissionado por el Estado Mexicano y esta situación se puede observar prácticamente en el ámbito internacional, es por ello que se puede observar, que a efecto de regular tan importante actividad se han creado diversos cuerpos administrativos como son la Ley de Aviación Civil, en la cual a pesar de tratarse de un ordenamiento eminentemente administrativo se puede considerar como un verdadero Código de Transporte Aéreo, ya que regula lo concerniente a los transportes realizados por vía aérea, sin embargo es importante mencionar la Ley de Vías Generales de Comunicación, que también revierte un carácter administrativo y que regula los transportes que se realicen por cualquier vía general de comunicación y que no estén regulados expresamente en otros ordenamientos legales.

Lo anterior es importante en virtud de que este estudio se sitúa concretamente en el contrato de transporte aéreo internacional, el cual se lleva a cabo por aire, por lo que sí se considera que el espacio aéreo situado sobre territorio nacional forma parte del propio territorio nacional, se está en el supuesto de que para la ejecución de este contrato se utiliza una vía general de comunicación y de ahí la importancia de destacar que este contrato encuentra gran parte de su regulación en ordenamientos de carácter administrativo y por ende de Derecho Público que es la Ley de Aviación Civil y la Ley de Vías Generales de Comunicación; sin embargo, ello no quiere decir que se niegue el carácter privado que en-

cierra el propio contrato de transporte aéreo internacional, frente aquellos que se relacionan jurídicamente con su celebración. Esto determina la dualidad en la que se encuentra inmersa la actividad del transporte, ya que por un lado esta regulado por el Derecho Público, por tratarse de un servicio público sujeto a concesión o permiso, por llevarse a cabo a través de una vía general de comunicación, sin embargo, por otra parte no puede negarse el carácter privado del contrato frente a aquellos que lo celebran.

Se puede conceptualizar al contrato de transporte aéreo internacional de personas como aquel por virtud del cual el transportista se obliga a transportar con sus propios medios, por la vía aérea, de un lugar a otro ubicado en el extranjero y previamente establecido, a personas y a su equipaje personal, contra el pago del precio o tarifa convenida con antelación. Por su parte el contrato de transporte aéreo internacional de carga, es aquel por virtud del cual el porteador se obliga a transportar por sus propios medios, y por vía aérea, y a solicitud del cargador, de un lugar a otro ubicado en el extranjero y previamente establecido, mercancías o cosas, bajo su inmediata custodia, para ser entregadas en su destino a otra persona llamada destinatario, la cual es designada por el cargador, pagando por ello el precio o tarifa convenida.

En los conceptos anteriores se encuadran los elementos fundamentales que se deben apreciar en el contrato de transporte aéreo internacional de personas y de carga, designando a las partes que en él intervienen, la vía utilizada, las obligaciones resultantes del contrato, el precio y por último se aprecia claramente al hablar de tarifa que se está hablando de un contrato que tiene como finalidad la prestación de un Servicio Público, lo cual es importante para este estudio.

### C.- Mercantilidad del contrato.

Ya ha quedado señalado que el contrato de transporte reviste un doble aspecto, por un lado se encuentra ampliamente regulado por normas de Derecho Público y por el otro se regula en ordenamientos legales de Derecho Privado; sin embargo, aunque esto pudiera parecer una contradicción no es así, ya que si bien es cierto que el Derecho Público da una atención por demás especial a éste contrato, esto se debe en gran medida a la importancia que actualmente reviste el transporte, por lo que ha sido necesario que el Estado reconozca esta actividad como un servicio público, que incluso se encuentra monopolizado por él y por ello sujeto a concesión o permiso previo para su explotación, y que por tal motivo puede ser prestado por las empresas transportistas, que han obtenido del Estado la concesión o permiso para su establecimiento y explotación.

Es pertinente y necesario establecer que la prestación de este servicio se realiza a través de una empresa transportista y es aquí precisamente donde se encuentra la mercantilidad del contrato de transporte y que se irá analizando a la luz de los criterios vertidos por diversos autores.

Una primera corriente pretende establecer la mercantilidad del contrato de transporte basándose en las hipótesis previstas en el artículo 576 del Código de Comercio, señalando que el contrato de transporte será mercantil si se encuentra dentro de las hipótesis legales contempladas en el artículo invocado, de esta manera el contrato de transporte se futurará mercantil en los siguientes casos (artículo 576 del Código de Comercio):

- 1.- Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos del comercio y;
- 2.- Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador, o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> Cfr. Barrera Graf, Jorge, Derecho..., ob. cit., p. 63; Pina Vara, Rafael de, ob. cit., p. 227.

Por su parte el maestro Rafael de Pina Vara también hace alusión al artículo 75 fracción VIII del Código de Comercio, en el cual se refuta como acto de comercio a las empresas de transportes de personas o cosas, concluyendo que el contrato de transporte siempre tendrá naturaleza mercantil cuando sea realizado por empresas.<sup>34</sup>

Por su parte el maestro Jorge Barrera Graf, señala que el contrato de transporte por regla general es mercantil y basa su criterio en que es precisamente la ley la que establece la mercantilidad de dicho contrato en virtud de que el artículo 2646 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, indica que si el contrato de transporte no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas de dicho ordenamiento legal.<sup>35</sup>

El maestro Omar Olvera Luna establece que la mercantilidad del contrato de transporte se remonta precisamente a sus antecedentes, es decir al momento mismo en que se establece el intercambio de mercaderías y en donde también surge por obvias razones la necesidad aparejada de transportar dichas mercaderías para llegar a sus posibles consumidores, por lo cual en forma adicional se prestaba el servicio de transporte.<sup>36</sup>

Con relación a lo expresado por el maestro Olvera Luna, es necesario señalar que aunque efectivamente el contrato de referencia encuentra su origen como una actividad adicional a un acto eminentemente comercial y por ende mercantil, en la actualidad existen otros criterios para determinar la mercantilidad de este contrato.

Existe una corriente en la que coinciden múltiples autores, y es la que basa la mercantilidad del contrato de transporte en atención al contenido del artículo 75 fracción VIII del Código de Comercio.

---

<sup>34</sup> Cfr. Pina Vara, Rafael de, ob. cit., p. 227.

<sup>35</sup> Cfr. Barrera Graf, Jorge, Derecho..., ob. cit., p. 63.

<sup>36</sup> Cfr. Olvera Luna, Omar, ob. cit., p.p. 296 y 297.

El artículo 75 del Código de Comercio señala: "Se reputan como actos de comercio: ... VIII.- Las empresas de transportes de personas o cosas por tierra o por agua..."; por lo que se desprende como textualmente lo señala la ley, que constituye un acto de comercio y por ello tienen un carácter eminentemente mercantil, las empresas de transporte de personas o cosas, ya sea por tierra o por agua, aunque aquí se debe hacer un paréntesis para hacer notar que no se incluye al transporte aéreo, de relativa reciente creación y que por obvias razones de la época en que el Código de Comercio fue redactado no aparece mencionado, sin embargo, a fin de que no quede lugar a duda de que el transporte aéreo también constituye un transporte mercantil, hay que remitirse a la facción XXIV del artículo 75 del citado ordenamiento legal, que señala que también constituyen un acto de comercio, los de naturaleza análoga a los señalados en el multicitado artículo.<sup>37</sup>

En este sentido se puede consentir que el contrato de transporte será mercantil si el transporte lo realiza una empresa transportista, es decir, una empresa que cuenta con toda la infraestructura necesaria para prestar este servicio, ya que para ello se ha constituido y el transporte es su principal objeto. Por su parte es prudente retomar las razones hechas valer por diversos autores en torno a esta situación; así los maestros Joaquín Rodríguez Rodríguez, Joaquín Garrigues, Emilio Langle y Rubio, Oscar Vásquez del Mercado, así como Felipe de J. Tena, coinciden en adoptar el criterio que califica de mercantiles a los contratos de transporte que son asumidos o realizados por una empresa mercantil en el ejercicio de su industria, criticando inclusive la postura de la ley, al excederse en su hipótesis legal al considerar que el contrato de transporte será mercantil en todos los casos que éste sea realizado por un comerciante, ya que en este caso se estaría en el supuesto de reputar como mercantiles todos los transportes verificados por comerciantes (art. 576 del Código de Comercio), aunque estos transportes no tengan ninguna relación precisamente con el ejerci-

---

<sup>37</sup> Cfr. Ascarelli, Tullio, ob. cit., p. 402; Cervantes Ahumada, Raúl, ob. cit., p. 569; Tena, Felipe de J., Derecho Mercantil Mexicano, 12ª Edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1986, p. 90; Vásquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. 220; Díaz Bravo, Arturo, ob. cit., p. 118; Garrigues, Joaquín, ob. cit., p.p. 202 y 203; Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p.p. 214 y 215; Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p.p. 470 y 471.

cio de su industria.<sup>38</sup>

Por su parte los maestros Joaquín Rodríguez Rodríguez y Oscar Vásquez del Mercado, señalan que la empresa transportista a la que se refiere el artículo 75 fracción VIII del Código de Comercio, es aquel sujeto típico que realiza la actividad del transporte como actos en masa, siendo estos actos en masa, los que realiza un empresario a través de su empresa, como un ejercicio profesional, previamente constituida como una unidad económica.<sup>39</sup>

Visto lo anteriormente expuesto se puede cerrar este tema adoptando la opinión de los últimos autores estudiados, coincidiendo en que la mercantilidad del contrato de transporte se encuentra determinada en forma limitativa por la ley en el artículo 75 fracción VIII del Código de Comercio y por lo tanto será mercantil todo contrato de transporte que sea ejecutado por una empresa transportista.

#### **D.- Clasificación.**

Es importante tocar el tema de la clasificación del contrato de transporte, en virtud de que de esta depende el tratamiento, reglas aplicables, etc., que se le dará al contrato materia de este estudio, e incluso la legislación en la cual se encuentra regulado en forma específica, esto en atención precisamente a su clasificación; así se observa que el contrato de transporte se clasifica desde diferentes puntos de vista, como a continuación se expone:

---

<sup>38</sup> Cfr. Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 203; Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p. 470; Tena, Felipe de J., ob. cit., p. 90; Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p.p. 214 y 215; Vásquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p.p. 220 y 221; Díaz Bravo Arturo, ob. cit., p. 127.

<sup>39</sup> Cfr. Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p.p. 214 y 215; Vásquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p.p. 220 y 221.

Existe una primera clasificación que la mayoría de los autores exponen y con la que están de acuerdo y es aquella que clasifica al contrato de transporte con relación a la vía de transporte en la que este se va a practicar, por lo que actualmente se podría hablar de transportes por vías terrestres, marítimas, fluviales y aéreas. Actualmente cualquiera de estas vías que se utilicen, son denominadas en México, como vías generales de comunicación y se encuentran generalmente reguladas en la Ley de Vías Generales de Comunicación, aunque debemos apuntar que en forma específica el transporte aéreo tiene su propia reglamentación que encontramos en la Ley de Aviación Civil; siendo consideradas como vías generales de comunicación dada su importancia, que conjuntamente con la del transporte, reviste actualmente una actividad de primer orden y es considerado como un servicio público, que originariamente se reserva al Estado, pero que puede ser concesionado o permisionado a particulares en la mayoría de los casos y que específicamente se contemplan en las leyes antes mencionadas.<sup>40</sup>

Otra clasificación de gran importancia es la que se apega a la corriente que cataloga al transporte en dos grandes vertientes: transporte de pasajeros y de cosas. Esta clasificación atiende esencialmente al objeto mismo del transporte, y en este sentido un contrato de transporte puede versar con la obligación de transportar personas o bien, cosas, comprendiendo dentro de este último rubro, mercancías, animales, paquetes, etc.<sup>41</sup>

Existen otras clasificaciones que son consideradas de menor importancia y que sin embargo se exponen, como la señalada por el maestro Jorge Barrera Graf, que también clasifica al transporte en atención al vehículo que se va a utilizar, así este puede ser por avión, barco, ferrocarril, autobús, etc., clasificación que también contempla el maestro Joa-

---

<sup>40</sup> Cfr. Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p. 468; Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 204; Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p.p. 215 y 216; Vásquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. 217; Bauza Araujo, Alvaro, trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Editado por el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de Aviación Comercial, Madrid, 1981, p. 13; Cervantes Ahumada, Raúl, ob. cit., p. 569; Barrera Graf, Jorge, Derecho..., ob. cit., p. 63.

<sup>41</sup> Cfr. Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p. 468; Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 216; Barrera Graf, Jorge, Derecho..., ob. cit., p. 63.



quín Rodríguez Rodríguez, o bien de acuerdo a la ley que rige el transporte de que se trate y en esta dirección podremos hablar del transporte previsto por el Código de Comercio, la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley de Navegación, la Ley de Aviación Civil, etc.<sup>42</sup>

Existe otra clasificación que cataloga al contrato de transporte dependiendo si es local o nacional, o bien, si es internacional, esto es, en el primer caso cuando el transporte se verifique dentro de los límites de un Estado o Nación y en el segundo caso cuando el transporte que se lleve a cabo ó vaya a trascender o salir de las fronteras de cualquier Estado, sea cual sea el vehículo o medio de comunicación utilizado.<sup>43</sup>

El maestro Arturo Díaz Bravo<sup>44</sup> clasifica al transporte, combinando dos clasificaciones de las ya vistas, es decir, contrato de transporte terrestre de personas, contrato de transporte terrestre de carga, contrato de transporte marítimo de personas, contrato de transporte marítimo de carga, contrato de transporte aéreo de personas y contrato de transporte aéreo de carga.

El Código de Comercio a pesar de que en primer término clasifica al contrato de transporte en terrestre, marítimo y fluvial, después solo se avoca al estudio del primero y para regularlo lo subclasifica en de personas y carga

Por su parte tanto la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley de Aviación Civil, los Tratados Internacionales aplicables y el Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, también subclasifican tanto al transporte marítimo, al aéreo como al terrestre, en de personas y de carga, esto

---

<sup>42</sup> Cfr. Barrera Graf, Jorge, Derecho..., ob. cit., p. 63; Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p. 216.

<sup>43</sup> Cfr. Vázquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. 217; Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p. 468; Díaz Bravo, Arturo, ob. cit., p. 114.

<sup>44</sup> Cfr. Díaz Bravo, Arturo, ob. cit., p.p. 115, 118 y 119.

es en razón de que no se puede dar el mismo tratamiento al transporte de personas que al de cosas, por ello hay que dedicar a cada uno, diversas disposiciones para su observancia, y es por esta situación que los contratos de transporte sea cual sea la vía en que se vayan a ejecutar o el medio de transporte que se va a utilizar, o la ley aplicable según se trate, siempre serán diferentes, atendiendo al objeto mismo del transporte, es decir, si se trata de personas o de cosas, ya que incluso algunos elementos del contrato varían dependiendo a esta clasificación.

### **E.- Elementos.**

Los diversos autores mercantilistas al hacer el estudio individualizado de cada uno de los contratos que se comprenden en esta materia, suelen analizar tres elementos:

- 1.- Elemento personal,
- 2.- Elemento real y
- 3.- Elemento formal.

Estos elementos serán distintos en cada caso, dependiendo el contrato del que se trate y de vital importancia en la celebración del contrato respectivo.

#### **1.- Personales.**

El elemento personal se refiere a los sujetos que intervienen en la relación contractual, mismos que adquieren diferente nombre dependiendo del contrato del que se trate, sin embargo, aquí cabe la pregunta ¿quiénes pueden ser sujetos en una relación contractual?; pues bien, la respuesta la da el Derecho Civil, que señala que pueden serlo tanto las personas físicas como las personas morales, que cuenten con capacidad legal para obli-

garse, ya sea por si mismos o a través de su legitimo representante; esto último toda vez que tanto las personas morales como los incapacitados, según la ley solo pueden obligarse a través de su representante legal.

Los sujetos en una relación contractual son de vital importancia ya que son ellos precisamente quienes con su consentimiento deciden la celebración de un contrato, pues del consentimiento mismo depende la existencia de un contrato.

"Los sujetos de la relación, son siempre personas físicas o morales. El vínculo esta constituido por un facultamiento al acreedor y un sometimiento del deudor, que le obliga a dar una cosa, prestar un servicio o abstenerse de realizar una conducta. En esa relación se encuentran vinculados estrechamente, los sujetos, el objeto y la norma jurídica que impone una acción o abstención como conducta debida (por ejemplo, transmitir la propiedad de un inmueble o prestar estos ó aquellos servicios profesionales ó abstenerse de realizar uno o varios actos determinados)".<sup>45</sup>

Ahora bien, conociendo quienes son los sujetos que constituyen el elemento personal de toda relación jurídica y su importancia, es importante establecer quienes son los que adoptan el papel de sujetos en el contrato de transporte, así tenemos que para tal efecto subclasificaremos al contrato materia de este estudio, en de cosas y de personas, ya que de ello dependerá tanto su denominación como el número de sujetos que lo integran.

En el Contrato de Transporte de cosas, los sujetos que en él intervienen son:

- a) El porteador;
- b) El cargador ó remitente; y
- c) El destinatario ó consignatario.

---

<sup>45</sup> Galindo Garfias, Ignacio, Derecho Civil, Primer Curso, Parte General, personas, familia, 17ª Edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1998, p. 209.

a) El porteador, lo constituye la empresa transportista y se le llama así en virtud de que es quien expide la carta de porte y es quien asume la obligación y la responsabilidad de llevar a cabo el transporte de carga a un destino previamente especificado y tendrá la obligación de custodiar la carga y conducirla hasta entregarla al destinatario designado por el consignatario, cobrando por su intervención un precio.

b) El cargador o remitente, es aquella persona física o moral, que celebra el contrato de transporte de cosas con el porteador para que este último entregue la carga a un tercero llamado destinatario y que puede ser el propio cargador o un tercero que él designa. Su obligación es la de entregar en tiempo al porteador la carga que se pretende transportar y en las condiciones necesarias para su traslado, es decir, empacadas, acondicionadas, enjauladas, etc., según sea el caso y el tipo de carga que se va a transportar<sup>46</sup>. "Es el acreedor del transporte en su fase constitutiva".<sup>47</sup>

c) El destinatario, también conocido como consignatario, es aquel sujeto ya sea persona física o moral a nombre de la cual se consigna una carga, para serle entregada en el lugar de destino del transporte y su obligación es recoger la mercancía y recibirla en los plazos convenidos; también en algunas ocasiones es obligación de éste el pagar el precio por la transportación de la carga que se le consigna, cuando el cargador no lo hizo y por ello la carga se consigna por cobrar a su destinatario. Esta figura puede recaer en ocasiones en una misma persona y así el cargador y el consignatario podrían ser uno mismo<sup>48</sup>. "Es el acreedor del transporte en su fase ejecutiva".<sup>49</sup>

---

<sup>46</sup> Cfr. Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p. 474, Vásquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p.p. 222 a 226; Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p.p. 219 y 220; Garrigues, Joaquín, ob. cit., p.p. 204 a 207; Barrera Graf, Jorge, Derecho..., ob. cit., p. 65; Pina Vara, Rafael De, ob. cit., p. 228.

<sup>47</sup> Cfr. Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 208.

<sup>48</sup> Cfr. Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p.p. 220 y 221; Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p.p. 474 y 475; Garrigues, Joaquín, ob. cit., p.p. 207 y 208.

<sup>49</sup> Cfr. Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 208.

Para que pueda celebrarse un contrato de transporte de carga será necesaria la intervención por lo menos del cargador y del porteador, ya que el destinatario puede no conocerse y consignarse la carga inclusive al portador de la carta de porte, que la presente al porteador para recoger la carga transportada en su lugar de destino.

Por lo que respecta al contrato de transporte de personas, el elemento personal varía y así se puede observar que los sujetos que intervienen son dos:

- a) El transportista y;
- b) El pasajero.

a) El transportista es aquella figura a la que se ha denominado empresa transportista y que se dedica a verificar transportes, ya que este es su objeto mismo y es la encargada de trasladar personas de un lugar a otro previamente determinado y por la ruta contratada, a cambio del pago de un precio o una tarifa que ya fue aprobada por la autoridad competente en nuestro país; también la empresa transportista incluye en su traslado, el del equipaje del pasajero y expide un boleto a cada pasajero que sirve como medio de prueba de que el transporte fue contratado y en que condiciones se hizo.

b) El pasajero, lo constituye la persona física que es trasladada de un punto a otro mediante el pago de un precio o una tarifa.

De esta manera se puede decir que para que pueda celebrarse este contrato deberán existir estos dos sujetos necesariamente.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> Cfr. Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p. 493; Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p. 232; Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 228; Barrera Graf, Jorge, Derecho..., ob. cit., p. 65; Vásquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. 236.

## 2.- Reales.

Se debe entender por elemento real, al objeto del contrato, es decir, la prestación y la contraprestación, por las que se celebra y se da origen al contrato; así el elemento real según la mayoría de los autores entre ellos el maestro Joaquín Rodríguez Rodríguez, Joaquín Garrigues, Emilio Langle y Rubio y Oscar Vásquez del Mercado inclusive, distinguen al elemento real dependiendo si el transporte es de cosas o de personas y en este mismo sentido se dividirá para su explicación al elemento de referencia.<sup>51</sup>

Tratándose del contrato de transporte de cosas, el elemento real lo constituye en primer término el precio, tarifa o porte, y en segundo lugar la cosa a transportar.<sup>52</sup>

El precio, tarifa o porte, es la cantidad cierta y en dinero que se obliga a cubrir aquel que solicita un transporte y que tratándose del transporte de cosas puede ser el cargador (porte pagado) o el destinatario (porte debido). Este precio es pagado al porteador que verificará el transporte.<sup>53</sup>

Es conveniente destacar que en la actualidad la mayoría de los servicios de transporte que se realizan en México, como en el mundo constituyen un servicio público y por lo tanto el precio es conocido como la tarifa a pagar por el transporte. Se le denomina de esta manera ya que tanto el establecimiento como la aprobación, y en su caso registro de las tarifas le conciernen por supuesto a la autoridad administrativa que regula este servicio y que en nuestro caso es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

---

<sup>51</sup> Cfr. Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p. 221; Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 209; Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p.p. 475 y 476; Vásquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p.p. 226 y 228.

<sup>52</sup> Cfr. Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p. 221; Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p. 475; Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 209; Vásquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. 226.

<sup>53</sup> Cfr. Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 209.

Cuando el transporte no constituye un servicio público el precio es libre y queda sujeto únicamente a la voluntad de las partes, sin que sea necesario que el precio se registre ante alguna autoridad administrativa<sup>54</sup>, es decir que dependerá del acuerdo de las partes fijar cual será el precio a pagarse por el transporte solicitado; sin embargo, en este caso, tratándose de los transportes que son considerados como servicios públicos (ferroviarios, aéreos, marítimos, urbanos, etc.), las partes deberán atender exclusivamente a las tarifas que previamente fueron aprobadas o en su caso registradas por la autoridad competente y de ahí que esas tarifas varíen dependiendo del tipo de transporte, el lugar de destino, la competitividad de la tarifa frente a otras empresas transportistas, las restricciones del transporte y de las cosas a transportar, entre otras consideraciones previamente analizadas por el transportista o porteador.<sup>55</sup>

Es importante tomar en consideración lo anterior, en virtud de que el contrato de transporte, al que se avoca este estudio, constituye un servicio público permisionado por la autoridad administrativa, en este caso la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En el contrato de transporte de cosas, la cosa objeto del transporte puede ser o no mercantil, es así que el Código de Comercio en su artículo 576, fracción I, alude al transporte de "mercaderías, o cualesquiera efectos del comercio", ampliando con ello el concepto de cosas transportables; por otra parte el artículo 581 del propio ordenamiento legal aborda el transporte de mercancías o de efectos, con lo que el concepto queda más abierto.<sup>56</sup>

El objeto del transporte podrá ser todo aquello que sea susceptible de ser trasladado de un lugar a otro, por lo tanto deberá tratarse de cosas materiales, corpóreas, es-

---

<sup>54</sup> Cfr. Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p. 475.

<sup>55</sup> Cfr. Vásquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p.p. 226 y 227.

<sup>56</sup> Cfr. Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p. 22.

pecialmente delimitadas, que puedan pesarse y por lo tanto quedan fuera las cosas inmateriales como la energía, el transporte de noticias por teléfono o telégrafo, o vía fax.<sup>57</sup>

En el contrato de transporte de personas el elemento real se constituye por la tarifa ó precio y la persona objeto del transporte, es decir, se sustituye la cosa por la persona (pasajero o viajero) y es esta última la que será transportada, haciendo notar que en este tipo de transporte aunque el objeto del traslado es el pasajero, también se incluye su equipaje por la misma tarifa o precio, y hasta cierto límite, ya que de excederse en peso el equipaje, el pasajero deberá pagar por ese excedente, para que este pueda ser transportado, ya que se podría considerar que el transporte del equipaje es accesorio.

En lo referente al precio, como parte integrante de este elemento en el contrato de transporte de personas, se debe hacer la misma referencia que tratándose del contrato de transporte de cosas, así este puede ser fijado libremente entre las partes cuando el transporte no sea un servicio público, ya que tratándose de este último el precio deberá fijarse de acuerdo a la tarifa. En Mexico el contrato de transporte de personas, casi en su totalidad es un servicio público permissionado por el Estado a cualquier nivel, tanto aéreo, ferroviario, marítimo, por carretera, e inclusive el de taxis, autobuses, microbuses, etc., tanto en las ciudades, como en el ámbito federal. Normalmente este transporte constituye un servicio público ya que se desarrolla de manera invariable en vías generales de comunicación y por lo tanto para explotarlo es necesario un permiso previo de la autoridad correspondiente, aunado a la situación que cuando el transporte involucra el traslado de personas deberán cubrirse más requisitos por parte del transportista que quiera desempeñar esta actividad, sobre todo por la seguridad del pasajero en su integridad física.

---

<sup>57</sup> Cfr. Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 209; Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p. 475.



### 3.- Formales.

Algunos contratos requieren de ciertas formalidades o solemnidades que previamente la ley exige sean cumplidas, para que el contrato tenga validez. A este respecto el maestro Omar Olvera Luna señala que existen diversas razones para que ciertos contratos tengan que cumplir con ciertas formalidades ineludibles y entre ellas menciona la de evitar decisiones no pensadas por los contratantes, la de precisar de manera exacta el momento del perfeccionamiento del contrato, que se dará por la coincidencia de la propuesta y la aceptación, la de que el contenido del contrato sea mas detallado y amplio y de sobremanera para hacerlo oponible frente a terceros ajenos a la relación básica; concluyendo que dichas formalidades se avocan a plasmar por escrito la voluntad de los contratantes y en su caso elevar el contrato a escritura pública.<sup>58</sup>

Tradicionalmente la doctrina ha señalado que el contrato de transporte, no es formal y por el contrario le da un carácter consensual, por tal motivo este tipo de actos jurídicos no necesitan revestir una forma determinada para que tengan validez<sup>59</sup>. De esta manera el contrato de transporte se formaliza solo con la manifestación de la voluntad, sin que se requiera de algún documento escrito<sup>60</sup>; empero aunque éste contrato reviste un carácter consensual, el artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el 581 del Código de Comercio, los artículos 49 y 55 de la Ley de Aviación Civil, así como los artículos 3° y 5° del Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de la Haya, exigen al transportista o porteador la expedición de la carta de porte o del boleto de transporte, según sea el tipo de transporte del que se trate, documentos todos que tienen como objeto la de ser "documentos probatorios" que sirven como medio de prueba de la existencia y contenido del contrato.<sup>61</sup>

<sup>58</sup> Cfr. Olvera Luna, Omar, ob. cit., p. 3.

<sup>59</sup> Cfr. Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p. 22, Garrigues, Joaquín, ob. cit., p.p. 209 y 210; Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p. 493; Barrera Graf, Jorge, Derecho..., ob. cit., p. 66; Vásquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. 228.

<sup>60</sup> Cfr. Vásquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. 228.

<sup>61</sup> Cfr. Vásquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. p. 228 y 229; Barrera Graf, Jorge, Derecho..., ob. cit., p. 66; Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p. 223.

Tanto la carta de porte, como el boleto de avión coinciden en ser documentos probatorios, sin embargo el primero también es un documento cambiario en virtud de que tratándose del transporte de cosas, este puede verificarse por el transportista o porteador, consignados a un tercero que puede ser el propio cargador o un destinatario determinado previamente por este último, por lo que en estos dos casos cualquiera de ellos podrá recuperar la carga transportada previa identificación ante el transportista, a menos que se trate de una carga consignada al portador, en cuyo caso el porteador deberá entregar la carga al portador de la carta de porte; en cuanto al boleto de pasaje también reviste el carácter de documento de legitimación del pasajero como parte contratante del servicio de transporte y en consecuencia como beneficiario de los derechos que le otorga el contrato de transporte respectivo, como por ejemplo el de ser transportado en el día, hora y ruta previamente señalados y confirmados.<sup>62</sup>

De esta manera Joaquín Garrigues y Emilio Langle y Rubio, coinciden en señalar que el contrato de transporte, es un contrato consensual, que se perfecciona con el simple acuerdo de voluntades, señalando además que el boleto de avión y la carta de porte son títulos probatorios y el último es representativo de la carga que se transporta.<sup>63</sup>

Joaquín Garrigues y Emilio Langle, afirman que tales documentos no forman un elemento constitutivo del contrato, sino que se reduce a un elemento probatorio, pero con un carácter privilegiado, tanto para el cargador como para el porteador, ya que son estos quienes intervienen en la expedición de dichos documentos, por lo que el contenido de estos se considera decisivo para determinar las controversias que en su momento pudieran ocurrir respecto a la ejecución del contrato, y como consecuencia de ello estos documentos prevalecerán sobre las demás pruebas escritas y será solo a falta de la expedición de dichos documentos que las partes tendrán que estarse al resultado de otro tipo de pruebas que pu-

---

<sup>62</sup> Cfr. Barrera Graf, Jorge, *Derecho...*, ob. cit., p. 66; Vázquez del Mercado, Oscar, ob. cit., p. 228.

<sup>63</sup> Cfr. Garrigues, Joaquín, ob. cit., p.p. 209 y 210; Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p.p. 472 y 473.

dieran existir.<sup>64</sup>

Los artículos 581 y 582 del Código de Comercio, el artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, los artículos 49 y 55 de la Ley de Aviación Civil, así como los artículos 3º y 6º del Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de la Haya, señalan la obligación del transportista o porteador de expedir tanto el boleto de avión, como la carta de porte. Estos documentos, además de ser probatorios, en la mayor parte de los casos, pretenden limitar la responsabilidad del transportista o porteador y la de sus agentes, es decir, que tales documentos contienen condiciones que limitan la responsabilidad de una de las partes: el transportista o porteador y la de sus agentes, y establecen expresamente límites en sus indemnizaciones frente a sus usuarios. Sin embargo, este tema específico sobre la responsabilidad del transportista o porteador y sus límites se abarcará adelante, no obstante es importante mencionarlo en virtud de que en el caso de que el transportista o porteador no expida el boleto de avión ó carta de porte, o bien los expida sin especificar la limitación de su responsabilidad y a pesar de ello verifique el transporte, no podrá alegar los límites de responsabilidad en su favor y a los que hubiera podido tener derecho.

El Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya, en sus artículos 3º y 4º , establece cuales son los requisitos que debe contener el boleto de avión, tratándose del contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros y son los que a continuación se señalan:

- a) La indicación de los puntos de partida y destino;
- b) La fecha de expedición;
- c) El precio o tarifa;
- d) El peso del equipaje del pasajero y el número de maletas;
- e) La indicación de las escalas;

---

<sup>64</sup> Cfr. Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 210; Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p.p. 476 y 477.

- f) Aviso indicando que si los pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país, que no sea el de partida, el transporte podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de la Haya, el cual limita la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones, así como pérdida, averías ó retraso de equipaje.
- g) La expedición del talón de equipaje, cuando el pasajero lleve consigo equipaje que por sus características debe ser transportado en el compartimento respectivo del avión.
- h) Según se establece el artículo 22 del Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de la Haya, se señala que el billete de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte, su ausencia, irregularidad o pérdida no afectará al existencia ni la validez del contrato de transporte el cual quedará sujeto a las reglas de dicho Convenio; y si con el consentimiento del transportista, el pasajero se embarca sin que se le haya expedido el billete de pasaje, o bien, si este no contiene el aviso del límite de responsabilidad, el transportista no podrá ampararse en las disposiciones del artículo 22 de dicho Convenio, el cual establece los límites de responsabilidad en los que el transportista se puede amparar.

Aquí es importante señalar que el artículo 51 de la Ley de Aviación Civil establece que tratándose de los servicios de transporte aéreo internacional, hay que remitirse en primer término a lo dispuesto por los Tratados Internacionales que al efecto nuestro país haya celebrado.

El transporte del equipaje, es consecuencia del contrato de transportación de personas, y en este sentido si no hay contrato de transporte de personas no existirá la transportación de su equipaje, por lo que en caso de que algún usuario quiera transportar equipaje sin haber celebrado el contrato de transporte de personas, deberá celebrar en conse-

cuencia el contrato de transporte de cosas o carga, aunque esa carga contenga sus efectos de uso personal, por eso en la práctica se observa que los pasajeros en sus correspondientes billetes de pasaje y según la tarifa (precio) que paguen por su transportación de un punto a otro, tienen una franquicia previamente determinada que establece el peso que pueden llevar consigo como parte de su equipaje y que estará exento de cualquier cargo adicional a la tarifa ya pagada, por lo que en caso de excederse, se deberá pagar una cantidad adicional por concepto de exceso de equipaje. Esta figura está regulada por el propio Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de la Haya, en su artículo 4º, que obliga a la empresa transportista a expedir un talón de equipaje para que tenga derecho a limitar su responsabilidad en caso de pérdidas, averías ó retraso del llamado equipaje facturado.

Por su parte el Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de la Haya, establece en sus artículos 5º, 6º, 8º, 11º, los requisitos que deberá contener la carta de porte aéreo o guía aérea, requisitos que son similares a los que debe contener el boleto de avión y que son los que a continuación se señalan:

- a.- El nombre del porteador;
- b.- La fecha de la expedición;
- c.- Los puntos de salida y llegada;
- d.- La tarifa o precio;
- e.- Los plazos;
- f.- Las condiciones especiales del transporte.
- g.- El nombre del cargador;
- h.- El nombre y domicilio del destinatario.
- i.- El número de bultos y su peso.
- j.- El sello o firma del transportista.

En algunas ocasiones cuando el expedidor o cargador, así lo solicitan y aten-

diendo al tipo de carga a transportar se puede hacer alguna expresión de la calidad genérica de la carga; sin embargo, no se señalan las marcas o signos exteriores que contengan los bultos transportados, ya que esto último se sustituye, puesto que los bultos se identifican con el número de guía aérea que le corresponda.

Ahora bien, en atención a los sujetos que forman parte del contrato de transportación de carga, ya se sabe que son tres los integrantes: El cargador (expedidor o remitente), el transportista o porteador y el consignatario (destinatario), así se observa que los dos primeros son perfectamente identificables en todos los casos desde el momento mismo de la celebración del contrato, sin embargo, el tercero, es decir el consignatario o destinatario puede ser desconocido, ya que la carta de porte puede ser consignada “al portador”, pero también puede ser consignada en forma nominativa, en cuyo caso el tercer sujeto puede ser identificado desde el primer momento, sin embargo, también puede ser cambiado posteriormente.

En resumen, el contrato de transporte aéreo internacional, ya sea de carga o de pasajeros, es un contrato consensual y por lo tanto no tiene que revestir ninguna formalidad, sin embargo la ley exige al transportista o porteador la expedición de documentos que amparen el transporte, así se entiende que existe la obligación de expedir el boleto o billete de pasaje y en su caso el talón de equipaje en el caso de transporte de personas, y la carta de porte ó guía aérea en el caso del transporte de mercancías o carga; dichos documentos aunque no constituyen un elemento formal, sí constituyen un elemento probatorio de las condiciones en que se contrato el transporte y sirve en su caso para limitar la responsabilidad del transportista o porteador frente al pasajero o en su caso frente al cargador y al consignatario de la mercancía o carga transportada. La falta de expedición de estos documentos es imputable al transportista o porteador y en caso de que se verifique el transporte aún careciéndose de éstos documentos también es imputable al transportista, en cuyo caso no podrá ampararse en ningún límite de responsabilidad, según se establece en los artículos 3º y 9º del

Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de la Haya.

El contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros y el de carga o mercancía, coincide con el contrato de transporte mercantil en general y también los documentos relativos al boleto o billete de pasaje y carta de porte o guía aérea, que como se señaló revisten los requisitos propios que al efecto le exige el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya, pero también cubren los requisitos exigidos por la ley mexicana, es decir, el Código de Comercio y el Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, sin embargo, cabe hacer referencia que con relación a éste punto la Ley de Aviación Civil tanto en su artículo 4º, 51 y 55 nos remiten a los Convenios Internacionales en lo referente al servicio de transporte aéreo internacional de pasajeros o de carga, lo anterior en virtud de que según se señala en la propia ley cuando se trata de servicio de transporte aéreo nacional, el boleto y la carta de porte o guía aérea deberán contener los requisitos que se señalen en la Norma Oficial Mexicana.

Como ya se señaló el límite de responsabilidad del transportista o porteador se establece en los mismos términos en el contrato de transporte de pasajeros.

#### **F.- Derechos y obligaciones de las partes contratantes.**

A continuación, de manera enunciativa, se señalaran, cuales son los derechos y obligaciones de las partes contratantes en el contrato de transporte aéreo internacional de carga, tratando de explicar brevemente cada uno de ellos.

Obligaciones del cargador, expedidor o remitente:

Estas obligaciones están contenidas en el artículo 16 del Convenio de Var-

sovia modificado por el Protocolo de la Haya, y son entre otras, las que a continuación se detallan:

El artículo 16 del Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya, establece que el expedidor está obligado a suministrar los informes y a unir a la carta de porte aéreo, los documentos que con anterioridad a la entrega de la mercancía al destinatario, sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades de aduanas, consumos o policía. El expedidor es responsable ante el porteador de todos los perjuicios que pudieran resultar de la falta, insuficiencia e irregularidad de dichos informes y documentos, salvo en el caso de que la falta sea imputable al porteador o a sus encargados.

Como se puede observar se vincula una doble obligación, así hay un deber de información para que el transportista pueda responder a las preguntas que le formulen los correspondientes organismos estatales y por otra parte existe la exigencia de la entrega de los respectivos documentos que respalden con exactitud esas respuestas del transportista y le permitan comprobar cualquier dato relevante.<sup>65</sup>

El exponer esta obligación, es por la importancia que reviste, ya que su omisión puede ocasionar al porteador gravísimas consecuencias, tanto patrimoniales, como administrativas ya que se trata de un permisionario de un servicio público autorizado por el Estado para explotar el servicio público de transporte.<sup>66</sup>

El Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya, en su artículo 10°, señala que el expedidor es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la mercancía que inscriba en la carta de porte aéreo. Deberá indemnizar al transportista, o a cualquier persona, con respecto de la cual éste sea responsa-

---

<sup>65</sup> Cfr. Videla Escalada, Federico N. Derecho Aeronáutico; Tomo III, Editor Víctor P. de Zavalia, Buenos Aires, Argentina, 1973, p. 480.

<sup>66</sup> Idem.



ble, por cualquier daño que sea consecuencia de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

Así también se debe señalar que el expedidor, cargador o remitente, en el contrato de transporte aéreo internacional de carga, tiene la obligación de requisitar la carta de porte y entregársela al porteador y si es éste último quien la requisita, se entenderá que actúa en nombre del expedidor por lo que éste estará obligado a revisarla antes de firmarla, ya que con este último acto, expresa su conformidad con el contenido de la misma.

También tiene obligación de entregar las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenidos, (art. 588, fracción I, del Código de Comercio). La entrega de las mercancías o carga que serán objeto del transporte, es una premisa indispensable para que exista el cumplimiento del contrato, y es en el momento de la entrega de las mercancías o carga al porteador, cuando se expide la correspondiente carta de porte que ampara la mercancía y deberá entregarse en el lugar y tiempo convenidos. La entrega de las cosas presupone que las mismas se encuentran en condiciones normales y adecuadas para la realización del transporte, por lo que la carga deberá ir debidamente acondicionada para el transporte, por lo que el artículo 71 de la Ley de Vías Generales de Comunicación al respecto señala: "Si las mercancías se despachan sin embalaje o con uno defectuoso o inadecuado a su naturaleza, la falta o el defecto del embalaje, se hará constar en la carta de porte"; y en este caso el porteador no será responsable de las pérdidas o averías que por esa razón sufran las cosas transportadas.<sup>67</sup>

En el momento de la entrega de las cosas a transportar y contra la entrega de la carta de porte, comienza la responsabilidad del porteador.<sup>68</sup>

---

<sup>67</sup> Cfr. Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p.p. 222 y 223; Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 212; Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p.p. 479.

<sup>68</sup> Cfr. Garrigues, Joaquín, ob. cit., p. 212.

El expedidor o cargador sufrirá los comisos, multas y demás penas que se le impongan por infracción de las leyes fiscales, y a indemnizar al porteador de los perjuicios que se le causen por la violación de las mismas, (artículo 588, fracción III, Código de Comercio); también sufrirá las pérdidas y averías de las mercancías, que procedan de vicio propio de ellas o de casos fortuitos, salvo lo dispuesto en los incisos IX y X, del artículo 590, (artículo 588 fracción IV, Código de Comercio); también indemnizará al porteador de todos los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato hubiere sufrido, y de todas las erogaciones necesarias que para cumplimiento del mismo y fuera de sus estipulaciones hubiere hecho en favor del cargador, (artículo 588 fracción V del Código de Comercio).

El cargador deberá remitir con oportunidad la carta de porte al consignatario, de manera que éste pueda hacer uso de ella al tiempo de la llegada de la carga a su final destino, (artículo 588 fracción VI, Código de Comercio); sin embargo, tratándose del transporte aéreo internacional el porteador tiene la obligación de notificar al destinatario la llegada de la carga a su lugar de destino, lo que deberá hacer en el domicilio señalado en la carta de porte y en el caso de que ésta carta no contenga los datos suficientes para realizar la notificación, ésta deberá realizarse por estrados en la aduana respectiva.

Otra obligación es la de pagar el flete o precio pactado, al porteador, a menos que se trate de un "porte debido" y en este caso la obligación de pagar el precio del flete será obligación del consignatario, sin embargo este es un caso de excepción pues en la práctica lo más natural es que se cumpla la contraprestación por quien la solicita.<sup>69</sup>

También esta obligado a declarar el contenido de los bultos que comprenden la carga, si así lo exigiera el administrador de la empresa o los jefes de las oficinas en tránsito, al tiempo de recibirla para su conducción, o bien cuando se asegura la carga en forma adi-

---

<sup>69</sup> Cfr. Langle y Rubio, Emilio, ob. cit., p. 479; Videla Escalada, Federico N., ob. cit., p. 479.

cional, en cuyo caso además deberá declararse el valor de la carga y extenderse por escrito el inventario de la misma.

#### Derechos del expedidor, cargador o remitente:

El artículo 12 del Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya, señala que el expedidor, cargador o remitente tienen derecho de poder disponer de la carga, para retirarlas del aeródromo de partida, o del de llegada, a detenerlas durante el viaje si se produce algún aterrizaje, a ordenar la entrega a persona distinta al destinatario primeramente designado, ya sea en el curso de la ruta o al arribo de las cosas y a requerir su retorno al punto de partida. El ejercicio de este derecho está condicionado a que el expedidor previamente de cumplimiento a sus obligaciones, como son el pago de los gastos que con sus subsecuentes instrucciones le pueda ocasionar al porteador, a la exhibición y en su caso devolución o canje de la carta de porte aéreo expedida y siempre y cuando no produzca perjuicios ni al transportista ni a otros usuarios. Así pues también se debe apuntar, que este derecho del expedidor, cargador o remitente no es indefinido en el tiempo, ya que este derecho cesará cuando nazcan los derechos del destinatario y que según el artículo 13 del ordenamiento legal en cita, nacen a la llegada de la mercancía al punto de destino y previa la exhibición de la carta de porte, si es que ésta no viene acompañando a la mercancía, y contra el pago del porte debido en su caso, además de que deberá observar los requisitos administrativos y aduanales que cada país exige a fin de que el destinatario pueda disponer de la carga transportada, y será en este momento cuando nacerá para el destinatario su derecho de disposición sobre las mercancías o carga transportada y cesa el derecho del cargador para disponer de dichas mercancías; sin embargo, si el consignatario no es encontrado por el transportista para notificarle el arribo de su carga, o bien este rechaza la carta de porte aéreo o las mercancías, el cargador, expedidor o remitente continuará detentando el derecho de disposición de las mercancías transportadas.<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> Cfr. Videla Escalada, Federico N., ob. cit., p.p. 277 a 279.

Por su parte Joaquín Garrigues señala al respecto, que este derecho de disposición significa que el remitente puede suspender el transporte, desistir de él, reordenar que la mercancía vuelva al punto de partida, cambiar al consignatario, la tarifa, el itinerario o el plazo de entrega, por lo que puede decidirse que el cargador goza del derecho de contraorden cuyo ejercicio afecta lógicamente las relaciones de éste y del porteador, por lo que en el caso de que con el ejercicio de éste derecho el cargador le cause un daño o perjuicio al destinatario o consignatario de la mercancía, este solo podrá ejercitar las acciones correspondientes en contra del cargador o remitente.<sup>71</sup>

En la práctica se observa que disposiciones de tipo administrativo y fiscal en México como la Ley Aduanera, exigen al destinatario o consignatario de mercancías o carga procedentes del extranjero, y a quienes este ordenamiento denomina importadores, que cumplan con ciertos requisitos para poder tomar posesión de las mismas, como son la intervención de un agente aduanal que expida un pedimento de importación, el pago de impuestos por la importación de ciertas mercancías, pago de gastos de almacenaje, de abandono si este se causo, y demás requisitos que en cada caso imponen las diversas leyes para la importación de ciertos productos que pueden requerir un permiso previo o que deban revestir ciertas características, etc., empero se debe tomar en consideración, que el cumplimiento de éstos requisitos que las diversas leyes mexicanas le imponen al destinatario o consignatario no forman parte del contrato de transporte aéreo internacional de carga, por lo que su incumplimiento en ningún caso es imputable al porteador; sin embargo, en caso de omisión en el cumplimiento de tales requisitos por parte del destinatario, le acarrearían el no poder disponer de la mercancía o carga transportada, lo que dará como resultado que el cargador, remitente o expedidor conserve su derecho de disposición sobre las mismas, debiendo éste pagar las multas, infracciones, etc., que tal incumplimiento acarree, además de cubrir los cargos que pudiere originarle al transportista si decide que la mercancía sea transportada a otro lugar, ya que esto implicaría la contratación de otro transporte.

---

<sup>71</sup> Cfr. Garrigues, Joaquín, ob. cit., p.p. 213 y 214.

### Obligaciones del porteador:

El Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya, señala cuales son las obligaciones del porteador, tratándose del contrato de transporte aéreo internacional de carga, y entre ellas se encuentran las siguientes:

En primer término el porteador está obligado a expedir la carta de porte aéreo, la cual prueba la existencia del contrato celebrado y las condiciones del mismo.

El artículo 13, señala la obligación del porteador de dar aviso al destinatario de la llegada de las mercancías, salvo pacto en contrario. Esta obligación surge con un doble efecto: por una parte la obligación del porteador de avisar al consignatario o destinatario de la mercancía que está ha llegado a su destino y frente a ésta encontramos la obligación del destinatario de acudir al sitio donde se depositan las mercancías para retirarlas de inmediato, pagando en su caso los importes que pudiera deber al porteador; esto es con la finalidad de que la mercancía no cause gastos de almacenaje y maniobras y por supuesto que no se exceda de los plazos que la ley aduanera señala para los casos de abandono de las mercancías, ya que en caso de excederse estos plazos, el consignatario tendrá la obligación de pagar gastos de almacenaje y maniobras, y podría llegar el caso de pagar lo correspondiente al abandono de las mercancías, e incluso perderlas a favor del fisco federal, ya que tratándose de un transporte aéreo internacional de carga o mercancías el transportista o porteador cumple con su obligación de transporte llevando de un aeropuerto a otro previamente especificado las mercancías o carga transportada, en virtud de que las leyes correspondientes de cada país son muy estrictas para los casos de importación o exportación de efectos, carga ó mercancía y se tienen que cumplir ciertos requisitos que las leyes, exigen para este tipo de operaciones.

El Código de Comercio no especifica nada en particular, sin embargo, señala el maestro Joaquín Rodríguez Rodríguez que esto se detalla con precisión en los reglamen-

tos de los porteadores y es consecuencia de los principios generales.<sup>72</sup>

El Artículo 9º del Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya, señala que es obligación del transportista al embarcar las mercancías, que exista la carta de porte aéreo correspondiente (artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación), que contenga el aviso previsto en el artículo 8º inciso c) del propio Convenio, que se refiere al aviso sobre el límite de responsabilidad del transportista, y que tanto la omisión de uno o de otro traerá como consecuencia que el transportista no tenga derecho a ampararse en los límites de responsabilidad establecidos por el artículo 22 del propio Convenio.

Por su parte los artículos 18 y 19 del citado Convenio, señalan la obligación del transportista de hacer frente a los daños por destrucción, pérdida, o avería de mercancías, así como el retraso en el transporte aéreo, comprendiéndose como periodo del transporte aéreo, el periodo durante el cual las mercancías o equipajes se hallen bajo custodia del porteador, sea en el aeródromo o a bordo de la aeronave, o en un lugar cualquiera, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo. Esta obligación se limita a los términos previstos para cada caso por el propio Convenio.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 67, estipula, que en el caso de que el solicitante de un servicio de transporte no expresare la ruta o línea, la empresa portadora deberá hacerlo, pero el importe que se cobre deberá ser el más bajo que pueda obtenerse de acuerdo a las tarifas aplicables, cualquiera que sea la ruta o línea que siga, a menos que la ruta más corta o de mas bajo costo estuviere interrumpida por causa de fuerza mayor, pues en este caso se cobrará el servicio por la ruta o línea que se haya usado.

---

<sup>72</sup> Cfr. Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p. 225.

### Derechos del porteador:

En términos del Convenio de Varsovia, uno de los derechos más importantes del porteador es el ya multicitado “límite de responsabilidad” que se estipula para ciertas eventualidades o riesgos previstos en el contrato de transporte aéreo internacional, y que limitan su responsabilidad frente al usuario, siempre y cuando se haya expedido en este caso la carta de porte, así como que la misma contenga el aviso sobre los límites de responsabilidad que a este respecto lo obliga el propio Convenio y que ya se ha mencionado y con el cual se continuará en un apartado específico, dada la importancia en la práctica de éste tema.

También tiene derecho a retener la carga hasta en tanto se cubra el precio indicado por el transporte en la carta de porte, según se establece en el artículo 56 de la Ley de Aviación Civil.

Tiene derecho a recibir el pago de la tarifa o porte convenida y que es la contraprestación que recibe por la realización del transporte.

### Obligaciones del destinatario:

Las obligaciones del consignatario o destinatario son las siguientes:

Deberá recibir la carga sin demora, a fin de no ocasionar que se causen almacenajes o gastos por maniobras innecesarios, ya que de generarse estos, el consignatario para poder rescatar la carga deberá pagar los gastos que por su tardanza se hubieren ocasionado.

También deberá revisar su carga y el estado en que esta se encuentra al momento de que pretenda rescatarla ya que en caso de existir daño, avería o bien en su caso

faltantes, deberá hacer valer sus derechos de conformidad con lo contratado y exigir así su responsabilidad al porteador, y si el consignatario se rehusare a realizar esta verificación, relevara de cualquier responsabilidad al porteador que no provenga de fraude o dolo, pues se entenderá que recibe la carga en buen estado y con el peso completo.

Deberá devolver al porteador la carta de porte, o en su defecto deberá otorgar el recibo respectivo.

Pagará al porteador el importe del porte, cuando así se hubiere establecido en la propia carta de porte aéreo, así como los demás gastos que se hubieren generado como son los gastos por maniobras o almacenajes, lo anterior sin perjuicio de que el consignatario tuviere que ejercitar alguna responsabilidad en contra del porteador.

Deberá ejercitar sus derechos en contra del porteador dentro de los plazos y formas establecidas en el contrato de transporte, cualquiera que estos sean, exigiéndole las responsabilidades que haya contraído, ya que de no hacerlo así, será directamente responsable frente al cargador o terceros.

A cumplir con las ordenes del cargador, dándole cuenta, sin pérdida de tiempo, de cuanto ocurra relativo a las mercancías porteadas.

Las obligaciones a cargo del consignatario señaladas con anterioridad son correlativas, así el maestro Joaquín Garrigues señala: "La entrada del consignatario en la relación contractual del transporte se manifiesta, tanto en el aspecto activo (derecho a obtener la entrega de las mercancías), como en el aspecto pasivo (obligación de pagar los gastos y portes de los géneros recibidos, devolviendo al porteador la carta de porte). Las obligaciones del consignatario se conciben legalmente como supuesto para el ejercicio de sus derechos. La obligación de pago que pesa sobre el consignatario es una obligación conexas a la



entrega, que pesa sobre el porteador: el pago es la contraprestación de un resultado, a saber, la consumación del transporte. Pero el consignatario que no intervino en el contrato, es extraño a esa consumación, mientras no manifieste su voluntad de participar en ella, recibiendo la mercancía; solo en este caso atrae sobre sí la obligación de pagar el precio del transporte y los gastos. La recepción de los géneros transportados implica en el consignatario la intención de participar en la ejecución del contrato y de asumir las obligaciones correspondientes; sin esa voluntad suya no surge la obligación de pago a cargo del consignatario.<sup>73</sup>

#### Derechos del destinatario:

Con relación al contrato de transporte aéreo internacional de carga, hay que señalar que de acuerdo al Convenio de Varsovia, modificado por el protocolo de la Haya, el destinatario o consignatario tiene derecho a:

- 1.- Podrá exigir el cumplimiento del contrato de transporte;
- 2.- Tiene derecho a que el porteador le remita la carta de porte;
- 3.- A que el porteador, le avise de la llegada de las mercancías;
- 4.- A que el porteador le entregue las mercancías;
- 5.- A rehusar la carta de porte;
- 6.- A demandar al porteador, en caso de que éste haya incurrido en algún tipo de responsabilidad.

El cuadro de obligaciones del destinatario o consignatario, se debe tratar de manera condicional ya que en principio no es parte del contrato, sino un beneficiario del mismo, en tanto no exista una manifestación expresa o tácita en ese sentido, así sí acepta la consignación presentará al porteador la carta de porte con la intención de recibir las mer-

---

<sup>73</sup> Cfr. Garrigues, Joaquín, ob. cit., p.p. 216 y 217.

cancias, pagar el precio del transporte cuando se ha convenido que ésta sea a su cargo y en su caso formular la protesta correspondiente si la cosa se perdiere o llegare averiada, con faltante o con retardo. Lo anterior es en virtud de que para que el destinatario sea incorporado y forme parte del contrato debe mediar su aceptación y con ella el nacimiento de sus obligaciones frente al porteador y las de éste frente al destinatario.<sup>74</sup>

De lo anteriormente señalado, se desprende que el contrato de transporte aéreo de carga, termina con la entrega de las mercancías al destinatario, contra la entrega de la carta de porte; lo que supone que el transporte fue llevado a cabo en los términos y condiciones pactadas y que la mercancía en consecuencia, ha llegado sin ningún problema. En este sentido el transportista contará con una presunción en su favor respecto al cumplimiento de sus obligaciones.

Sin embargo se debe considerar que la hipótesis anterior es la mejor manera de dar término al contrato de transporte de carga celebrado, sin embargo, durante el transporte pueden surgir muchas y muy diversas situaciones que podrían acarrear algún tipo de incumplimiento de alguna de las partes, por lo que en su oportunidad se estudiarán los incumplimientos más comunes, que acarrear las diversas responsabilidades del transportista o porteador frente a sus usuarios y que por su importancia y gran incidencia son parte de un estudio detallado y especial.

A continuación se enuncian los derechos y obligaciones de las partes, respecto del contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros:

Los derechos y obligaciones de las partes contratantes, tratándose del contrato de transporte de pasajeros, constan de alguna manera implícitamente en el contenido de las ya vistas para el contrato de transporte de carga, sin embargo se debe particularizar,

---

<sup>74</sup> Cfr. Videla Escalada, Federico N, ob. cit., p.p. 484 y 486.

ya que se está hablando del transporte de personas y no de carga, lo que por obvio de las circunstancias acarrea derechos y obligaciones distintas. A continuación se verán estos derechos y obligaciones:

#### Obligaciones del transportista:

1.- Expedir y entregar a los pasajeros sus billetes de pasaje, según lo establece el artículo 3° del Convenio de Varsovia modificado por el protocolo de la Haya, y el 49 de la Ley de Aviación Civil.

2.- Expedir y entregar a los pasajeros el talón de equipaje, que ampara el equipaje facturado del pasajero, según se señala en el artículo 4° del Convenio de Varsovia modificado por el protocolo de la Haya y 50 de la Ley de Aviación Civil 12, lo anterior tomando en consideración que el transportista está obligado a transportar el equipaje del pasajero dentro de los límites fijados de conformidad con los Tratados.

3.- Empezar y concluir el viaje el día y en la ruta programada, aunque no estén tomados todos los asientos.

4.- Entregar al pasajero al término del viaje, su equipaje.

5.- Cobrar como precio del transporte, la tarifa que previamente le haya sido registrada ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (artículos 57 a 60 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, ya que se trata de un transporte público permissionado por dicha Dependencia).

6.- El transportista esta obligado a que los boletos de avión que expide, se ajusten a lo establecido en el Convenio de Varsovia modificado por el protocolo de la Haya, haciendo la aclaración que tratándose de transporte aéreo internacional, los formatos que se elaboran son uniformes y en ellos se contiene el aviso sobre los límites de responsabilidad a favor del transportista, esto en virtud de que además de los transportistas, existen agentes de viajes que también venden boletos de avión, por lo que cuentan con los formatos para expedir los boletos, lo anterior de conformidad con lo establecido por el artículo 51 de la Ley de

## Aviación Civil.

7.- No puede rehusarse a la prestación del servicio en virtud de que ya ha sido permissionado y se han aprobado y registrado sus horarios y tarifas previamente, a menos que la S.C.T., disponga lo contrario por petición expresa y fundada del transportista.

8.- Cuando el usuario no fije la ruta y tarifas con las que pretende viajar, el transportista lo hará aplicando la tarifa mas baja, cualquiera que sea la ruta o línea que siga, (artículo 67 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y artículo 593 del Código de Comercio).

9.- Los transportistas que tiene el carácter de permissionarios están obligados a proteger a los viajeros y sus pertenencias de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio y deberán cubrir los daños que pudiera sufrir el usuario, su equipaje facturado, el de mano, así como a los terceros que pudieran resultar afectados, desde el inicio hasta la conclusión del viaje. Esta protección se realiza mediante la obtención de un seguro.

10.- También tienen la obligación de indemnizar a los usuarios en términos de sus límites de responsabilidad establecidos en el Convenio de Varsovia modificado por el protocolo de la Haya y que se establecen en el propio boleto de avión.

11.- Custodiar el equipaje del usuario que esta bajo su cuidado.

12.- Tratándose de transporte aéreo internacional de pasajeros, el transportista tiene la obligación de exigir a los pasajeros la presentación de los documentos oficiales que acrediten su legal internación al país de destino del vuelo respectivo, (artículo 51 de la Ley de Aviación Civil).

### Derechos del transportista:

1.- A percibir el importe del precio convenido (tarifa).

2.- A retener un porcentaje de la tarifa cobrada en términos de la

autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en caso de que el transporte no se lleve a cabo por razones imputables al usuario, y de acuerdo a lo previsto en la tarifa adquirida por éste último.

3.- A ampararse en los límites de responsabilidad previamente establecidos por la ley o por los convenios internacionales, o bien de acuerdo a sus reglamentos.

4.- A cobrar en su caso, el exceso de equipaje que lleve el pasajero, cuando este exceda del límite establecido por el transportista.

5.- A cambiar la ruta e itinerario convenidos, si para ello tuviere razón de peso, como mal tiempo, impedimento por fallas técnicas, etc.

6.- A cancelar el transporte, cuando para ello existan razones suficientes como condiciones meteorológicas, falla en el vehículo que pudiera poner en peligro la seguridad e integridad de los pasajeros y sus pertenencias.

7.- A negarse a prestar el transporte cuando el usuario o pasajero no pague la totalidad de la tarifa convenida.

8.- A denegar el embarque, cuando haya expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave, o por que se cancele el vuelo por causas imputables al propio concesionario o permisionario, en cuyo caso deberá hacer frente a lo anterior, dependiendo de los requerimientos del pasajero, (artículo 52 de la Ley de Aviación Civil).

#### Obligaciones del pasajero o usuario:

1.- A pagar la tarifa convenida al transportista.

2.- Presentarse el día y hora convenidos para la verificación del viaje, con tiempo previo para realizar su documentación y la de su equipaje.

3.- Deberá someterse a la estricta observancia de los reglamentos del transportista (prohibiciones como las de no fumar en ciertas áreas, no transportar cierto tipo de artículos, contar con su documentación personal para su transportación cuando así se re-

quiera, etc.).

4.- A pagar el exceso de equipaje cuando así proceda.

5.- A declarar al transportista, respecto de los artículos que transporta con su equipaje y que son peligrosos de acuerdo a los reglamentos del transportista.

6.- A retirar su equipaje a su llegada al punto de destino.

7.- A pagar al transportista el porcentaje que fijen las tarifas aplicadas, si por su culpa no se puede llevar a cabo el transporte o este se interrumpe, o bien si por su negligencia no llega a tiempo para realizar el viaje.

8.- A respetar las leyes y reglamentos aplicables al transporte celebrado, así como a los convenios internacionales celebrados para el caso de transportes internacionales y a respetar los términos establecidos en el propio contrato, conjuntamente con los límites de responsabilidad ahí señalados.

9.- A rescindir el contrato cuando tuviere causas para ello, cuando se lo impidiere algún acontecimiento de fuerza mayor, (artículo 591 fracción III del Código de Comercio).

10.- A devolver el talón de equipaje, contra la entrega del mismo.

#### Derechos del pasajero o usuario:

1.- A que el transportista le entregue el boleto o billete de transporte que ampare las condiciones del contrato celebrado, incluyendo el aviso sobre los límites de responsabilidad del transportista, según se establece en el artículo 3° del Convenio de Varsovia modificado por el protocolo de la Haya.

2.- A ser transportado con la franquicia de su equipaje permitido, el día y hora señalado en su boleto y en la ruta especificada, según lo señala el artículo 4° del Convenio de Varsovia modificado por el protocolo de la Haya y 50 de la Ley de Aviación Civil.

3.- A recoger su equipaje al término del viaje, llegando al punto de destino.

4.- A presentar protesta o reclamación y en su caso a recibir la indemnización que le corresponda del transportista, cuando su equipaje se averíe, tenga faltantes o bien se haya perdido o sufra retardo.

5.- A presentar reclamación y recibir la indemnización que le corresponda, por cualquier daño o lesión sufrida en su persona, extendiéndose ese derecho a sus beneficiarios cuando no los pueda ejercer directamente o en caso de muerte.

6.- A rescindir el contrato de transporte celebrado, siempre y cuando el transporte no se haya iniciado, y respetando lo que al efecto se estipule en la reglamentación de la tarifa adquirida por él.

7.- A que se le devuelva el importe de la tarifa pagada en la forma pactada, cuando este no se lleve a cabo, o se haya interrumpido, por causas imputables al transportista, (artículo 52 de la Ley de Aviación Civil).

8.- A contratar un seguro adicional y opcional que le debe otorgar el transportista, tanto para asegurar su persona como su equipaje, pagando por ello el importe adicional que le corresponda y cubriendo los requisitos que para tal efecto se le señalen.

Los anteriores, son en general, los derechos y obligaciones de las partes contratantes, tanto en el contrato de transporte aéreo internacional de carga como el de pasajeros.

## CAPITULO SEGUNDO

### INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

#### A.- Efectos del incumplimiento de todo contrato.

Antes de hablar sobre el incumplimiento en los contratos, es conveniente rescatar algunos conceptos mercantiles que servirán para entrar en materia.

Comenzando con el concepto de patrimonio, éste se trata de un concepto universalmente aceptado y lo constituye el conjunto de derechos y obligaciones susceptibles de valoración económica; así los derechos que forman el patrimonio son de dos clases: reales y personales.<sup>75</sup>

Por su parte el derecho real es aquel cuyo titular puede hacerlo valer, frente a cualquier persona, respecto de una cosa. Los derechos reales, son aquellos que con relación a una cosa o un bien, impone a toda persona la obligación de no estorbar a su titular, por lo que en el derecho real, el sujeto pasivo lo constituyen todos aquellos que son extraños a la inmediata relación con la cosa, es decir, que es cualquiera de los que integran la comunidad social y en específico, es aquel que viola el derecho del sujeto activo, es decir, del titular del derecho real.<sup>76</sup>

El derecho personal o de obligación, es el que una persona tiene para exigir a otra, determinada conducta, prestación, un hecho o una abstención, es una relación entre dos personas, en la que una de ellas adquiere la calidad de sujeto activo y el sujeto pasivo es la otra, es una relación que tiene su eficacia entre dos personas de las cuales una es acreedo-

---

<sup>75</sup> Cfr. Vásquez del Mercado, Oscar, ob. cit, p. 147.

<sup>76</sup> Cfr. Vásquez del Mercado, Oscar; ob. cit. ; p.p.. 147 y 148.



ra y la otra es deudora.<sup>77</sup>

Las obligaciones también forman parte del patrimonio, y son la fase pasiva del derecho personal, la obligación es el vínculo jurídico, por el que una persona esta sujeta respecto de otra, a una prestación, a un hecho o a una abstención, y esta otra, es aquella que tiene un derecho personal; es la relación jurídica patrimonial en virtud de la cual una persona, llamada deudor, queda vinculada para cumplir una prestación de carácter positivo ó negativo, frente a otra llamada acreedora.<sup>78</sup>

El derecho de las obligaciones ha sido ampliamente estudiado por los autores civilistas, sin embargo, va íntimamente ligado a la evolución mercantil, y más ampliamente a la evolución económica; el derecho de las obligaciones ocupa un lugar preponderante en el ámbito de las leyes, por lo que ha sido considerado fundamentalmente por el derecho mercantil y ha sido consagrado a ciertas categorías de personas: los comerciantes, y a ciertos actos: los de comercio. El acto de comercio ha servido para delimitar la materia mercantil y al mismo tiempo se considera como fuente de obligaciones cuya naturaleza es mercantil, ya que mercantil es el acto del cual dimanen estas obligaciones y el acto no es sino un contrato mercantil.<sup>79</sup>

“Los contratos mercantiles forman el mayor volumen en el sector entero de la contratación privada, por ello conocer el derecho de las obligaciones mercantiles, equivale a conocer el derecho de las obligaciones en que se desarrolla la actividad económica actual.”<sup>80</sup>

El concepto de obligación mercantil no es distinto del civil, así la obligación

---

<sup>77</sup> Cfr. Vázquez del Mercado, Oscar, ob. cit.; p. 148.

<sup>78</sup> Cfr. Vázquez del Mercado, Oscar, ob. cit. p.p. 148 y 149.

<sup>79</sup> Idem.

<sup>80</sup> Vázquez del Mercado, Oscar, ob. cit. p. 149.

es el vínculo jurídico por el cual una persona está sujeta, respecto de otra, a una prestación, un hecho o una abstención, por lo que siguiendo este concepto se puede decir que la obligación mercantil constituye el vínculo jurídico por el cual un sujeto debe cumplir frente a otro una prestación que tiene carácter mercantil, ya que el acto que la origina es de ésta naturaleza.<sup>81</sup>

Los contratos son la fuente más importante de las obligaciones mercantiles. En la legislación mexicana no existe un sistema de derecho de las obligaciones mercantiles diverso al de las civiles, solo se puede encontrar en forma un tanto limitativa, algunas normas relativas a obligaciones mercantiles, las cuales tienden a modificar o a complementar las normas del derecho civil sobre las obligaciones, también se aplican en materia mercantil, si la materia sobre la que versan no esta reglamentada en forma especial por las leyes comerciales o por los usos mercantiles y a ellas se remiten los artículos 2 y 81 del Código de Comercio, mientras que los artículos 77 a 88 del mismo ordenamiento legal, establecen disposiciones generales de carácter mercantil sobre obligaciones, convenios y contratos. Así se observa que para la formación de los contratos, se aplican las mismas normas generales que se aplican en materia civil, y por su parte la ley y los usos mercantiles solo regulan una parte de los problemas que derivan de las obligaciones y contratos mercantiles.<sup>82</sup>

Las obligaciones mercantiles tienen ciertas características que las distinguen de las civiles, como son su carácter solidario, su onerosidad, los términos para su cumplimiento, la mora, la forma de los contratos que es libre y no impuesta, etc.

Tomando en consideración las teorías civilistas se desprende que el incumplimiento de un contrato por cualquiera de las partes que intervienen en la relación contractual, acarrea como consecuencia el nacimiento de la responsabilidad de aquel que ha in-

---

<sup>81</sup> Cfr. Vázquez del Mercado, Oscar, ob. cit. p.p. 149 y 150.

<sup>82</sup> Cfr. Vázquez del Mercado, Oscar, ob cit. p.p. 150 y 151.

cumplido, frente al otro contratante. Por lo que la responsabilidad civil, consiste en la obligación que tiene una persona de indemnizar a otra los daños y perjuicios que se le han causado.<sup>83</sup>

En los contratos mercantiles existe una regla propia cuando las partes desean aplicarla para el caso de incumplimiento de alguna de ellas, y a la cual se le identifica como la cláusula penal. El incumplimiento de las obligaciones mercantiles encuentra su regulación en las disposiciones de derecho común y en el artículo 1949 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, en donde se establece que la facultad de resolver las obligaciones se entiende implícita en las recíprocas, para el caso de que uno de los obligados no cumpliera con lo que se obligo. El perjudicado podrá escoger entre exigir el cumplimiento o la resolución de la obligación con el resarcimiento de daños y perjuicios en ambos casos. También podría pedir la resolución aún después de haber optado por el cumplimiento, cuando este resulte imposible; al respecto el Código de Comercio complementa esta regla en su artículo 88 que textualmente señala:

“En el contrato mercantil en que se fijare pena de indemnización, contra el que no lo cumpliera, la parte perjudicada podrá exigir el cumplimiento del contrato o la pena prescrita, pero utilizando una de estas acciones quedará extinguida la otra”, diferenciándose esta regla de la norma de derecho civil, que establece una pena en el artículo 1846 que señala: “El acreedor puede exigir el cumplimiento de la obligación o el pago de la pena, pero no ambas, a menos que aparezca haberse estipulado la pena por el simple retardo en el cumplimiento de la obligación o porque esta no se presta de la manera convenida”.

En el Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, existen diversos preceptos que regulan el momento en que

---

<sup>83</sup> Cfr. Borja Soriano, Manuel: Teoría General de las Obligaciones; 9ª Edición; Editorial Porrúa, S.A.; México, 1984; p. 456.

nace la obligación del contratante que incumplió, que lo hace responsable para pagar a su contraparte los daños y perjuicios que con su incumplimiento se acarrearán; como ejemplo de ello se encuentra lo estipulado en los artículos 2104, 2028 y 2105 del ordenamiento legal en cita, los cuales regulan el incumplimiento de obligaciones.<sup>84</sup>

Se entiende por daño, la pérdida o menoscabo que el contratante haya sufrido en su patrimonio por la falta de cumplimiento de la obligación, (artículo 2108 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal).

Se reputa perjuicio, la privación de cualquiera ganancia lícita, que debiera haberse obtenido con el cumplimiento de la obligación (artículo 2109 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal).

Existe una relación de causalidad para la existencia de los daños y perjuicios, ya que estos deben ser consecuencia inmediata y directa de la falta de cumplimiento de la obligación, ya sea que se hayan causado o que necesariamente deban causarse (artículo 2110 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal).

“El que no ejecuta la obligación que ha asumido en un contrato ó no se conduce como debería hacerlo, comete una falta. Así pues, la sola inexecución proveniente del hecho del deudor constituye una falta, de manera que las expresiones “hecho de inexecución del deudor” y “falta del deudor” son sinónimos; así el acreedor no tiene sino que probar la existencia de la obligación y su inexecución; enseguida, al deudor corresponde establecer una causa extraña liberatoria, si la hay”.<sup>85</sup>

---

<sup>84</sup> Cfr. Borja Soriano, Manuel, ob. cit. p. 458.

<sup>85</sup> Borja Soriano, Manuel, ob. cit. p.p. 459 y 460.

Existen dos categorías de culpa contractuales a saber: la no dolosa y la dolosa; la primera es la culpa que consiste en una negligencia cometida sin intención de perjudicar, por su parte el artículo 2025 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, señala que hay culpa o negligencia cuando el obligado ejecuta actos contrarios a la conservación de la cosa o deja de ejecutar los que son necesarios para ella. Por su parte hay dolo cuando el deudor intencionalmente no ejecuta su obligación, cometiendo esta falta con el deseo de causar un perjuicio a su acreedor, el artículo 2106 del citado ordenamiento legal, establece que la responsabilidad procedente de dolo tiene lugar en todos los contratos, y que la responsabilidad procedente de dolo es exigible en todas las obligaciones y su renuncia de hacerla efectiva es nula.<sup>86</sup>

El incumplimiento de alguno de los contratantes respecto a sus obligaciones contraídas por virtud de un contrato acarrea el surgimiento de la responsabilidad civil, que en estos casos trae como consecuencia el nacimiento de la obligación del pago de daños y perjuicios; así la responsabilidad civil, además de importar la devolución de la cosa o su precio o la de ambos en su caso, importa además la reparación de los daños y la indemnización de los perjuicios, (art. 2107 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal).

En la práctica es común que muchos contratantes establezcan cláusulas que tienden a regular algún convenio sobre responsabilidad, por lo que la responsabilidad civil puede ser regulada por convenio entre las partes, salvo aquellos casos en que la ley disponga expresamente otra cosa (artículo 2117 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal); esta regulación contractual es lo que en materia mercantil comúnmente se le denomina como cláusula penal o pena convencional.

---

<sup>86</sup> Borja Soriano, Manuel, ob. cit. p. 460.

El artículo 1840 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, establece que los contratantes pueden estipular cierta prestación como pena para el caso de que la obligación no se cumpla o no se cumpla de la manera convenida, por lo que sí tal estipulación se hace, no podrán reclamarse además, daños y perjuicios; también se regula por el artículo 1843 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, que la cláusula penal no puede exceder ni en valor, ni en cuantía a la obligación principal.

Por su parte el artículo 1846 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, establece que el acreedor puede exigir el cumplimiento de la obligación o el pago de la pena, pero no ambos, a menos que aparezca haberse estipulado la pena por el simple retardo en el cumplimiento de la obligación, o porque ésta no se preste de la manera convenida; con relación a este precepto el maestro Manuel Borja Soriano señala que la relación entre la obligación y la pena puede decirse que se considera la pena como el cumplimiento por equivalencia de la obligación misma, sustituyendo a la indemnización compensatoria y en este concepto lógico es que no se pueda exigir por la vía indirecta más que lo exigible por la directa<sup>87</sup>. Así el artículo 1844 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, señala que si la obligación fuere cumplida en parte, la pena se modificará en la misma proporción y finaliza el artículo 1845 del ordenamiento legal citado, que si la modificación no pudiere ser exactamente proporcional, el juez reducirá la pena de una manera equitativa, teniendo en cuenta la naturaleza y demás circunstancias de la obligación.

Al respecto el artículo 88 del Código de Comercio establece que cuando en un contrato mercantil se fijare pena de indemnización contra el que no lo cumpliere, el perjudicado puede exigir el cumplimiento del contrato o la pena prescrita, pero al utilizar alguna de estas dos acciones, quedará extinguida la otra.

---

<sup>87</sup> Cfr. Borja Soriano, Manuel, ob. cit., p. 469.

En los casos de dolo la responsabilidad es exigible en todas las obligaciones por lo que la renuncia de hacerla efectiva es nula y así lo establece el artículo 2106 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal.

No obstante lo anterior, tratándose de los casos de culpa, puede pactarse en los contratos que su falta de cumplimiento, cuando el deudor obre solo con culpa no dará derecho al acreedor para exigirle indemnización de daños y perjuicios, lo anterior en virtud de que el Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, no ha prohibido para el caso de culpa dicha renuncia, como lo ha hecho para los casos de dolo, por lo que se puede concluir que no es ilícita la renuncia a la indemnización; en este caso el maestro Manuel Borja Soriano citando a Hémard señala: "En materia contractual las cláusulas de no responsabilidad son válidas, el deudor puede declarar al acreedor, sea que no responderá de la ejecución de su obligación (cláusula exclusiva de responsabilidad o de no-responsabilidad), sea que no responderá sino de una manera restrictiva o hasta la concurrencia de cierta cifra (cláusula limitativa de responsabilidad, cláusula penal). Se explica esta validez porque al obligarse cada parte puede fijar el alcance y la extensión de su obligación y si su contraparte encuentra que el contrato le es demasiado desfavorable, queda en libertad para no tratar, al menos fuera de ciertos contratos de adhesión.... . Así el límite para la validez de las cláusulas de irresponsabilidad contractual lo encontramos en los casos de dolo y de falta grave que es asimilable al dolo".<sup>88</sup>

Por último resulta necesario hacer un señalamiento importante, respecto a la utilidad de la cláusula penal en los contratos, pues es conocido que en la práctica las indemnizaciones de daños y perjuicios son generalmente muy difíciles de lograrse, ya que en muchas ocasiones no se puede demostrar que el daño o el perjuicio ha sido causado inmediata y directamente por el incumplimiento de la obligación y cual es su monto, por lo que

---

<sup>88</sup> Borja Soriano, Manuel, ob. cit., p.p. 470 y 471.

para evitar estas dificultades, así como los difíciles procesos legales, los contratantes, previendo la inejecución de la obligación o bien la ejecución tardía, pactan de antemano el monto de la indemnización que debe corresponder a ese incumplimiento. Así se puede observar que cuando se estipula una pena, se tiene la ventaja de que si el obligado falta al cumplimiento de sus obligaciones, el acreedor no tiene que demostrar que este incumplimiento le causó algún daño o perjuicio, y es por esta razón que el artículo 1842 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, señala que al pedir la pena, el acreedor no está obligado a probar que ha sufrido perjuicios, ni el deudor podrá eximirse de satisfacerla, probando que el acreedor no ha sufrido perjuicio alguno, tampoco tiene que probar el acreedor cual es el monto del daño, sino que con solo demostrar que el deudor no ha cumplido con su obligación, puede exigir el pago de la pena pactada.

También existen incumplimientos de obligaciones que no pueden ser imputables al deudor, en virtud de que éste último se ve impedido de cumplir con su obligación por causa de un acontecimiento que está fuera del dominio de su voluntad ó que bien no ha podido prever, o bien que aún previéndolo no lo ha podido evitar, así a los acontecimientos de esta naturaleza se les llama caso fortuito ó fuerza mayor.<sup>89</sup>

El maestro Manuel Borja Soriano, citando de nueva cuenta a Hémard transcribe. "El caso fortuito o la fuerza mayor deben constituir un obstáculo imprevisible general, absoluto y algunas veces definitivo".<sup>90</sup>

Los casos fortuitos o de fuerza mayor pueden clasificarse en dos categorías: los primeros tienen el carácter de accidentes naturales (enfermedades, muerte, rayo, granizo, helada, nevadas abundantes, inundaciones, temblores de tierra, etc.); los segundos lo cons-

---

<sup>89</sup> Cfr. Borja Soriano, Manuel, ob. cit. p. 473.

<sup>90</sup> Borja Soriano, Manuel, ob. cit. P. 473.



tituyen los hechos del hombre (la guerra, invasión, bombardeo, robos, huelgas, etc.).<sup>91</sup>

Comúnmente se ha llamado caso fortuito al acontecimiento de la naturaleza y fuerza mayor al hecho del hombre; Así Planiol considera que la expresión de caso fortuito se debe emplear cuando se quiere designar el origen externo del obstáculo que ha impedido la ejecución de la obligación y la expresión fuerza mayor, se debe emplear para indicar la naturaleza insuperable del obstáculo, correspondiendo ambas expresiones a dos ideas diferentes, a propósito de un mismo hecho, y al respecto ambas expresiones la legislación mexicana civil resultan sinónimas.<sup>92</sup>

Por su parte Planiol, citado por el maestro Manuel Borja Soriano en su obra, señala: “cuando el deudor se ve imposibilitado de cumplir su obligación por caso fortuito o fuerza mayor, según la máxima conocida que dice que a lo imposible nadie esta obligado, ese deudor queda liberado de su obligación”.<sup>93</sup>

El artículo 2017 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federa, en sus fracciones III y V aplica la máxima antes referida al señalar: “... III.- Si la cosa se pierde por culpa del acreedor, el deudor queda libre de la obligación.-... V.- Si la cosa se pierde por caso fortuito o fuerza mayor, la obligación queda sin efecto y el dueño sufre la pérdida, a menos que otra cosa se haya convenido”.

De acuerdo a lo anterior, el deudor tampoco queda sujeto a cumplir la obligación por equivalente, es decir, que no estará obligado a la indemnización por daños o perjuicios que se hubieran causado al acreedor, según se desprende del artículo 2111 del ordenamiento legal en cita, que señala “Nadie esta obligado al caso fortuito, sino cuando ha dado causa o ha contribuido a él, cuando ha aceptado expresamente esa responsabilidad, o

---

<sup>91</sup> Cfr. Borja Soriano, Manuel, ob. cit., p.p. 473.

<sup>92</sup> Cfr. Borja Soriano, Manuel, ob. cit. p.p. 474 y 475.

<sup>93</sup> Borja Soriano, Manuel, ob. cit. p.p. 474 y 475.

cuando la ley se la impone”. Así tampoco estará obligado al pago de la pena convencional, según lo estipula el artículo 1847 del citado ordenamiento legal: “no podrá hacerle efectiva la pena cuando el obligado a ella no haya podido cumplir el contrato por hecho del acreedor. caso fortuito o fuerza insuperable”.

Existen casos excepcionales, en los que no obstante que el incumplimiento, se debe a un caso fortuito, la responsabilidad del deudor subsiste, excepciones que encontramos en el artículo 2111 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, el primero, cuando el deudor ha dado causa o ha contribuido a él, en este caso se puede considerar que en realidad sí existe culpa imputable al deudor; el segundo, cuando el deudor ha aceptado expresamente en que será responsable de los daños y perjuicios que se exigieren por incumplimiento, aún cuando este se deba a caso fortuito o fuerza mayor; y la tercera, según el precepto legal en cita, se da cuando la responsabilidad por incumplimiento del deudor le es impuesta por la propia ley.

#### **B.- Incumplimiento de la empresa transportista.**

Como se ha visto el incumplimiento de obligaciones acarrea consecuencias jurídicas de aquel que incumplió frente al deudor de una obligación. En el tema de este estudio, concretamente el contrato de transporte aéreo internacional de carga y de pasaje, ese incumplimiento acarrea la llamada “responsabilidad del transportista o porteador”.

“La responsabilidad en esencia comprende todos los supuestos en que un sujeto de derecho debe responder (de ahí su nombre), frente a la comunidad o a otra persona, en virtud de hechos o situaciones en los que el orden jurídico considera que desde algún

punto de vista, ha habido alguna manifestación antijurídica".<sup>94</sup>

La responsabilidad puede dar lugar a sanciones aplicadas por el Estado a través de sus dependencias o bien a través de sus órganos jurisdiccionales, o bien al resarcimiento de los daños ocasionados a las personas, lo anterior dependiendo de cual ha sido la conducta que origina el nacimiento de esa responsabilidad y según la naturaleza de los hechos que la engendraron.<sup>95</sup>

En consecuencia de lo anterior, es importante comprender la dualidad del transporte aéreo internacional, ya que por una parte hay que tomar en consideración el carácter de servicio público que revisten los transportes en el mundo, cuya explotación requiere de un permiso previo de la autoridad aeronáutica respectiva, en el caso de México la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, frente a la celebración de los contratos de transportación aérea internacional que recaen en una relación entre particulares estrictamente, es decir, entre la empresa transportista y el usuario respectivo, situaciones ambas que en nuestro país han llevado al legislador a tratar más severamente este tema de las responsabilidades y así tutelar los derechos y obligaciones de los usuarios preferentemente tratando de no descuidar los de las empresas transportistas, esto, tanto en el ámbito internacional al suscribir tratados internacionales, que regulan el transporte aéreo internacional, como de manera nacional al expedir las respectivas leyes como son la Ley de Aviación Civil, la Ley de navegación, la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Código de Comercio, etc.

El Derecho contempla a la responsabilidad desde dos ángulos diferentes, desde el ámbito del derecho público y del privado.

Dentro del derecho público se encuentran el complejo de normas represivas.

---

<sup>94</sup> Cfr. Videla Escalada, Federico N., Derecho Aeronáutico; Tomo IV, Volumen A, p. 121.

<sup>95</sup> Idem.

que dan lugar a sanciones de diversa índole que son aplicadas por el Estado, quien pretende con ello defender los grandes valores vinculados con el interés general y el bien común, y en forma muy particular y preferente lo concerniente a la responsabilidad penal, sin dejar de aplicar el conjunto de sanciones de tipo administrativo, que al igual que la otra tiende a proteger valores generales que importan a toda la comunidad, por lo que su violación da lugar al funcionamiento de órganos represivos de diversa especie.<sup>96</sup>

En cuanto al derecho privado, se puede establecer que en él se encuentran el conjunto de normas concernientes al fenómeno resarcitorio, que es el que da lugar al proceso de las indemnizaciones por los daños que se causen a ciertas personas, ya sea como consecuencia de la realización de hechos ilícitos, o bien por el incumplimiento de obligaciones voluntariamente asumidas o que derivan de la ley.<sup>97</sup>

El autor Federico N. Videla Escalada, en lo tocante al tema de la responsabilidad señala que: “quien desarrolla una actividad susceptible de inferir un perjuicio lo hace, o al menos, debería hacerlo conscientemente y, por lo tanto, debe de responder de las consecuencias de su acción. En toda la órbita de su conducta, el hombre debe ajustarse a los preceptos de la prudencia, virtud jurídica que debe orientar su modo de obrar. Cuando no tiene en cuenta sus dictados, la persona debe, por razones de justicia la otra virtud esencial que forma al Derecho, responder por los defectos de su accionar”.<sup>98</sup>

La responsabilidad aeronáutica encuentra su presupuesto fundamental en la vigencia real del riesgo específico de la aviación, por lo que una conducta antijurídica cae dentro del ámbito de la responsabilidad aeronáutica y queda sujeta a sus normas, cuando nace de cualquier hecho integrado en la aeronavegación. Así se puede observar que la responsabilidad aeronáutica esta originada por hechos que integran en forma directa o indirecta

---

<sup>96</sup> Cfr. Videla Escalada, Federico N.; Tomo IV, Volumen A, ob. cit. p.p. 121 y 122.

<sup>97</sup> Idem.

<sup>98</sup> Videla Escalada, Federico N.; Tomo IV, Volumen A, ob. cit. p.p. 121 y 122.

la actividad relacionada con el empleo de aeronaves.<sup>99</sup>

Como se puede ver se ha venido haciendo referencia a la responsabilidad aeronáutica que proviene del incumplimiento o de un hecho ilícito, y se ha hecho referencia a ella en virtud de que el contrato materia de este estudio tiene como objeto el transporte de personas o cosas por vía aérea, para lo cual es indispensable utilizar aeronaves, que son los medios a través de los cuales se verifica el transporte.

En el contrato materia de éste análisis, se observa que los pasajeros y usuarios, tienen la opción de contratar un seguro adicional individual para el caso de un posible accidente durante el transporte, ya sea por muerte, heridas, lesiones e inclusive cabe la posibilidad de asegurar su equipaje facturado ó bien la carga transportada ya sea por avería, perdida total o parcial, ó retraso, esto, haciendo una declaración de contenido y valor del equipaje facturado para acreditar su preexistencia y para el caso de la carga también deberá elaborarse una declaración especial de valor de las mercancías que se transportan, así como la declaración de su contenido que acreditará la preexistencia de la misma, obviamente acreditando fehacientemente el valor de su carga, por supuesto esta contratación de un seguro por cualquiera de estos conceptos es adicional a la tarifa pagada, y se contrata directamente con el transportista, ya que con dicho seguro se cubren los riesgos antes mencionados con un límite de responsabilidad para el transportista o porteador, equivalente al valor declarado por el usuario y que se demuestre con la exhibición de las facturas correspondientes, por lo que de adquirir dicho seguro, en caso de alguna contingencia, se observará lo que al efecto dispongan las condiciones del seguro contratado y por supuesto su contratación tiene un precio adicional no incluido en la tarifa pagada por el transporte del pasajero o de la carga.

En la legislación mexicana la responsabilidad de las empresas sujetas a per-

---

<sup>99</sup> Cfr. Videla Escalada, Federico N., Tomo IV, Volumen A, ob. cit. p.p. 123 y 124.

miso, tratándose de pérdida, avería, daño o retraso, comprende la obligación de pagar el valor declarado de las mercancías, en el lugar y día de la entrega para su transporte, sin embargo, estas disposiciones se aplican obviamente a los casos en que el usuario declara un valor por su mercancía o equipaje facturado, y previo el pago de un seguro adicional por este concepto según lo establecen el Convenio de Varsovia, modificado por el protocolo de la Haya, así como la propia Ley de Aviación Civil en su artículo 65.

Por su parte la Ley de Aviación Civil señala en su artículo 61 que tanto los concesionarios como los permisionarios del transporte aéreo nacional, serán responsables de los daños causados a los pasajeros, a la carga, al equipaje en el transporte, y tratándose del caso específico de los pasajeros señala que los daños causados en el transporte, son aquellos que ocurren desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave, hasta que ha descendido de la misma; y en cuanto al equipaje facturado el transportista será responsable desde el momento en que expida el talón de equipaje y hasta que este le sea entregado al pasajero en el punto de destino, en cuanto a la carga el transportista será responsable desde el momento en que reciba la carga bajo su custodia y hasta que sea entregada al consignatario o destinatario respectivo, pudiendo cesar anticipadamente su responsabilidad cuando la carga le sea retirada por orden de autoridad competente.

Los artículos 51 y 55 de la Ley de Aviación Civil, señalan que tratándose de servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte aéreo tanto de pasajeros como de carga se sujetarán en primer término, a lo dispuesto por los Tratados Internacionales y por la propia ley de aviación civil, debiéndose entender que aquello que no esté específicamente regulado por los Tratados Internacionales, se regirá por la Ley de Aviación Civil, por lo que en el caso de la responsabilidad del transportista o porteador frente a sus usuarios, ésta deberá ser determinada en principio por los Tratados Internacionales suscritos por el Ejecutivo y debidamente ratificados por el Senado de la República, en los términos del artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y por su-

puesto que establezcan regulaciones específicas sobre la responsabilidad.

El Convenio de Varsovia, modificado por el protocolo de la Haya, en principio establece límites de responsabilidad a favor del transportista, según se desprende del artículo 22, sin embargo dichos límites de responsabilidad establecidos para cada caso en concreto, no podrán ser invocados por la empresa transportista o porteadora, cuando no expida el boleto, guía aérea, o talón de equipaje, o bien cuando estos han sido expedidos sin el aviso de la limitación de responsabilidad establecido en el Convenio, como se determina en los artículos 3º, 4º, 5º y 9º del ordenamiento legal en cita.

Como se vio la responsabilidad del porteador o transportista deriva de algún incumplimiento de éste y respecto al contrato de transporte celebrado con el usuario. En México los concesionarios o permisionarios de servicios públicos de transporte tienen la obligación de contratar un seguro para garantizar los posibles daños a terceros en territorio nacional, siendo este seguro independiente del seguro mundial con que toda aeronave debe contar con la finalidad de garantizar los pagos de indemnización a los que las empresas transportistas tienen que hacer frente en un momento dado.

Con anterioridad ya se ha señalado que México exige a las empresas transportistas para su funcionamiento la presentación previa a su inicio de operaciones, de un seguro nacional que soporte o garantice los posibles daños a terceros sobre territorio nacional, ya que una transportista no solo es responsable ante sus usuarios, sino además frente a terceros que en un momento dado pueden verse afectados, ya sea por objetos que caigan de la aeronave hacia tierra, por colisión entre aeronaves, por desplome de aeronaves, etc., y que bien pueden ser producidos dañando bienes materiales pero también pudiendo en algunos casos dañar, lesionar o producir la muerte a personas; así también el seguro mundial o internacional con el que debe contar una aeronave, le es exigido al transportista o porteador como requisito sine qua non dichas empresas no pueden iniciar operaciones.

<sup>100</sup> El incumplimiento del transportista o porteador del contrato de transporte aéreo celebrado con el usuario respectivo, acarrea el nacimiento de una responsabilidad en su contra, y como se trata de un servicio público permissionado, este tipo de transporte debe contar con los seguros necesarios que cubran la responsabilidad objetiva del transportista, quien además está obligado a responder de los efectos que el pasajero lleve consigo como lo es el equipaje o bultos de mano que lleva consigo,<sup>100</sup> y será responsable en la medida y términos en los que se haya obligado de conformidad con el contrato de transporte aéreo ya sea de personas o de cosas, contrato que debe ajustarse por lo menos a los límites establecidos en el Convenio de Varsovia, modificado por el protocolo de La Haya, pues se trata de un transporte aéreo internacional que en primer término se rige por estos Convenios, y a falta de disposición expresa en ellos, se aplicará la Ley de Aviación Civil, la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley General de Bienes Nacionales, la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y los Códigos de Comercio, Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal y Código Federal de Procedimientos Civiles, en ese orden, según se establece en los artículos 50, 51, 55 con relación al 4º, todos de la Ley de Aviación Civil.

### C.- Diversos tipos de responsabilidad.

<sup>101</sup> La responsabilidad aeronáutica es la que se origina por hechos integrantes de la actividad directa o indirectamente relacionada con el empleo de aeronaves en el transporte. Existen tres tipos de responsabilidad aeronáutica: la penal, que nace de los delitos aeronáuticos; la administrativa, que nace de las faltas aeronáuticas y la civil que nace de los hechos ilícitos o los incumplimientos contractuales que causan daños y dan origen al correspondiente resarcimiento.<sup>101</sup>

---

<sup>100</sup> Cfr. Vázquez del Mercado, Oscar, Ob. cit. p. 247.

<sup>101</sup> Cfr. Videla Escalda, Federico, N., Tomo IV, Volumen A, ob. cit.; p. 124.



En este punto se estudiará lo concerniente a la responsabilidad civil aeronáutica. Así se puede decir que la responsabilidad civil aeronáutica comprende la consideración y regulación de todos los casos en que, con motivo de hechos comprendidos en la actividad aeronáutica, se producen daños y estos deben ser resarcidos.

Dentro de la aeronáutica el proceso de distribución de daños sigue lineamientos a veces complejos y que se apartan de los ordinarios del derecho común, como ocurre con el principio de la limitación de la responsabilidad a la que se acoge el transportista o porteador y que se regula en el Convenio de Varsovia, modificado por el protocolo de la Haya. La actividad aérea por sí misma crea algunos peligros típicos y exclusivos, lo que justifica la sanción de normas precisas para determinar las consecuencias que deben acarrear, desde el punto de vista de la reparación de los daños. Al respecto cabe mencionarse que únicamente se tomarán en cuenta aquellos daños que se producen por el desarrollo de alguna actividad aeronáutica, o sea, que estarán excluidos los que, aunque vinculados con aeronaves no tengan lugar cuando estas no estén destinadas al cumplimiento de su función específica, es decir la de transportar.

La aeronavegación por sí misma crea peligros propios y hace correr riesgos a personas colocadas, material y jurídicamente en situaciones distintas: personal aeronavegante, pasajeros, expedidores o cargadores y destinatarios de mercancías, propietarios y explotadores de otras aeronaves y aún para terceros que son totalmente ajenos a la actividad aeronáutica y que pueden ser damnificados en la superficie.<sup>102</sup>

Los pasajeros, expedidores o cargadores y destinatarios de mercancías, aparecen ligados con el transportista o porteador por un contrato típico, perfeccionado a través de una manifestación de voluntad de su parte y que ante el incumplimiento les permite deducir contra el otro contratante, las acciones procedentes por la indemnización de daños.

---

<sup>102</sup> Cfr. Videla Escalada, Federico N., Tomo IV, Volumen A, ob. cit.; p. 126.

La relación entre el explotador de la aeronave y el personal aeronavegante, es también contractual, que se vincula con el derecho laboral y que se rige por este.

Por otra parte los terceros en la superficie no tienen una relación contractual de ninguna especie con la empresa transportista o porteadora, por lo que de resultar perjudicados por un hecho aviatorio, resulta de un riesgo especial derivado de la circulación aérea.

Las especificaciones anteriores conducen a concluir que el factor de atribución de responsabilidad en uno y otro supuesto es variable; mientras en el caso del transportista y los usuarios, los datos del problema inclinan a la culpa, por tratarse de un acto contractual, es decir, voluntario y lícito, frente a los terceros en la superficie, en cuyo caso debemos recurrir al riesgo, que al haber sido creado por el explotador de la aeronave le impone a este una responsabilidad objetiva, que lógicamente excluye la aplicabilidad de las eximientes o limitantes de responsabilidad admitidas por la ley.

El campo de la responsabilidad civil aeronáutica comprende la regulación de diversas situaciones de consecuencias diversas y que son propias de la actividad que produce el riesgo.

Dentro del tema de la responsabilidad civil el factor económico ocupa un lugar preponderante, pues la clave del problema consiste en distribuir entre diversos protagonistas las consecuencias patrimoniales de los hechos dañosos. Las condiciones económicas de la aviación, la sitúan entre las industrias que deben afrontar circunstancias muy difíciles, por ser escaso su rendimiento, ya que actualmente en muchas ocasiones y pese a una organización correcta en los aspectos técnicos, la explotación de las aeronaves, incluyendo las de las comerciales, puede resultar en una actividad económicamente desfavorable, es por ello que se han establecido medidas protectoras para los transportistas, así se han establecido limitaciones cuantitativas de las indemnizaciones, cuya finalidad consiste en evitar que

un accidente tenga consecuencias catastróficas para un explotador de aeronaves, apartándose con ello de la regla ordinaria del derecho común, que contempla la reparación integral de los daños ocasionados a otra persona; así en la actualidad para proteger tanto a las empresas transportistas, a sus patrimonios y así evitar que un desastre aéreo los lleve a la ruina y frente a ello garantizar a los usuarios y aún a los terceros que pudieran llegar a ser afectados, una reparación razonable de los daños que puedan sufrir, se hace imprescindible acudir a la figura del seguro, por lo que el funcionamiento de esta institución se facilita cuando se adopta un sistema que contempla responsabilidades cuantitativamente limitadas.<sup>103</sup>

De acuerdo a las anteriores consideraciones, la naturaleza de los riesgos creados por la actividad aeronáutica, conlleva a tratar en una forma diferente a quienes aceptan voluntariamente los riesgos y a quienes sufren sus consecuencias nocivas sin haber manifestado su voluntad, ni haber obtenido algún beneficio directo. Esto hace distinguir dos campos que se rigen por soluciones distintas, uno que corresponde a la responsabilidad contractual y el otro a la extracontractual, ubicando como ejemplo del primer caso las indemnizaciones debidas a los usuarios del transporte aéreo internacional y la segunda de las reparaciones correspondientes a los terceros damnificados en la superficie. Al respecto cabe mencionarse que los convenios internacionales más importantes dedicados a estos temas son el de Varsovia, modificado por el protocolo de la Haya, que regula las indemnizaciones frente a los usuarios del transporte aéreo internacional y el de Roma que regula la responsabilidad por daños a terceros en la superficie, sin embargo, este último convenio no fue firmado por nuestro país.<sup>104</sup>

Como se puede ver existen normas o principios especiales que regulan el transporte aéreo internacional, sin embargo, esta situación es perfectamente lógica si se toman en consideración, los riesgos propios de la aviación, como son los fenómenos natura-

---

<sup>103</sup> Cfr. Videla Escalada, Federico N., Tomo IV, Volumen A, ob. cit. : p.p. 129 a 131.

<sup>104</sup> Cfr. Ugarte Romano, Luis, Ley, Convenios, Tratados y otros temas de Aeronáutica Civil, 1ª Edición, Editorial Espejo de Obsidiana, México, 1995, p.155.

les, y aquellos acontecimientos ajenos a la voluntad del transportista, así la navegación aérea en general se realiza sobre el espacio aéreo y es el resultado de actos y hechos en los que el azar tiene una indudable intervención. En la actualidad tanto la previsión como la técnica han reducido al mínimo la influencia del azar, por lo que se ha regulado la responsabilidad del transportista atendiendo a dos vertientes: una, que trata de liberar al transportista de la rigidez de los principios de la responsabilidad que impone el derecho común, para así poder hacer posible que las empresas aéreas puedan subsistir económicamente, limitando su responsabilidad frente a sus usuarios y por otra parte encontrar el sistema de limitar su responsabilidad frente a terceros ajenos a la navegación aérea y que en un momento dado pudieren tener derecho a ser indemnizados.

Este estudio se avocará a la responsabilidad contractual, sin embargo, antes de entrar en materia, se verán en forma general los otros tipos de responsabilidad que la actividad aeronáutica puede acarrear.

1. Así en primer término se encuentra la responsabilidad criminal, que se basa en los principios del derecho penal, variante de acuerdo a la legislación que pudiera serle aplicable en el caso concreto, su estudio corresponde al derecho penal.
2. Paralelamente a la responsabilidad criminal y en muchas ocasiones como consecuencia de la misma, aparece la responsabilidad administrativa, caracterizada por las infracciones a las normas específicamente aeronáuticas, principalmente en lo que se refiere a la reglamentación del vuelo, o bien por infracciones de índole administrativa que varían dependiendo del lugar en donde estas sean cometidas.
3. La responsabilidad civil que en muchas ocasiones se deriva de la responsabilidad criminal, ya que desde el momento en que se producen daños, se obliga a indemnizar y a reparar los perjuicios sufridos, sin embargo, esta indemnización puede producirse de dos formas distintas:

a) La que deriva de un delito y que concluye con la orden del juzgador de

reparar el daño causado a la víctima.

- b) La independiente de la penal, tanto para aquellos casos en los que aún existiendo un delito, la responsabilidad puede producirse y obtenerse en los Tribunales y mediante un procedimiento independiente de la responsabilidad penal.

Dentro de la responsabilidad civil del transportista se encuentran dos grupos: uno que se integra por la responsabilidad del transportista frente a terceras personas ajenas al transporte, como consecuencia de daños sufridos ante la realización del transporte mismo llamada responsabilidad extracontractual; y el otro grupo comprende aquella responsabilidad frente a las partes que intervienen en el contrato y a ésta se le llama responsabilidad contractual.

La responsabilidad extracontractual es conocida como “daños a terceros en la superficie”, esta responsabilidad tiene como propósito compensar a terceros por el riesgo mismo de la realización de un vuelo sobre sus propiedades privadas, sobre todo ante la imposibilidad de la víctima de probar la existencia de culpa o dolo por parte del transportista.

La responsabilidad contractual es aquella que deriva del transporte aéreo en relación con el contrato que liga al transportista con sus empleados por un lado y con los usuarios del transporte por el otro, y de este grupo se puede subdividir dos clases de responsabilidad:

- a) La basada en el contrato de trabajo, la cual encuentra su fundamento en la legislación laboral; así determinar la responsabilidad del transportista derivada de las lesiones y daños sufridos por su personal y tripulación de la aeronave en caso de accidente, se rige en general por los principios del derecho del trabajo y en su caso por aquellas reglamentaciones especiales

al respecto.

- b) La basada en el contrato de transporte y que es precisamente el tema de este estudio y que se deriva del incumplimiento del contrato de transporte aéreo internacional correspondiente.

Respecto a la responsabilidad contractual el autor Luis Tapia Salinas señala que tal denominación no es totalmente acertada, ya que en la mayoría de las ocasiones cuando se trata de un transporte internacional, como lo es el que a este estudio se refiere, resulta que la responsabilidad del transportista deriva de los preceptos y principios del Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya, que regula este tipo de transporte y no de las cláusulas del contrato que se celebra con el usuario y que según el propio Convenio, tales cláusulas serían nulas y sin valor alguno cuando lo contradigan y por otro lado, afirma el autor Tapia Salinas, dejaría fuera a aquellos usuarios que utilizan el transporte aún sin contrato.<sup>105</sup>

La responsabilidad civil del transportista se encuentra ante la inejecución del contrato de transporte y con independencia de que el transportista haya o no incurrido en la falta.

El fundamento de la responsabilidad se encuentra en la relación jurídica que liga al transportista con el usuario; esta relación se establece en la mayoría de los casos mediante un contrato de transporte aéreo, es decir, con la expedición del boleto de avión ó la guía aérea, según el caso, los cuales deben expedirse en los términos que se establecen en el Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de la Haya, sin embargo, existe la posibilidad de que se realice el transporte sin la expedición del boleto de avión ó guía aérea, en cuyo caso, el propio convenio establece que si el transportista incumple con el transporte no

---

<sup>105</sup> Cfr. Tapia Salinas, Luis, *Derecho Aeronáutico*, 2ª Edición, Editorial Bosh Casa Editorial, S.A., Barcelona, España, 1993, p. 610.

podrá ampararse en los límites de responsabilidad que para estos casos se establecen, empero este caso no es materia de este estudio.

La legislación aplicable en México al contrato de transporte aéreo internacional tanto de carga como de pasajeros, es en primer término, el texto refundido compuesto por el Convenio de Varsovia de 1929, enmendado por el Protocolo de la Haya de 1955, por la Ley de Aviación Civil, La Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley General de Bienes Nacionales, La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, los Códigos de Comercio, y Civil para el D.F. en materia común y para toda la República en materia Federal, y el Código Federal de Procedimientos Civiles, en ese orden, según lo establecen los artículos 4º, 51 y 55 de la Ley de Aviación Civil.

El transportista o porteador es contractualmente responsable de los diversos eventos que a continuación se enumeran:

1. Del daño ocasionado, en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal, sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño, se haya producido a bordo de la aeronave o en el caso de todas las operaciones de embarque y desembarque.
2. Del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado o de la mercancía, cuando el hecho que ha causado el daño se produzca dentro del transporte aéreo que comprende el periodo durante el cual los equipajes o mercancías se hayan bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave, o un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.
3. Por el daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de viajeros, mercancías o equipajes.

Los anteriores daños, son a los que el transportista esta contractualmente

ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA

obligado a responder frente a sus usuarios, por lo que en consecuencia deberá pagarles la indemnización que corresponda, sin embargo, el tema de la indemnización se verá ampliamente a continuación.

#### **D.- Indemnizaciones.**

Como se analizó en el punto que antecede la empresa transportista es responsable frente a sus usuarios por diversos tipos de incumplimientos o daños causados, razón por la cual estas responsabilidades deben ser asumidas por ella frente a sus usuarios afectados y hacer el pago de las indemnizaciones a las que se haya obligado, es decir, de acuerdo al contrato de transporte aéreo internacional, el cual se fundamenta en lo dispuesto por el Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de la Haya, pues el transportista al expedir el boleto de avión o la guía aérea según sea el caso, limita su responsabilidad frente a cada tipo de daño que pudiera causar, sin embargo, en los dos tipos de contratos de transporte, ya sea de carga o de pasaje, se estipula la posibilidad de que el usuario pueda aumentar ese límite de responsabilidad para los distintos tipos de daños que se pudieran llegar a causar en un momento dado.

Por su parte también es importante destacar que el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya, establece la posibilidad de que el transportista quede exonerado de cualquier tipo de responsabilidad en ciertos casos, así no será responsable en los siguientes supuestos:

- Si se prueba que él y sus comisionados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño.
- Si les fue imposible tomar las medidas necesarias para evitar el daño.
- Si el porteador probare ante los Tribunales que la persona lesionada ha sido causante del



daño o ha contribuido al mismo, en cuyo caso el Tribunal podrá con arreglo a las disposiciones de su propia ley, descartar o atenuar la responsabilidad del porteador.

Existen casos en los que el transportista no podrá ampararse en los límites de responsabilidad que se establecen en el Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de la Haya, y estos casos son los que a continuación se enumeran:

- Cuando se realice un transporte ya sea de pasajeros o de carga sin que se haya expedido el boleto de avión o la guía aérea respectiva.
- Cuando aún habiéndose expedido el boleto de avión o la guía aérea, no se señala en ellos el aviso de limitación de responsabilidad que favorece al transportista.
- Cuando por convenio con el usuario se ha convenido un límite de responsabilidad superior a los que se establecen en el propio Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya, y en el contrato respectivo, siempre y cuando se llenen todos los requisitos para este tipo de casos.
- Cuando el daño es resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría el daño, sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar antes que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones.

Frente al problema de la responsabilidad encontramos dos sujetos, el activo que es el transportista y el pasivo que es el directamente perjudicado en su persona o en sus intereses patrimoniales y para el caso de muerte de un pasajero, el titular de la acción será su derechohabiente.

Según se desprende del Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de la Haya, se puede determinar que los daños que dan lugar a la responsabilidad son los que a continuación se detallan:

1. Muerte;
2. Heridas;
3. Lesiones corporales;
4. Retraso;
5. Destrucción;
6. Pérdida, y
7. Avería.

Las marcadas con los números del 1 al 3, se refieren a los pasajeros en cuanto a la responsabilidad del transportista frente a la integridad física del pasajero transportado. La marcada con el número 4, se refiere a la responsabilidad del transportista frente al usuario, por causa de retraso tanto en el transporte de los pasajeros, como el de sus efectos personales, es decir, su equipaje facturado, así como en los casos del transporte de carga. Y por último las marcadas con los números del 5 al 7 se refieren a la responsabilidad del transportista frente a sus usuarios en cuanto al equipaje y equipaje de mano, así como en el de carga.

En consecuencia de lo anterior, cuando existen daños que dan lugar a la responsabilidad del transportista frente a sus usuarios, el primero de ellos deberá pagar al segundo la Indemnización que le corresponda, en términos generales amparándose en los límites de responsabilidad establecidos tanto en el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya, así como en lo previsto en el propio texto del contrato de transporte respectivo.

A continuación se detalla cual es el monto de la indemnización que el transportista debe pagar a sus usuarios, amparándose en los límites antes mencionados:

Para el caso de muerte, heridas ó lesiones corporales sufridas por el pasajero,

el transportista se obliga a pagar una indemnización por el máximo de \$250,000.00 francos, que equivalen aproximadamente a \$20,000.00 dólares norteamericanos, a cada pasajero, sin embargo, dentro de éste máximo será el Tribunal que conozca del asunto el que deberá determinar el Importe a pagar, sin perjuicio de que el transportista pueda convenir con el usuario o su derechohabiente en el caso de muerte, el importe de la indemnización que pagará.

El Artículo 22 del Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya, establece la posibilidad de que la indemnización al pasajero o a su derechohabiente, en los casos que estamos analizando, podrá ser pagada en forma de renta, sin que el capital de renta pueda sobrepasar el límite establecido.

No obstante lo anterior el pasajero mediante convenio especial con el transportista, podrá fijar un límite de responsabilidad mas elevado, en cuyo caso el pasajero deberá adquirir un seguro adicional y establecer el límite de responsabilidad que más le convenga, por lo que en este caso el transportista deberá pagar la indemnización conforme a la suma asegurada y no podrá ampararse en los límites de responsabilidad a los que se ha hecho referencia.

Por lo que se refiere a la pérdida, avería o retraso en el transporte de equipaje facturado o de carga, la responsabilidad del transportista se limitará al pago de una indemnización que no podrá exceder de \$250.00 francos por kilogramo, es decir \$20.00 dólares norteamericanos por cada kilogramo. En cualquiera de estos casos, solo se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para poder determinar el límite de responsabilidad del transportista, pero cuando la pérdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado o de la carga, afectare el valor de los demás bultos o piezas contenidos en el mismo talón de equipaje o de la guía aérea, se deberá tomar en cuenta el peso total de los bultos o piezas transportadas para determinar el límite de responsabilidad.

Por lo que respecta a los objetos cuya custodia conserva el pasajero (objetos de mano), la responsabilidad del transportista se limitará a \$5,000.00 francos, es decir \$400.00 dólares norteamericanos.

Los límites de responsabilidad establecidos en el artículo 22 del Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de la Haya no impiden que el Tribunal que conozca del asunto, y conforme a su propia legislación, puedan condenar al transportista a un pago adicional que cubra el total o una parte de las costas y gastos del litigio, salvo en aquellos casos en que el transportista le haya ofrecido por escrito al demandante, el pago de la indemnización que conforme a derecho le correspondía, dentro de un periodo de seis meses a partir del hecho que causo el daño o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

Ya que se han establecido cuales son los montos de las indemnizaciones que los transportistas deberán pagar a sus usuarios y cuales son los riesgos que se amparan, es importante remontar este estudio, al fundamento de su limitación. Así las cosas, se puede decir que la limitación de la indemnización encuentra su fundamento principal en la protección a las empresas aeronáuticas, y para entender este punto en toda su extensión y alcance será necesario situar este estudio a los primeros tiempos de la aviación en donde las probabilidades de un accidente eran mayores, por lo que de no haber limitado el importe de las indemnizaciones pocas compañías de aviación hubieran podido sobrevivir y atendiendo a que la elaboración del Convenio de Varsovia se llevo a cabo el 12 de octubre de 1929 y su modificación mediante el Protocolo de la Haya se realizó el 28 de septiembre de 1955, se encuentran fundadas tales limitaciones en favor del transportista, e incluso en la actualidad se puede decir que tales limitaciones siguen siendo vigentes, sobre todo cuanto queda a voluntad del pasajero el que esos límites sean mayores de acuerdo a sus necesidades.

El recibo del equipaje facturado o de la mercancía, sin protesta por parte del pasajero o destinatario, constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción a favor del transportista de que las mercancías o equipaje, según sea el caso, fueron entregados en buen estado y conforme al contrato de transporte, y así lo establece el artículo 26 del referido Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya.

Para el caso de avería de la carga o equipaje facturado, el destinatario o pasajero deberá presentar su reclamación inmediatamente después de haber sido notada la misma y a más tardar dentro de los 7 días siguientes tratándose de equipaje facturado y de 12 días tratándose de mercancías, contándose dicho plazo a partir de su recibo. En el caso de retraso, la reclamación deberá presentarse dentro de los 21 días, contados a partir del día en que el equipaje o la carga hayan sido puestos a disposición del pasajero o del destinatario según sea el caso.

Cualquier reclamación deberá realizarse por reserva consignada en el documento que ampara el transporte o bien por escrito presentado al transportista dentro de los plazos antes mencionados, por lo que la falta de la reclamación dentro de los plazos establecidos, hará inadmisibles las acciones en contra del transportista, salvo en el caso de fraude de éste último. El plazo para hacer valer la acción de responsabilidad en contra del transportista es de dos años contados a partir de la llegada a su destino o del día en que la aeronave hubiere debido llegar, o de la interrupción del transporte, bajo pena de caducidad, por lo que no podrá interrumpirse por ningún acontecimiento o acto jurídico alguno.

La acción de responsabilidad podrá ejercitarse a elección del demandante en el territorio de cualquiera de los Estados que firmaron y ratificaron el multicitado Convenio, ante el Tribunal del domicilio del transportista, del domicilio principal de su expedidor, del lugar donde posea algún establecimiento, por cuyo conducto se haya ultimado el contrato, ó del lugar del destino.

## CAPITULO TERCERO

### LEGISLACIÓN APLICABLE EN NUESTRO PAÍS AL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

#### A.- Consideraciones preliminares.

Es importante determinar que tratándose del contrato de transporte aéreo internacional ya sea de pasajeros ó de carga, se está ante la presencia de diversos cuerpos legales tanto internacionales como nacionales que de alguna u otra manera regulan en México dicho contrato, por lo que resulta importante establecer el orden de su aplicación; por ello, y a lo largo de éste capítulo se estudiarán los diversos ordenamientos legales que regulan en general el contrato de transporte.

En el campo de la aviación civil, inciden diversas ramas del Derecho como son el Derecho Administrativo, el Derecho Mercantil, el Derecho Internacional, el Derecho Común y a lo que ahora se ha denominado como Derecho Aeronáutico y Espacial, sin embargo, el tema de este estudio es el contrato de transporte, como un contrato mercantil, su objeto, los sujetos que en él intervienen, los derechos y obligaciones entre las partes, las indemnizaciones, etc. lo cual infiere en el campo del derecho mercantil y del administrativo, este último en atención a que en diversos cuerpos administrativos encontramos diversas disposiciones que regulan este contrato, ya que se debe entender que al tratarse de un servicio público permissionado por los Estados, su regulación abarca diversas ramas del derecho.

Atendiendo a lo anterior se observa que el carácter internacional del contrato de nuestro estudio, provocó ante el nacimiento de la aviación, la necesidad internacional de regular este tipo de transporte tan novedoso a principios del siglo XX, y es por ello, que se

celebraron diversos convenios internacionales como el de Varsovia de 1929 y su modificación a través del Protocolo de la Haya de 1955.

También se estudiarán diversos cuerpos legales que establecen procedimientos administrativos, ya que regularmente es a través de ellos que la mayoría de las reclamaciones se dirimen en nuestro país.

Con el nacimiento de la aviación, nació la necesidad de regular su funcionamiento en todos los ámbitos, así al principio cada Estado regulaba internamente éste, sin embargo cuando se presentaba algún problema cada país resolvía el caso concreto, regularmente conforme a las reglas del derecho común, razón por la cual había criterios desuniformes respecto del mismo caso, por lo que existía gran disparidad en las resoluciones, en consecuencia de ello fue que el 12 de octubre de 1929 se firmó el primer convenio de carácter internacional, para la unificación del derecho privado de la aviación.

En México país ante los hechos que se han comentado, el Ejecutivo Federal firmó el Convenio de Varsovia y posteriormente lo envió al Senado de la República, para su debida ratificación, todo ello con la finalidad de que México no estuviera ajeno a los avances en esta materia, y posteriormente, dentro de la legislación nacional paulatinamente se fueron incorporando varias disposiciones que han venido regulando el contrato materia de este estudio.

De acuerdo a lo anteriormente señalado se promulgó la Ley de Vías Generales de Comunicación, en la cual se encuentra un capítulo dedicado exclusivamente a la aviación. Hace algunos años y con la finalidad de actualizar tanto los conceptos como de regular algunas lagunas legales, se promulgó la Ley de Aviación Civil.

Por obvias razones las leyes de carácter administrativo que en México regulan el transporte aéreo internacional como son la Ley de Vías Generales de Comunicación y la Ley de Aviación Civil, además de tratar de regular las relaciones entre la empresa transportista y el usuario, también regulan el establecimiento y funcionamiento de las empresas transportistas, tanto nacionales como internacionales, sin embargo, establecen también las reglas a las que estarán sujetos los contratos de transporte tanto de pasajeros como de carga, empero, se puede observar que tratándose de los contratos de carácter internacional se remite a los tratados internacionales en primer lugar, pero se debe tener en cuenta que en aquellos casos en los que exista alguna laguna, habrá que remitirse a la legislación aplicable que contemple el caso concreto al que se está enfrentando.

Actualmente y a pesar de que la aviación es uno de los medios de transporte y de comunicación más importante del mundo, así como de haber sufrido muchas transformaciones y avances tecnológicos a lo largo del siglo XX, su regulación no ha cambiado mucho y lo más desafortunado es que la mayoría de los juzgadores desconocen tanto la materia, su regulación, aplicación, etc., lo cual acarrea que en muchas ocasiones al resolver un caso concreto e incluso respecto a su tramitación, aplican las reglas del derecho común, cuando existe regulación expresa al respecto.

Conocer la regulación aplicable al contrato de transporte aéreo internacional, tanto de carga como de pasaje permite conocer certeramente los derechos y obligaciones entre las partes, los límites de responsabilidad del transportista, el monto de las indemnizaciones a pagar por éste, entre otros, y con ello se tiene la seguridad de que frente a la eventualidad de que sí algún usuario es blanco de un posible incumplimiento por parte de la empresa transportista, esta última deberá indemnizar como lo previene el propio Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de la Haya y por el contrato respectivo, y así también se pueden prevenir anticipadamente cuales son los riesgos que existen.



Todavía en la actualidad existen muchas lagunas que en el contrato materia de este estudio se deben regular y por otra parte, habrá que modificar y actualizar lo que ya esta regulado, pero para poder hacerlo a continuación se estudiaran las diversas leyes y convenios que regulan a dicho contrato.

## **B.- Convenio de Varsovia.**

En la segunda década del siglo XX se crearon diversas y grandes compañías de aviación comerciales y por lo tanto se crearon también diversas rutas de transporte, sin embargo, no existía una legislación referente al transporte aéreo internacional, por lo que ante esta gran ausencia y el auge de la aviación se determinó la necesidad de unificar en lo posible las diversas legislaciones nacionales de diversos países y muy en especial, la cuestión de la responsabilidad del transportista.<sup>106</sup>

Después de finalizada la Primera Guerra Mundial, el transporte aéreo de pasajeros y mercancías alcanzó un gran desarrollo, razón por la cual existió la necesidad de establecer una reglamentación uniforme de carácter internacional, que regulara cuestiones tales como los documentos de transporte, responsabilidad del transportista, etc., es por ello que a iniciativa del gobierno francés, en 1925 se reunió la “Primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo”, en la cual participaron 43 Estados, y es aquí donde se elaboró un anteproyecto de convenio sobre responsabilidad del transportista en el transporte aéreo internacional, el cual fue culminado 3 años después, por lo que fue aprobado en la “Segunda Conferencia Internacional de Derecho Privado” celebrada en Varsovia en 1929.<sup>107</sup> Así surgió la llamada “Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al

---

<sup>106</sup> Cfr. Tapia Salinas, Luis y Enrique Mapelli. Ensayo para un diccionario de Derecho Aeronáutico, Editado por el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, Organó Consultivo de la ONU. Madrid, 1991, p. 253.

<sup>107</sup> Cfr. Lena Paz, Juan A. Compendio de Derecho Aeronáutico, Editorial Plus Ultra. 4ª Edición, Bue nos Aires 1975. P. 223 y 224.

transporte aéreo internacional”, mejor conocido con el nombre de “Convenio de Varsovia”, el cual fue suscrito por 30 Estados, entre ellos México, por lo que conforme a lo dispuesto por el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se envió al Senado de la República el 29 de diciembre de 1930, habiéndose ratificado por este último y publicándose en el Diario Oficial de la Federación el 22 de febrero de 1934, entrando en vigor el 11 de mayo de 1933.<sup>108</sup>

El llamado Convenio de Varsovia está integrado por los siguientes capítulos:

- I. Campo de aplicación del convenio, objeto y definiciones;
- II. Títulos de transporte;
- III. Responsabilidad del transportista;
- IV. Disposiciones relativas a los transportes combinados; y
- V. Disposiciones generales y finales.

En el Convenio básicamente se tratan temas como la responsabilidad contractual en el transporte aéreo, la limitación de responsabilidad del transportista, la nulidad de las cláusulas que eximen de responsabilidad al transportista y de aquellas que fijan un límite inferior al del Convenio, identifica a las partes que intervienen en el contrato, los requisitos que éste debe contener, el objeto del contrato, las obligaciones de las partes, etc.

Los principios que han quedado mencionados, permitieron en su momento y aún en la actualidad, la regulación específica del contrato de transporte aéreo internacional, y con ello precisamente la unificación legislativa internacional del mismo, estableciéndose así un criterio internacional uniforme aplicable en todos los países suscriptores del convenio, que rige el devenir y desarrollo de la aviación civil comercial internacional.

El Convenio de Varsovia modificado por el protocolo de la Haya, sólo es

---

<sup>108</sup> Cfr. Ugarte Romano, Luis. Ob cit. p.p. 19 y 123.

aplicable al transporte aéreo privado, comercial, internacional, definiendo como tal a aquel cuyo punto de partida y el de destino haya o no, interrupción del transporte o transbordo, estén situados ya sea en el territorio de dos partes contratantes, o bien en el territorio de solo una de ellas, con tal de que se prevea una escala intermedia en territorio sometido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de cualquier otra potencia, aunque no sea contratante.

El convenio crea los llamados títulos de transporte como son el billete de pasaje para el transporte de personas, el talón de equipaje que ampara el equipaje facturado de los pasajeros y la carta de porte aéreo para las mercancías. Todos estos llamados títulos de transporte aéreo internacional, ya sea de pasajeros ó de carga, cuyos requisitos se establecen en el propio Convenio, determinándose en el propio contrato, los elementos personal, real y formal del mismo. En estos llamados títulos de transporte se contienen las condiciones y términos del contrato de transporte aéreo internacional.

Como ya se ha señalado a lo largo de este estudio la institución de la responsabilidad del transportista es de vital importancia, la cual establece diversas variantes, pero se puede advertir que en el Convenio se establece la novedad jurídica de invertir la carga de la prueba en contra del transportista, estableciéndose en principio que éste último será responsable de cualquier daño causado, salvo que pruebe que él y sus empleados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño, o bien que les fue imposible tomarlas.

En el Convenio quedan determinados en forma enunciativa, los daños que puede causar el transportista, y son:

1. Muerte;
2. Herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por el viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave.

- ve o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque;
3. La destrucción del equipaje facturado ó mercancías;
  4. Pérdida del equipaje facturado ó mercancías;
  5. Avería del equipaje facturado ó mercancías;
  6. Retraso en el transporte de viajeros, mercancías o equipajes.

Cuando se haya causado alguno de estos daños, en principio el transportista será responsable frente al usuario, y por lo tanto, deberá hacer frente al pago de una indemnización, sin embargo, se puede encontrar que otra de las características del Convenio, es precisamente limitar la responsabilidad del transportista y con ello se limita el importe de las indemnizaciones que tiene la obligación de pagar, por lo que dependiendo del caso y siempre y cuando el usuario no haya pagado un seguro adicional, el importe de la indemnización estará limitado por lo dispuesto en el propio Convenio, ya que en caso contrario el transportista estará obligado a pagar el importe de la suma asegurada o del valor declarado, sin que el transportista pueda acogerse a los límites de responsabilidad establecidos.

Con la entrada en vigor del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, se vino a llenar una de las lagunas más grandes que existían ante la falta de regulación expresa que normara el transporte aéreo internacional de pasaje y carga, y por lo tanto, unificó los criterios que se deberían seguir para cada caso concreto, sin que esto quiera decir que el llamado Convenio de Varsovia hubiere sido perfecto, ya que esto no fue así, ni en aquel momento, ni tampoco lo es ahora, pues como ya se ha señalado hasta en las legislaciones mas modernas, existen lagunas importantes.

La importancia y significado del Convenio de Varsovia radica esencialmente en el hecho innegable de haber sido el primer Convenio internacional signado por muchos Estados, que unificaba las reglas del transporte aéreo internacional, que ya desde ese momento se vislumbraba como uno de los transportes más importantes del mundo.

No obstante lo anterior y como ya se ha señalado el Convenio de Varsovia tenía ciertos defectos por lo cual pronto requirió de una reforma, pues tales defectos fueron en aumento al terminar la Segunda Guerra Mundial. Así después de una serie de proyectos en Madrid, en 1951 y en Río de Janeiro en 1953, se acordó que el texto final quedaría en un protocolo que fue firmado en una conferencia diplomática realizada en la Haya en 1955 y al cual se le denominó "Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional", mejor conocido con el nombre de "Protocolo de la Haya".<sup>109</sup>

El Protocolo de la Haya fue firmado el 28 de septiembre de 1955 y fue ratificado por el Senado de la República Mexicana el día 24 de mayo de 1957 y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de agosto de 1957, entrando en vigor el 1º de agosto de 1963.<sup>110</sup>

Mediante el Protocolo de la Haya se realizaron modificaciones a 15 artículos del Convenio de Varsovia y se añadieron dos, el 25 A y el 40 A y para su mejor comprensión regularmente se ha elaborado un texto refundido del Convenio de Varsovia y del Protocolo de la Haya, lo cual se realiza para su mejor consulta práctica.

El adicionado artículo 25 A, tiene por objeto el amparar al transportista y a sus dependientes (tanto laboral como mercantilmente), dentro de las limitaciones de responsabilidad del transportista, cuando el dependiente demuestra que actuaba en ejercicio de sus funciones, sin embargo, en el párrafo 3 de este artículo se excluye de esta protección al transportista, si se demuestra que el daño es resultado de una acción u omisión de éste, con la intención de causar daño o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría el da-

---

<sup>109</sup> Cfr. Tapia Salinas, Luis y Enrique Mapelli, ob. cit. p.255.

<sup>110</sup> Cfr. Ugarte Romano, Luis, ob. cit., p.p. 19 y 33.

ño. Por su parte el adicionado artículo 40 A, define la expresión de “alta parte contratante” como el Estado cuya ratificación o adhesión al convenio ha entrado en vigor y cuya denuncia ha surtido efectos. También se define como “territorio” no solo al metropolitano de un Estado, sino también a los demás territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable dicho Estado.

En cuanto a las modificaciones que se establecen en el protocolo se encuentran:

1. Se dobló el límite de responsabilidad del transportista;
2. Se sustituyó la cláusula de responsabilidad ilimitada en los casos de dolo por parte del transportista, por lo que se eliminan los límites en su favor, sí se demuestra que el daño es resultado de alguna acción u omisión del transportista o de sus dependientes con la intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría el daño;
3. Permite la posibilidad de negociación de la carta de porte o guía aérea;
4. Simplifica y regula la documentación del transporte al reducirse los datos;
5. Prevé un aviso mas concreto en los títulos de transporte sobre los límites de responsabilidad del transportista.

Los diversos cuerpos legislativos regularmente presentan lagunas ya sea por razones del transcurso del tiempo, cambio de costumbres o ante la ampliación de las necesidades, por lo que en la actualidad el Convenio de Varsovia modificado por el protocolo de la Haya no contempla figuras como la intermediación, la consolidación, desconsolidación de carga aérea, la paquetería internacional, la entrega puerta a puerta, los programas promocionales como el de viajero frecuente o la aplicación y regulación y alcance de tarifas promocionales o especiales, el código compartido, la sobreventa, etc.

Tomando en cuenta lo anterior es de vital importancia que independientemente de que los diversos Estados apliquen en sus países el Convenio de Varsovia modificado por el protocolo de la Haya, cuenten con una regulación interna que en un momento dado llene las lagunas que este ordenamiento de carácter internacional pueda llegar a tener, como se ha hecho en México, con la Ley de Aviación Civil, y la Ley de Vías Generales de Comunicación.

### **C.- Ley de Vías Generales de Comunicación.**

En México fueron muchas las legislaciones aisladas que sobre transporte fueron refundidas en el texto de la Ley de Vías Generales de Comunicación, cuya última redacción está contenida en la Ley de 30 de diciembre de 1939, publicada el 19 de febrero de 1940 en el Diario oficial de la Federación, habiendo sido objeto de diversas modificaciones a través del tiempo.<sup>111</sup>

La Ley de Vías Generales de Comunicación está considerada como un código de transporte, tanto por su extensión como por su contenido. Esta ley en sus inicios contenía la legislación sobre el transporte terrestre, ferroviario, aéreo, marítimo, conteniendo en general las reglas del transporte que se realiza por vías generales de comunicación, la cual ha sufrido diversas modificaciones a través del tiempo, que tuvieron como finalidad principal la de separar de la ley los diferentes tipos de transporte; así la regulación del transporte ferroviario, contenido en el título primero de dicha ley, fue derogado por la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicada el 12 de mayo de 1995, derogándose los artículos del 129 al 145 inclusive de la ley en comento. El título segundo "Caminos" y el tercero "Puentes", fue derogado por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, publicada el 22 de diciembre de 1993, derogándose los artículos del 146 al 168, de dicho ordena-

---

<sup>111</sup> Cfr. Rodríguez Rodríguez, Joaquín, ob. cit., p. 211.

miento. El libro tercero "Comunicaciones por Agua" fue derogado con la publicación de la Ley de Navegación, publicada el 4 de enero de 1994, derogándose los artículos del 169 al 305 de la citada ley, aunque cabe señalarse que con anterioridad había sido derogado en lo relativo a "Puertos" por la Ley de Puertos. El libro cuarto "Comunicaciones Aeronáuticas" fue derogado por la Ley de Aviación Civil, publicada el 12 de mayo de 1995, derogándose los artículos del 306 al 373 inclusive.

A pesar de que la materia de este estudio lo es el contrato de transporte aéreo internacional, tanto de carga como de pasajeros, el cual ahora se encuentra especialmente regulado por la Ley de Aviación Civil, la Ley de Vías Generales de Comunicación, aún prevé diversas reglas generales que pueden aplicarse a este contrato, cuando algunos supuestos no estén específicamente regulados por el Convenio de Varsovia modificado por el protocolo de la Haya o en su defecto por la Ley de Aviación Civil.

La Ley de Vías Generales de Comunicación regula de manera general entre otros asuntos:

- El otorgamiento y revocación de permisos;
- La aprobación, revisión o modificación de tarifas, circulares, horarios, tablas de distancia;
- Registro;
- Infracciones a la ley o a sus reglamentos;
- Toda cuestión de carácter administrativo, relacionada con las vías generales de comunicación;
- Reglamenta la obligatoriedad de expedir los documentos relativos al transporte;
- Regula la responsabilidad del transportista en forma general;
- Sanciones a la empresa transportista, entre otras.



Es importante destacar que el artículo 4° de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece en forma general el orden en que los diversos ordenamientos legales deberán aplicarse para dirimir una controversia y a la letra señala:

“Art. 4o.- Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las Vías Generales de Comunicación y medios de transporte, se decidirán:

- I. Por los términos mismos de las concesiones y contratos;
- II. Por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales;
- III. A falta de disposiciones de esa legislación, por los preceptos del Código de Comercio;
- IV. En defecto de unas y otros, por los preceptos de los Códigos Civil del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles; y
- V. En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata”.

Como se puede observar la fracción I del artículo 4° antes transcrito señala que en primer término se aplicarán los términos de las concesiones y contratos, que en el caso del contrato de transporte aéreo internacional, lo que se otorga es un permiso para explotar una ruta internacional determinada, la cual regularmente en la práctica, con anterioridad, debió ser motivo de la celebración de un convenio bilateral entre nuestro país y la nación a la que pertenece la aerolínea transportista que pretende explotar determinada ruta, y cuyo país, recíprocamente permitirá que alguna aerolínea de bandera mexicana explote esa misma ruta desde su país.

Tanto en el contrato de transporte aéreo internacional de carga como en el de pasaje, se establece claramente y sin lugar a dudas que dicho transporte será regulado por el

Convenio de Varsovia, modificado por el protocolo de la Haya, de donde se puede concluir que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 4° de la Ley de Vías Generales de Comunicación, la primera legislación aplicable en este caso es precisamente la mencionada en el propio contrato de transporte.

Con la expedición de la Ley de Aviación Civil, quedaron derogadas las disposiciones relativas a las comunicaciones aeronáuticas, dentro de las cuales se encontraban tanto aquellas que regulaban el transporte aéreo nacional como internacional, por lo que ahora la regulación correspondiente la encontramos en la Ley de Aviación Civil, publicada el 12 de mayo de 1995, razón por la cual a continuación se realizarán algunos importantes señalamientos con relación a esta ley.

La Ley de Aviación Civil es de orden público y tiene por objeto la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado. Considera al espacio aéreo situado sobre el territorio nacional como una vía general de comunicación, la cual esta sujeta al dominio de la nación y así se establece en el artículo 1° de la ley en comento.

Por su parte el artículo 4° de la citada ley establece el orden de aplicación de diversas leyes que rigen la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional, de la siguiente manera: en primer término se regirá por lo previsto en la propia Ley de Aviación Civil, por los tratados y a falta de disposición expresa se aplicará:

1. La Ley de Vías Generales de Comunicación;
2. La Ley General de Bienes Nacionales;
3. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y
4. Los Códigos de Comercio; Civil para el Distrito Federal en materia co-

mún y para toda la República en materia Federal; y Federal de Procedimientos Civiles.

En esta ley también se establece el orden en que deberán aplicarse las diversas disposiciones legales que afectan al contrato de transporte aéreo internacional, conservando lo dispuesto en la Ley de Vías Generales de Comunicación; sin embargo, se debe apuntar que el artículo 4° antes mencionado se relaciona con los artículos 51 y 55 de ésta misma ley, los cuales en forma expresa y específica establecen que los contratos de transporte aéreo internacional tanto de carga como de pasaje se sujetarán a lo dispuesto en primer término por los tratados y en segundo lugar por la propia Ley de Aviación Civil, con ello existe disposición expresa que deriva de una ley que regula la aviación civil, y que remite en primer término, a lo que se disponga en los tratados internacionales.

La Ley de Aviación Civil, regula al transporte aeronáutico administrativamente, es decir, que contiene disposiciones legales que rigen su funcionamiento, autorizaciones, requisitos que las empresas transportistas deben cumplir para desempeñar su objeto, es decir, que regula la actuación del transportista frente al Estado, pero también esta ley regula los contratos que el transportista celebra diariamente con sus usuarios, así como las diversas obligaciones y derechos que transportistas y usuarios deben observar y frente a ello establece sanciones a las empresas transportistas que van desde la imposición de multas, hasta la revocación del permiso de operaciones, cuando incumplan frente a sus usuarios ciertas normas y obligaciones con independencia del pago de indemnizaciones que les pudieran corresponder.

En atención a lo señalado anteriormente y tomando en consideración que el objeto de este estudio, se concreta en la relación contractual mercantil que se lleva a cabo entre el transportista y sus usuarios, a continuación se realizaran algunos señalamientos que se vinculan con dicho estudio.

Aunque en la práctica, la aprobación de las tarifas corresponde a un acto entre la autoridad y el transportista, es importante mencionar que la Ley de Aviación Civil establece que los permisionarios podrán fijar libremente el importe de sus tarifas por los servicios que presten, aclarando que tratándose de tarifas internacionales, estas se aprobarán por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de conformidad con lo que establezcan los tratados internacionales (artículo 42 de la Ley de Aviación Civil); pero así también exige que las tarifas se registren ante la Secretaría para su puesta en vigor y con la finalidad de que estén a disposición de los usuarios en forma permanente.

Establece que en las tarifas se describan clara y explícitamente las restricciones a que están sujetas, debiendo permanecer vigentes durante el tiempo y condiciones ofrecidas, por lo que en consecuencia las restricciones a que están sujetas las tarifas deberán hacerse del conocimiento del usuario al momento de la contratación del servicio. Esta reglamentación es de vital importancia ya que la tarifa es del precio pagado por el usuario al transportista, es decir, que es la contraprestación, razón por la cual es importante que se registren y sean aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En la actualidad cada compañía aérea internacional ofrece diferentes tipos de tarifas por el transporte a un mismo lugar, pero el costo varía dependiendo de diversos factores como son, las restricciones a que está sujeto el transporte, la fecha del transporte, el tiempo de validez del boleto etc.; situaciones que deberán ser explicadas al usuario al momento de contratar el servicio, ello con dos finalidades principales: la primera, que el usuario tenga la posibilidad de elegir la tarifa que más convenga a sus intereses y en segundo término, que una vez contratado el servicio se apegue a las condiciones y/o restricciones de la tarifa contratada.

El capítulo XI, sección primera de la Ley de Aviación Civil, se refiere a los contratos de transporte aéreo, los cuales son clasificados como de pasajeros, de carga y de correo (artículo 48).

Define al contrato de transporte aéreo de pasajeros en su artículo 49, como el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio.

En su artículo 55, se señala que el contrato de transporte aéreo de carga es el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de un punto de origen a otro de destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio.

En los artículos 49 y 55, se establece la obligación de que el contrato de transportación aérea de pasajeros y de carga consten en un billete de pasaje o boleto ó en su caso en una carta de porte o guía de carga aérea, respectivamente, que deberá expedir el propio transportista.

Los artículos 51 y 55, establecen que tratándose del transporte aéreo internacional de pasaje y de carga, éstos se sujetarán a lo dispuesto en primer término por los tratados y por dicha ley.

Como novedad en la Ley de Aviación Civil, se encuentra regulada la sobreventa de boletos de avión, así como las consecuencias de esta acción frente al usuario, quien en el caso de que se le niegue el transporte por estas causas podrá a su elección, según se señala en el artículo 52:

- I. Solicitar se le reintegre el precio del boleto de avión, o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje;
- II. El transportista le deberá ofrecer con todos los medios a su alcance, transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle, como mínimo y sin car-

go, los servicios de comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino; alimentos de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo; alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando se requiera pernoctar y, en este último caso, transporte terrestre desde y hacia al aeropuerto, ó;

III. Transportarle en la fecha posterior que más convenga al pasajero hacia el destino respecto del cual se le denegó el embarque.

En los casos de las fracciones I y II que anteceden, el permisionario deberá cubrir, además al usuario, una indemnización, que no será inferior al 25% del precio del boleto o de la parte no realizada del viaje.

Otra innovación importante, es la que establece en el artículo 56, es que establece el derecho que tiene el porteador de transportes aéreos, de retener la carga hasta en tanto se cubra el precio indicado por el transporte en la carga de porte o guía aérea, situación que se encontraba regulada en el artículo 591 fracción VII del Código de Comercio, pero que aquí se realiza por primera vez, para el transporte aéreo.

Existe un capítulo que regula la responsabilidad del transportista o porteador por los daños que se pudieran causar a pasajeros, equipaje y carga, limitándose también la responsabilidad del transportista con base a salarios mínimos, dependiendo del tipo de indemnización que se deba pagar, de acuerdo al riesgo ocurrido, pero este capítulo es aplicable sólo al transporte aéreo nacional, pues como ya se vio con anterioridad, el transporte aéreo internacional limita la responsabilidad del transportista, con fundamento en lo dispuesto por el Convenio de Varsovia, modificado por el protocolo de la Haya.

En la Ley de Aviación Civil, dedica especial importancia al asunto de la obligatoriedad de los seguros tanto mundial como el que se debe obtener en nuestro país,

para cubrir los daños a terceros sobre territorio nacional, cuya falta podría acarrear incluso la revocación del permiso; encontrando también que se regula lo correspondiente a los daños a terceros que se pudieran ocasionar.

La Ley de Aviación Civil, es hoy por hoy, en México, el ordenamiento legal más moderno y actualizado con relación a la aviación civil, sin embargo, no se puede dejar de destacar que la Ley de Vías Generales de Comunicación sigue vigente en todo aquello en lo que los convenios internacionales y la Ley de Aviación Civil no previenen.

#### **D.- Ley Federal de Protección al Consumidor.**

La Ley Federal de Protección al Consumidor es de orden público, interés social y de observancia general en toda la República, sus disposiciones son irrenunciables y contra su observancia no podrán alegarse costumbres, usos, prácticas o estipulaciones en contrario, según se establece en su artículo 1°.

El objeto de la ley es el de promover y proteger los derechos del consumidor, procurando la equidad y seguridad jurídica en las relaciones entre proveedores y consumidores.

El consumidor es la persona física o moral que adquiere, realiza o disfruta como destinatario final, de bienes, productos o servicios, por lo que en consecuencia el usuario del servicio de transporte aéreo internacional es un consumidor, ya que es a él a quien se destina la prestación del servicio que ofrece el transportista.

El proveedor es la persona física o moral que habitual o periódicamente ofrece, distribuye, vende, arrienda o concede el uso o disfrute de bienes, productos y servi-

cios, es decir, que tratándose del contrato de transporte aéreo internacional, la empresa transportista o porteadora tiene el carácter de proveedor, ya que es la que ofrece al público la prestación del servicio aéreo internacional de transporte, ya sea de personas o de carga.

En cuanto a la competencia de la Procuraduría Federal del Consumidor, el artículo tercero de la ley de la materia establece que:

“Art. 3º. A falta de competencia específica de determinada dependencia de la administración pública federal, corresponde a la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, expedir las normas mexicanas previstas por la ley, y a la Procuraduría, vigilar se cumpla con lo dispuesto en la propia ley y sancionar su incumplimiento”.

Como se desprende del contenido del artículo transcrito, la Procuraduría Federal del Consumidor esta facultada para vigilar que se cumpla con la ley y para sancionar su incumplimiento, sin embargo, es importante ampliar un poco mas sobre este tema, ya que se debe aclarar que las facultades de la PROFECO, en general son conciliatorias y no es competente para resolver reclamaciones sobre daños y perjuicios, ya que estos no se regulan por la ley en comento y son materia de un procedimiento civil, a menos que se celebre un convenio por las partes, por lo que solo podrá resolver sobre el fondo de la reclamación siempre y cuando las partes se hayan sometido de mutuo acuerdo al procedimiento arbitral, que se tramita ante la Procuraduría, y que puede ser de estricto derecho o de amigable composición.

La ley establece en forma expresa en su artículo 5º, que estarán exceptuados de las disposiciones de dicha ley, aquellos servicios que se presten por virtud de una relación o contrato de trabajo, los de las instituciones y organizaciones cuya supervisión y vigilancia estén a cargo ya sea de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores ó de Seguros y Fianzas, así como los servicios profesionales que no sean de carácter mercantil, es decir,



que dicha ley no será aplicable a las relaciones de trabajo entre patrón y trabajador; tampoco serán aplicables las disposiciones de la ley a aquellas instituciones y organizaciones auxiliares del crédito, como bancos, aseguradoras, afianzadoras etc.; y por último, tampoco se aplicará a las relaciones entre profesionales y sus clientes, a no ser que estas tengan un carácter mercantil.

Frente a las excepciones antes señaladas, la Ley Federal de Protección al Consumidor establece que estarán obligados al cumplimiento de la misma tanto los proveedores como los consumidores, estableciendo una serie de obligaciones que deben ser asumidas por el proveedor y en el caso de la empresa transportista son las siguientes:

1. Respetar los precios, garantías, cantidades, medidas, intereses, cargos, términos, plazos, fechas, modalidades, reservaciones y demás condiciones conforme a las cuales se hubiera ofrecido, obligado o convenido con el consumidor, la entrega del bien o la prestación del servicio y bajo ninguna circunstancia serán negados estos bienes a personas con discapacidad (art. 7º de la Ley Federal de Protección al Consumidor).
2. Respetar los precios y tarifas acordados, fijados, establecidos o autorizados por la Secretaría o por cualquier otra dependencia federal, en los términos de la legislación de la materia, (art. 8º de la Ley Federal de Protección al Consumidor).
3. Le queda prohibido al proveedor de bienes o servicios llevar a cabo acciones que atenten contra la libertad, seguridad o integridad personales de los consumidores, bajo pretexto de registro o averiguación, por lo que en el caso de que alguien sea sorprendido en la comisión flagrante de un delito, los proveedores, sus agentes o empleados, deberán limitarse, bajo su responsabilidad a poner sin demora al presunto infractor, a disposición de la autoridad competente, (art. 10 de la Ley Federal de Protección al Con-

- sumidor).
4. Tiene la obligación de entregar al consumidor la factura, recibo o comprobante, en el que consten los datos específicos de la compraventa, servicio prestado u operación realizada (art. 12 de la Ley Federal de Protección al Consumidor).
  5. A que la información o publicidad relativa a bienes o servicios que se difundan por cualquier medio o forma, sean veraces, comprobables y exentos de textos, diálogos, sonidos, imágenes y otras descripciones que induzcan o puedan inducir al error o confusión por su inexactitud, (art. 32 de la Ley Federal de Protección al Consumidor).
  6. También esta obligada a proporcionar a la Procuraduría en un término no mayor de 15 días la información necesaria que le sea requerida para substanciar los procedimientos a que se refiere la ley, con excepción de la información de estricto uso o que no tenga relación con el procedimiento de que se trate, (art. 13 de la Ley Federal de Protección al Consumidor).
  7. A que las leyendas que restrinjan o limiten la prestación del servicio se hagan patentes en forma clara, veraz y sin ambigüedades, (art. 38 de la Ley Federal de Protección al Consumidor).
  8. A suministrar el servicio de acuerdo con los términos y condiciones ofrecidos o implícitos en la publicidad o información desplegada, salvo convenio en contrario o consentimiento del consumidor, (Art. 42 de la Ley Federal de Protección al Consumidor).
  9. Está obligada a que salvo cuando medie algún mandato judicial o disposición jurídica, que exija el cumplimiento de algún requisito, ni el proveedor ni sus dependientes podrán negar al consumidor la venta, adquisición, renta o suministro de bienes o servicios que se tengan en existencia; estando obligado a no condicionar la venta o prestación de un servicio, (art. 43 de la Ley Federal de Protección al Consumidor).

10. Exhibir en su establecimiento, a la vista del público la tarifa de los principales servicios ofrecidos, con caracteres claramente legibles, debiendo tener las demás tarifas disponibles para que el público en general las pueda consultar, (art. 57 de la Ley Federal de Protección al Consumidor).
11. A no establecer preferencias o discriminación alguna respecto a los solicitantes del servicio, como selección de clientela, reserva del derecho de admisión, exclusión a personas con discapacidad y otras prácticas similares, salvo por causas plenamente justificadas en cada caso o que afecten la seguridad o tranquilidad del establecimiento, de sus clientes o de personas discapacitadas, o bien, se funde en disposiciones expresas de otros ordenamientos legales, (art. 58 de la Ley Federal de Protección al Consumidor).
12. A dar las facilidades o contar con los dispositivos indispensables para que las personas con discapacidad puedan utilizar los servicios que se ofrecen, (art. 58 de la Ley Federal de Protección al Consumidor).

Como se puede observar, las obligaciones que la Ley Federal de Protección al Consumidor, le impone a los proveedores, en términos generales son equilibradas y acordes con las disposiciones que en específico se establecen en el contrato materia de este estudio, con la finalidad de proteger los derechos del consumidor, razón por la cual incluso se establece un procedimiento administrativo de conciliación que en muchas ocasiones, previene el seguimiento de un juicio que pudiera ocasionar más gastos y tiempo para ambas partes.

La ley en comento establece las diversas atribuciones que tiene la Procuraduría Federal del Consumidor, de las cuales entre las más significativas y que de alguna manera son de mayor interés, se encuentran las siguientes que se detallan en el artículo 24 de la Ley Federal de Protección al Consumidor:

1. Promover y proteger los derechos del consumidor, así como aplicar las medidas necesarias para propiciar la equidad y seguridad jurídica en las relaciones entre proveedores y consumidores;
2. Procurar y representar los intereses de los consumidores, mediante el ejercicio de las acciones, recursos, trámites o gestiones que procedan;
3. Representar individualmente o en grupo a los consumidores, ante autoridades jurisdiccionales y administrativas, así como ante los proveedores;
4. Celebrar convenios con proveedores y consumidores y sus organizaciones para el logro de los objetivos de la ley;
5. Vigilar y verificar el cumplimiento de precios y tarifas acordados, fijados, establecidos, registrados o autorizados por la SECOFI y coordinarse con otras dependencias legalmente facultadas para inspeccionar precios, para evitar la duplicidad de funciones;
6. Registrar los contratos de adhesión que así lo requieran cuando cumplan con la normatividad aplicable y llevar el Registro Público de Contratos de Adhesión.
7. Procurar la solución de diferencias entre consumidores y proveedores, conforme a los procedimientos establecidos por la ley;
8. Denunciar ante el Ministerio Público, los hechos que puedan ser constitutivos de delitos y que sean de su conocimiento, ante las autoridades competentes, los actos que constituyan violaciones administrativas que afecten los intereses de los consumidores;
9. Aplicar las sanciones establecidas en la ley;

10. Las demás que la propia ley le confiera.

La Procuraduría para el desempeño de las funciones que la ley le atribuye puede emplear como medidas de apremio:

- Multa de una a doscientas veces el salario mínimo general vigente en el D.F., pudiendo imponerse nuevas multas por cada día que transcurra sin que se obedezca el mandato respectivo y;
- El auxilio de la fuerza pública.

### **1.- Registro del contrato de transporte aéreo internacional.**

Como se ha visto a lo largo de este trabajo, el contrato de transporte aéreo internacional tanto de carga como de pasaje, debe constar por escrito y además debe contener los requisitos mínimos que establece el Convenio de Varsovia, modificado por el protocolo de la Haya, además de los avisos sobre la limitación de responsabilidad del transportista. Este tipo de contratos se celebran cotidianamente y en gran volumen, y así ha sido desde hace mucho tiempo atrás, es por ello que el contrato consta en el boleto de aviación cuando se trata del transporte de personas, o bien en una guía aérea cuando se trata del contrato de carga, y estos documentos son elaborados por el transportista o porteador, por lo que dadas sus características se les denomina “contratos de adhesión”.

Según el artículo 85 de la Ley Federal de Protección al Consumidor, se entiende por contrato de adhesión el documento elaborado unilateralmente por el proveedor, para establecer en formatos uniformes los términos y condiciones aplicables a la adquisición de un producto o la prestación de un servicio, aún cuando dicho documento no contenga las cláusulas ordinarias de un contrato, estableciendo así mismo que todo contrato celebrado en territorio nacional, para su validez, deberá estar escrito en idioma español y sus car-

racteres tendrán que ser legibles a simple vista.

El maestro José Ovalle Favela, señala que la expresión “contrato de adhesión” fue empleada por primera vez en el libro “De la declaración de volunté”, del jurista francés Raymond Saleilles publicado en 1901, caracterizándolo como “el contrato en el que hay un predominio exclusivo de una sola parte, la cual obra como una voluntad unilateral que dicta su ley a una colectividad indeterminada y espera la aceptación de quienes acepten someterse al contrato”.<sup>112</sup>

Una de las principales características de los contratos de adhesión consiste en que una de las partes, en éste caso el transportista o proveedor, establece los antecedentes, declaraciones, cláusulas y limitaciones de responsabilidad, garantías, etc., y frente a esto, está el usuario o consumidor que requiere del bien o servicio respectivo, razón por la cual no tiene mas opción que adherirse al contrato, o bien no hacerlo; sin embargo, y a pesar de que este tipo de contratos se elaboran unilateralmente por el proveedor y es aceptado por el consumidor, sin que a este último se le haya otorgado previamente la posibilidad de discutir las cláusulas del contrato, no debe dejar de observarse que al momento de la contratación, ambas voluntades, es decir, la del proveedor y la del consumidor, concurren libremente, hay libertad para contratar o no, aunque no la haya para discutir los términos del contrato, pero el contenido del mismo ha sido puesto del conocimiento del consumidor.

Tratándose del contrato de transporte aéreo internacional, tanto de carga como de pasaje, es el transportista o porteador o proveedor, el que en forma unilateral elabora los formatos tanto de los boletos de avión, como de las guías aéreas; esos contratos deben elaborarse con los requisitos mínimos que el Convenio de Varsovia, modificado por el protocolo de la Haya, establece, realizándose los avisos respectivos sobre los límites de res-

---

<sup>112</sup> Cfr. Ovalle Favela, José. Comentarios a la Ley Federal de Protección al Consumidor, Legislación, Doctrina y Jurisprudencia. Editorial McGraw Hill. 1<sup>o</sup> Edición. México 1995. P. 162.

ponsabilidad del transportista, esa situación obviamente tiene como objetivo principal el de otorgar al usuario o consumidor la seguridad de que el contrato que va a celebrar esta elaborado conforme a lo que establece la ley, la cual obviamente y en la mayoría de los casos es equitativa y por lo tanto establece derechos y obligaciones para ambas partes contratantes de la manera más equitativa.

La Ley Federal de Protección al Consumidor en su artículo 86 establece que la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, podrá sujetar, mediante normas oficiales mexicanas, a que algunos contratos de adhesión deban registrarse previamente ante la Procuraduría Federal del Consumidor, esto cuando los contratos puedan implicar o impliquen prestaciones desproporcionadas a cargo de los consumidores, obligaciones inequitativas o abusivas, o altas probabilidades de incumplimiento, por lo que las Normas Oficiales Mexicanas podrán referirse a cualesquiera de los términos y condiciones del contrato, con excepción del precio.

La anterior Ley Federal de Protección al Consumidor de 1975, en su artículo 63, señalaba la obligación de que todos los contratos de adhesión se aprobaran y registraran en la Procuraduría Federal del Consumidor, pues se estableció un control administrativo obligatorio de todos aquellos contratos de adhesión que no requirieran autorización de alguna Dependencia del Ejecutivo Federal, razón por la cual en aquél momento las empresas que se dedicaban al transporte aéreo internacional, debían someter a la aprobación de la Procuraduría Federal del Consumidor sus contratos de adhesión que por obvias razones, debían tener en cuenta las disposiciones del Convenio de Varsovia y su modificación por el protocolo de la Haya, por lo que teniendo en cuenta que prácticamente todos los formatos tanto de boletos de avión, como de guías aéreas, son uniformes para todas las empresas de transporte aéreo internacional, dichos contratos eran aprobados en virtud de que se ajustaban a lo previsto por el ordenamiento legal internacional antes mencionado, por lo que tam-

bién eran debidamente registrados por la Procuraduría Federal del Consumidor.<sup>113</sup>

La Ley Federal de Protección al Consumidor de 1992 suprimió el control administrativo obligatorio de los contratos de adhesión a cargo de la Procuraduría Federal del Consumidor, quedando sujetos a registro sólo aquellos contratos que determinará previamente la SECOFI, a través de normas oficiales mexicanas, sin embargo, dicha Dependencia, ha establecido muy pocas para algunos contratos, los cuales obligatoriamente deberán inscribirse ante la Procuraduría y como ejemplo de ello tenemos: los contratos para la prestación del servicio de tiempo compartido; los de autofinanciamiento, los de prestación de servicios funerarios, etc.

Actualmente la Ley Federal de Protección al Consumidor en su artículo 88 establece la posibilidad de registrar en forma voluntaria sus formatos de contratos de adhesión, aunque no se requiera registro previo obligatorio y siempre que la PROFECO estime que los efectos del contrato no lesionan los intereses de los consumidores y que el texto está apegado a la propia ley de la materia.

En México la mayor parte de las empresas de transporte aéreo internacional, tienen mucho tiempo operando, razón por la cual en su oportunidad sometieron a aprobación y registro sus formatos de contratos tanto de carga como de pasaje, lo cual se llevó a cabo ante la obligatoriedad que al respecto establecía de la Ley Federal de Protección al Consumidor de 1975.

Por último es importante destacar que si bien es cierto que en el contrato de transporte aéreo internacional, las condiciones, cláusulas y limitaciones de responsabilidad ya están establecidas previamente en el formato respectivo, también es cierto que el usuario o consumidor al momento de contratar, tiene plena libertad de escoger la ruta y destino que

---

<sup>113</sup> Cfr. Ovalle Favela, José. ob. cit. p.p. 165 y 166.



desea, la tarifa que más le convenga, la fecha en que desee el transporte y también puede aumentar los límites de responsabilidad del transportista, mediante el pago de una cantidad adicional, una declaración de valor de sus objetos en su caso y el establecimiento de la pre-existencia de sus cosas, en su oportunidad, etc., por lo que a pesar de que dicho contrato sea considerado como contrato de adhesión, el usuario, sí tiene la opción de elegir ciertas condiciones, como las mencionadas con anterioridad.

## **2.- Procedimiento administrativo, por incumplimiento de la empresa del servicio contratado.**

La Ley Federal de Protección al Consumidor, establece un procedimiento administrativo que tiene como objetivo principal el de avenir y conciliar los intereses de proveedores y consumidores, procedimiento que es iniciado por consumidores que consideran que se ha violado en su perjuicio la ley y que en la mayoría de los casos logran que sus reclamaciones sean atendidas por los proveedores, previniendo con ello un juicio que obviamente les resultaría más largo y costoso.

Las principales reclamaciones que se derivan de la ejecución del contrato de transporte aéreo internacional de pasaje y de carga son:

- Pérdida parcial o total del equipaje facturado o de carga.
- Avería parcial o total del equipaje facturado o de la carga.
- Retraso del equipaje facturado o de la carga, y;
- Reembolso de boletos de avión con tarifas reducidas.

El procedimiento administrativo y conciliatorio que se lleva a cabo ante la Procuraduría Federal del Consumidor, resuelve en la mayoría de los casos las reclamacio-

nes de los consumidores, con lo cual tanto ellos como las empresas transportistas o proveedoras previenen juicios innecesarios, largos y costosos para ambas partes, y a decir verdad, sólo el 0.5% de las reclamaciones llegan a los Tribunales, de ahí la importancia de este procedimiento.

Como lo establece el artículo 99 de la Ley Federal de Protección al Consumidor, el procedimiento de conciliación inicia con la reclamación del consumidor ante la Procuraduría, la cual deberá recibirlas por escrito o por cualquier medio idóneo, debiendo cumplir con los siguientes requisitos:

- Señalar nombre y domicilio del consumidor;
- Motivo de la reclamación y los hechos en que se basa;
- Nombre y domicilio del proveedor, y;
- Documento en el cual base su reclamación.

La Procuraduría Federal del Consumidor, tiene la facultad de rechazar de oficio aquellas reclamaciones que sean notoriamente improcedentes, según lo dispone el artículo 101 de la ley de la materia en comento.

Tomando en cuenta que la Procuraduría es Federal y por disposición expresa de la ley de la materia, en su artículo 100, las reclamaciones pueden presentarse a elección del reclamante ya sea en el lugar en donde se haya originado el hecho motivo de la reclamación, en el domicilio del reclamante o en el del proveedor. La Procuraduría Federal del Consumidor ha establecido diversas Delegaciones Metropolitanas en el Distrito Federal y Delegaciones Federales en las principales ciudades de toda la República, por lo que en general las reclamaciones que se presentan, se admiten en la Delegación que corresponda de acuerdo al domicilio del consumidor, por lo que en la práctica incluso, se les requiere a estos últimos, para que presenten su comprobante de domicilio.

Una vez presentada la reclamación correspondiente, la Procuraduría Federal del Consumidor, notifica al proveedor respectivo que existe una queja en su contra, lo cual hace en forma personal, corriéndole traslado con la queja y con los documentos en los que se basa la misma, notificación que debe realizarse dentro de los quince días siguientes a la fecha de recepción y registro de la queja y con por lo menos cuatro días de anticipación a la fecha en que se celebrará la audiencia de conciliación y rendición de informe, la cual también le será notificada conjuntamente con la queja, según lo establecen los artículos 103, 111 y 112 del ordenamiento legal citado.

El día y hora señalados para que tenga verificativo la audiencia de conciliación y rendición de informe, el proveedor deberá asistir en forma personal o por conducto de su representante o apoderado legal, que acredite su personalidad por medio de poder notarial conferido en su favor, si se trata de persona moral, ó de carta poder sí se trata de persona física (artículo 109 de la Ley Federal de Protección al Consumidor), debiendo rendir un informe por escrito y duplicado, relacionándolo con los hechos, y en su caso haciendo valer las excepciones y defensas que tenga a su favor.

Según se dispone en el artículo 112 de la Ley Federal de Protección al Consumidor, en el caso de que el proveedor no se presente o no rinda el informe que le ha sido requerido por la Procuraduría, se le impondrá la multa que previamente se haya ordenado y se señalará nuevo día y hora para una segunda audiencia, apercibiéndole de nueva cuenta para el caso de no comparecer, a la cual de no asistir el proveedor se le impondrá la multa o medida que al efecto se haya ordenado y notificado previamente, y además se tendrán por presuntamente ciertas las manifestaciones del reclamante o consumidor. En el caso de que el reclamante o consumidor sea el que deje de asistir a la primera audiencia, tiene la oportunidad de justificar su inasistencia dentro de los diez días siguientes a la audiencia, lo cual deberá hacer fehacientemente y si no lo hace se le tendrá por desistido de su reclamación, y por ende, no podrá presentar otra ante la Procuraduría por los mismos hechos.

En la audiencia de conciliación y en el caso de que ambas partes estén presentes, el conciliador de la Procuraduría, deberá exponerles un resumen de la situación, exhortándolas para que lleguen a un arreglo conciliatorio, sin prejuzgar sobre la procedencia o no de la reclamación del consumidor, ó en su caso respecto del informe del proveedor, pudiendo presentar a las partes diversas opciones para llegar a una conciliación.

La audiencia de conciliación puede ser suspendida hasta en dos ocasiones, ya sea por que el conciliador lo estime pertinente o bien por que las partes así lo soliciten, debiendo señalarse un nuevo día y hora para su continuación, de la cual ambas partes quedarán debidamente notificadas y también apercibidas para el caso de no comparecer, al proveedor con la imposición de una multa y al consumidor con tenerle por desistido de su queja, (artículo 114 de la Ley Federal de Protección al Consumidor).

El artículo 116 del citado ordenamiento legal, señala que en los casos en que no haya conciliación entre las partes, el conciliador deberá exhortarlas para que se sometan al arbitraje, ya sea designando como arbitro a la propia Procuraduría o bien nombren a algún otro árbitro oficialmente reconocido o designado por las partes, con el fin de que se entre al fondo de la controversia y se dé solución al conflicto, sin embargo, en caso de que alguna de las partes no quiera someterse al arbitraje se dejarán a salvo los derechos de ambas partes, para que los hagan valer en la vía y forma que más convenga a sus intereses.

Sí existe conciliación entre las partes, el artículo 110 de la ley antes citada, establece que se deberá celebrar un convenio por escrito, el cual tendrá el carácter de cosa juzgada y por lo tanto traerá aparejada ejecución, misma que podrá promoverse ante los Tribunales competentes en la vía de apremio o mediante juicio ejecutivo, a elección del interesado.

De acuerdo a lo anteriormente visto, se puede decir que la etapa conciliatoria se termina, por lo que en los casos en que no exista conciliación entre las partes, y que la Procuraduría infiera que el proveedor ha incurrido en alguna violación a la Ley Federal de Protección al Consumidor, podrá notificarle al proveedor que se ha inferido que ha violado la ley, haciéndole saber los hechos y fundamentos que motivan la anterior conclusión, por lo que abrirá el procedimiento de infracciones y le concederá al proveedor, un plazo de diez días hábiles para que ofrezca pruebas y manifieste lo que a su derecho convenga, por lo que transcurrido el plazo, de haberse ofrecido pruebas, se admitirán las que así procedan y se pasará a su desahogo, para lo cual la Ley Federal de Protección al Consumidor no establece un plazo, pero de acuerdo a lo que dispone el propio artículo 138 de dicha ley, al respecto podrá aplicarse supletoriamente el Código Federal de Procedimientos Civiles, que en su artículo 340 señala que el Tribunal que conozca del asunto determinará el plazo, teniendo en consideración la naturaleza de los hechos que se pretenden probar y de las pruebas que habrán de rendirse, por lo que una vez ofrecidas las pruebas, la Procuraduría le notificará al proveedor sobre su recepción, así como que cuenta con dos días hábiles para formular alegatos. Cabe señalarse que en caso de que no se ofrecieran pruebas, la Procuraduría tiene la obligación de tomar en cuenta todos los elementos de convicción de que se dispongan y que obren en el expediente respectivo, lo anterior se dispone en el artículo 123 del citado ordenamiento legal.

No obstante lo señalado con anterioridad, existe un precedente, que establece la procedencia para la aplicación del Código Federal de Procedimientos Civiles, ante la ausencia de disposición expresa, en cualquier procedimiento de carácter administrativo, a menos que la ley aplicable establezca en forma expresa lo contrario, por lo que a continuación se transcribe el precedente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, al que se ha hecho referencia:

**PRECEDENTE. PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS.  
SUPLETORIEDAD DEL CÓDIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS CIVILES.**

El Código Federal de Procedimientos Civiles debe estimarse supletoriamente aplicable (salvo disposición expresa de la Ley respectiva), a todos los procedimientos administrativos que tramiten las autoridades federales, teniendo como fundamento este aserto, el hecho de que si en derecho sustantivo es el Código Civil el que contiene los principios generales que rigen en las diversas ramas del Derecho, en materia procesal, dentro de cada jurisdicción, es el Código respectivo el que señala las normas que deben regir los procedimientos que se sigan ante las autoridades administrativas, salvo disposición expresa en contrario; consecuentemente, la aplicación del Código Federal de Procedimientos Civiles por el sentenciador, en ausencia de alguna disposición de la ley del acto, no puede agravar al sentenciado.

Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Amparo en revisión 7538. Vidriera México, S.A. 9 de marzo de 1967. 5 votos. Ponente: Felipe Tena Ramírez. Precedente: Vol. XLI, Tercera Parte, p. 90 (Semanao Judicial de la Federación, Sexta Época, vol. CXVII, 3a parte, marzo de 1967, Segunda Sala, p. 87)

El procedimiento de infracciones a la ley previsto por el artículo 123 de la ley en comento, tiene como finalidad que la Procuraduría analice si el proveedor o presunto infractor violó o no la ley, por lo que en caso de que se resuelva la existencia de infracciones a la ley, la Procuraduría podrá imponer al proveedor la sanción que le corresponda conforme a la propia ley.

La sanción se debe establecer en la resolución correspondiente y dependiendo del tipo de infracción a la ley que se haya determinado, será la sanción que se le impondrá a la proveedora o infractora. Las sanciones se encuentran establecidas en los artículos

126, 127 y 128 de la citada ley, y oscilan entre una multa que va desde 1 a 2,500 veces el salario mínimo general vigente para el D.F.; sin embargo, en los casos que sean particularmente graves la Procuraduría podrá sancionar al proveedor infractor hasta con clausura por 15 días.

El artículo 129 del ordenamiento legal en cita, señala que en los casos de reincidencia, la multa se podrá duplicar como límite, y la clausura podrá decretarse hasta por 30 días e inclusive podrá procederse al arresto administrativo hasta por 36 horas, entendiéndose por reincidencia, según el artículo 130, cuando el mismo infractor incurra en dos o más violaciones del mismo precepto legal durante el transcurso de un año, que se contará a partir del día en que se cometió la primera infracción.

La Procuraduría para determinar la sanción deberá considerar: la condición económica del infractor; el carácter intencional del infractor; si se trata de reincidencia; la gravedad de la infracción y el perjuicio causado al consumidor o a la sociedad en general (artículo 132 de la Ley Federal de Protección al Consumidor).

Según el artículo 105 de la ley, los consumidores para presentar sus reclamaciones tienen un plazo de 6 meses siguientes a:

En los casos de enajenación de bienes o prestación de servicios:

- a) A partir de que se expida el comprobante que ampare el precio de la contraprestación pactada;
- b) A partir de que se pague el bien o sea exigible total o parcialmente el servicio; ó
- c) A partir de que se reciba el bien, o se preste efectivamente el servicio.

En los casos del otorgamiento del uso o goce temporal de bienes:

- a) A partir de que se expida el recibo a favor del que disfruta del uso o goce temporal; ó
- b) A partir de que se cumpla efectivamente la contraprestación pactada a favor del que otorga el uso o goce temporal.

En los casos de bienes inmuebles, o en los no comprendidos en la descripción anterior, el plazo será de un año, según los artículos 14 y 105 de dicha ley.

Una vez presentada la reclamación se interrumpirá el término de la prescripción de las acciones legales que correspondan, durante el tiempo que dure el procedimiento.

El artículo 133 de la Ley Federal de Protección al Consumidor establece que en ningún caso podrá ser sancionado un mismo proveedor, por el mismo hecho constitutivo de la infracción en dos o más ocasiones, ni por dos o más autoridades administrativas, a excepción de los casos de reincidencia. Esta disposición es muy importante tratándose del estudio que nos ocupa, puesto que ante la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, también existe la posibilidad de que se siga un procedimiento administrativo a la empresa transportista, razón por la cual, esta prohibición de sancionar dos o más veces al mismo proveedor, por el mismo hecho, constituye el respeto al principio general “*nom bis in idem*”, principio que prohíbe, no tanto la doble sanción, sino la doble sujeción al procedimiento por el mismo hecho, lo cual es acorde con lo dispuesto por el artículo 14, párrafo cuarto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Por último se debe señalar que la ley en comento, en su artículo 135, establece la posibilidad de interponer recurso de revisión en contra de las resoluciones que la



Procuraduría dicte, para lo cual se contará con un plazo de 15 días hábiles para interponer el recurso por escrito, contados a partir del día siguiente al en que surta efectos la notificación de la resolución que se pretenda recurrir, la cual se le notificará personalmente a las partes conforme lo dispone el artículo 104 fracción IV de la citada ley. El recurso deberá interponerse ante la autoridad que emitió la resolución y será resuelto por la Dirección General Jurídica de la propia Procuraduría, que actualmente es la designada para tal efecto. Podrán ofrecerse toda clase de pruebas, excepto la confesional, y en todo lo no previsto por la propia ley en materia de pruebas, se aplicará supletoriamente el Código Federal de Procedimientos Civiles (art. 138 de la Ley Federal de Protección al Consumidor).

Según lo dispone el artículo 140 de la citada ley, el recurso de revisión será improcedente cuando:

- Se presente fuera de tiempo;
- No se acredite fehacientemente la personalidad con que se actúa, y;
- Cuando no este firmado el escrito que lo contiene, a menos que se firme antes del vencimiento del término para interponerlo.

El efecto de la interposición del recurso de revisión, consiste, según el artículo 141 de la propia ley, en que se suspenderá la ejecución de la resolución que se impugna en cuanto al pago de multas, pero respecto de cualquier otra clase de resolución, y de sanción que no sea multa, la suspensión sólo se otorgará si:

- La solicita el recurrente;
- Que el recurso haya sido admitido;
- Que de otorgarse la suspensión, no implique la continuación o consumación de actos u omisiones que ocasionen infracciones a la ley, y;
- Que no se ocasionen daños y perjuicios a terceros, a menos que éstos se

garanticen.

Como lo señala el artículo 143 de la citada ley, en contra de la resolución que se dicte para resolver el recurso, no procederá otro, por lo que sólo queda la opción de presentar Demanda de Amparo correspondiente.

### **E.- Código de Comercio.**

Como hemos visto anteriormente, tanto la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 4º, como la Ley de Aviación Civil en su artículo 4º, establecen el orden en que las diversas legislaciones que regulan el contrato de transporte deben aplicarse, de ésta manera el primero de ellos señala:

“Art. 4º.- Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con la Vías Generales de Comunicación y medios de transporte se decidirán:

- I. Por los términos mismos de las concesiones y contratos;
- II. Por ésta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales;
- III. A falta de disposición de esa legislación, por los preceptos del Código de Comercio;
- IV. En defecto de unos y otros, por los preceptos del Código Civil del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles;
- V. En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público, de cuya satisfacción se trata”.

El segundo ordenamiento legal antes invocado señala:

“Art. 4o.- La navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional se rige por lo previsto en esta ley, por los tratados y, a falta de disposición expresa se aplicará:

- I. La Ley de Vías Generales de Comunicación;
- II. La Ley General de Bienes Nacionales;
- III. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y;
- IV. Los Códigos de Comercio; Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, y Federal de Procedimientos Civiles”.

Como se puede observar de las disposiciones legales antes mencionadas se establece que el Código de Comercio puede ser aplicado supletoriamente al contrato materia de este estudio.

#### **1.- Ausencia de disposición expresa.**

El Código de Comercio es una fuente supletoria y así lo establecen tanto la Ley de Aviación Civil, como la Ley de Vías Generales de Comunicación, por lo que en consecuencia las disposiciones del Código de Comercio se aplicarán únicamente como fuente supletoria, es decir, ante la ausencia de disposición expresa.

Así por ejemplo la mercantilidad del contrato de transporte aéreo internacional tanto de carga como de pasaje, la encontramos regulada en el Código de Comercio en los artículos 75 fracciones VIII y XXIV y 576.

La fundamentabilidad y la supremacía son cualidades de la Constitución jurídico positiva, es por ello que se le califica como "Ley Fundamental del Estado", por lo que se le considera el ordenamiento básico de toda estructura jurídica estatal, es el cimiento sobre el cual se asienta el sistema normativo de derecho. Así las cosas, la Constitución es la ley primaria, la ley fundamental, se le considera como la norma fundatoria. Este principio de supremacía de la Constitución queda plenamente establecido en el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que a la letra dice:

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

Parece que en la primera parte del artículo antes transcrito, se otorgará el carácter de supremacía no sólo a la Constitución sino también a las leyes emanadas del Congreso Federal, así como a los tratados internacionales que el Presidente celebre con aprobación del Senado, sin embargo esto no es así, pues tanto las leyes como los Tratados Internacionales estarán siempre sujetos a que no sean contrarios a la propia Constitución.<sup>114</sup>

De todo lo anteriormente mencionado y lo ya visto en incisos anteriores, queda plenamente establecido que el contrato materia de este estudio se rige en primer término por el Convenio de Varsovia, modificado por el protocolo de la Haya; después por lo dispuesto en la Ley de Aviación Civil, a continuación por la Ley de Vías Generales de Comunicación y por último por el Código de Comercio o el Derecho común. En general

---

<sup>114</sup> Cfr. Burgoa Orihuela, Ignacio. *Derecho Constitucional Mexicano*, Editorial Porrúa, S.A., Octava Edición. México, 1991, p.p. 357 a 363.

podemos decir que todas estas leyes contienen prácticamente disposiciones uniformes que en ocasiones se complementan o suplementan, por lo que aquí es importante conocer el criterio jurisprudencial existente sobre la supletoriedad de la ley:

#### JURISPRUDENCIA NO. 1034.

**SUPLETORIEDAD DE LA LEY. REQUISITOS PARA QUE OPERE.** Los requisitos necesarios para que exista la supletoriedad de unas normas respecto de otras, son: a) que el ordenamiento que se pretenda suplir lo admita expresamente, y señale el estatuto supletorio; b) que el ordenamiento objeto de supletoriedad prevea la institución jurídica de que se trate; c) que no obstante esa previsión, las normas existentes en tal cuerpo jurídico sean insuficientes para su aplicación a la situación concreta presentada, por carencia total o parcial de la reglamentación necesaria, y d) que las disposiciones o principios con los que se vaya a llenar la deficiencia no contraríen, de algún modo las bases esenciales del sistema legal de sustentación de la institución suplida. Ante la falta de uno de estos requisitos, no puede operar la supletoriedad de una legislación en otra.

#### CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO.

Octava Epoca:

Amparo en revisión 124/92. Microtodo Azteca, S.A. de C.V., 6 de febrero de 1992. Unanimidad de votos.

Amparo en revisión 958/91. Desarrollo Galerías Reforma, S.A. de C.V., 19 de marzo de 1992. Unanimidad de votos.

Amparo directo 1433/92. Gilberto Flores Aguilar y otros, 26 de marzo de 1992. Unanimidad de votos.

Amparo directo 3582/92 Tumbo de la montaña. S.P.R. de R.L., 9 de julio de 1992. Unanimidad de votos.

Amparo directo 604/94. Videotique, S.A. de C.V. y otros. 17 de febrero de 1994. Unanimidad de votos.

Tesis I . 4°. C.J./58, Gaceta número 76, pág. 33; véase ejecutoria en el Semanario Judicial de la Federación, tomo XIII-Abril, pág. 304.

Tomo VI, MATERIA COMÚN.

JURISPRUDENCIA NO. 1035.

SUPLETORIEDAD DE LAS NORMAS. CUANDO OPERA. La supletoriedad de las normas opera cuando, existiendo una figura jurídica en un ordenamiento legal, ésta no se encuentra regulada en forma clara y precisa, sino que es necesario acudir a otro cuerpo de leyes para determinar sus particularidades.

SEXTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.

Octava Epoca:

Amparo directo 2276/88. Marbo Glas, S.A., 31 de enero de 1989. Unanimidad de votos.

Amparo directo 1376/92. Lázaro Bello Garza (Bello Gas), 17 de junio de 1992. Unanimidad de votos.

Amparo directo 1576/92. María García Vda. de López (Gas Luxor), 24 de junio de 1992. Unanimidad de votos.

Amparo directo 1626/92. Equipos y Gas, S.A. de C.V., 1° de julio de 1992. Unanimidad de votos.

Amparo directo 1746/92. María García Vda. de López (Gas Luxor), 8 de julio de 1992. Unanimidad de votos.

Tesis I. 6°. A.J./28, Gaceta número 60, pág. 45; véase ejecutoria en el Semanario Judicial de la Federación, tomo X - Diciembre, pág. 220.

Tomo VI, MATERIA COMÚN.

## 2.- Aplicación por analogía.

La aplicación analógica de la ley es uno de los medios más eficaces para su integración, no es un procedimiento de interpretación. Así la aplicación por analogía sólo se justifica cuando a una situación imprevista se aplica un precepto relativo a un caso semejante, no sólo por su semejanza, sino por la existencia de una misma razón para resolver un caso imprevisto en igual forma que el otro. La aplicación por analogía no debe verse como una forma de interpretación de la ley, pues esta destinada a colmar las lagunas que la propia ley presenta; así debemos señalar que la ley es solo frente a la analogía un elemento objetivo que se toma como punto de partida para aplicar una misma disposición a todos aquellos casos no previstos en que existen igualdad de razones jurídicas.<sup>115</sup>

Cuando existen lagunas en la ley cesa la labor interpretativa, dando lugar a la integración de la ley, la cual se lleva a cabo a través de la analogía, para aplicar un determinado precepto a un caso no previsto, partiendo para ello del principio general de derecho, que señala: "que donde existe la misma razón, debe aplicarse la misma disposición".<sup>116</sup>

El procedimiento analógico no tiene aplicación cuando se trata de Derecho excepcional, pues por hipótesis, la disposición de derecho excepcional, solo es aplicable expresamente al caso o a los casos específicamente determinados por vía de excepción en el precepto, y no a otros, aún cuando sean semejantes. Tampoco es aplicable la analogía al Derecho Penal, por disposición expresa del artículo 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.<sup>117</sup>

---

<sup>115</sup> Cfr. García Maynez, Eduardo. Introducción al Estudio del Derecho. 34ª Edición. Editorial Porrúa, S.A., México, 1982. p.p. 312 y 343.

<sup>116</sup> Cfr. Galindo Garfías, Ignacio, ob. cit.; p.p. 191 y 192.

<sup>117</sup> Cfr. Galindo Garfías, Ignacio; ob cit.; p.p. 192.

## CAPITULO CUARTO

### ANÁLISIS DE LOS CRITERIOS ADOPTADOS POR DIVERSAS AUTORIDADES RESPECTO DE LOS CONFLICTOS DERIVADOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

#### **A.- Criterio que adopta la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la resolución de conflictos derivados del contrato de transporte aéreo internacional.**

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, como parte de sus atribuciones, vigila entre otras cosas que las empresas transportistas internacionales cumplan con los requisitos administrativos que la ley les impone para poder operar en México, sin embargo, también vigila que las empresas transportistas cumplan con sus obligaciones frente a sus usuarios, ya sea tratándose de los contratos de carga como de pasaje.

Como se ha visto, las obligaciones del transportista o porteador frente a sus usuarios, se establecen claramente en el texto del contrato de transporte respectivo, en donde también se establecen los límites de responsabilidad del transportista para cada caso.

En la práctica, la mayor parte de las reclamaciones que los usuarios entablan en contra de los transportistas, son las que derivan de la pérdida, avería o retraso total o parcial tanto del equipaje facturado como de la carga, de esta manera las reclamaciones se presentan ya sea: 1.- Porque el transportista se ha negado a pagar el importe de la indemnización que corresponde al usuario afectado; 2.- Porque el transportista pretende hacer un pago inferior al establecido en el contrato; 3.- Porque el usuario no está conforme con la indem-



nización que se le ofrece en términos de lo contratado.

Así cuando un usuario esta inconforme con la actuación de la empresa transportista puede como primera opción acudir ante la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con la finalidad de presentar su reclamación y de ofrecer las pruebas en las que basa su reclamación. En estos casos la Dependencia mencionada le notifica a la empresa transportista con la finalidad de correrle traslado con la reclamación y otorgarle un plazo para que realice las manifestaciones que a su derecho convengan y ofrezca pruebas de su parte, relacionadas con la reclamación que se presentó en su contra. Todo este procedimiento administrativo es escrito y a su término se emite una resolución, la cual es susceptible de ser recurrida en revisión ante la propia Secretaría.

Hay que recordar que la empresa transportista generalmente esta amparada por los límites de responsabilidad que se establecen claramente en el contrato respectivo, y en los casos de pérdida, avería o retraso, ese límite estipula, que la empresa transportista deberá pagar al usuario afectado la cantidad de veinte dólares americanos por kilogramo extraviado, averiado ó que se ha retrasado en su llegada, siendo el caso que la única manera en la cual estos límites no podrán aplicarse, será o porque los usuarios afectados han pagado un seguro adicional y además han realizado una declaración especial de valor de su equipaje facturado o de su carga, según sea el caso, o bien por que la empresa transportista no expidió el boleto de avión o la guía aérea, o bien, no realizó el aviso sobre los límites de responsabilidad, por lo que en los casos de pérdida, avería o retraso, el transportista estará obligado a pagar al usuario una indemnización conforme al valor declarado por el usuario o en su defecto contra el valor de lo transportado.

A continuación se analizarán los tres casos que se presentan con más frecuencia y a los que se hizo referencia con anterioridad:

1.- Cuando la empresa transportista se niega a pagar al usuario la indemnización que le corresponde.

En este caso el usuario presenta una reclamación ante la Dirección General de Aeronáutica Civil ante la negativa de la empresa transportista para hacer frente al pago de la indemnización que le corresponde, situación que obviamente implica un incumplimiento por parte del transportista, ya que éste se está negando a cumplir con lo estipulado en el contrato, ya sea a pagar conforme a los límites de responsabilidad en los que se ampara por virtud del contrato mismo, o bien, porque se niega a pagar la indemnización conforme al valor declarado por el usuario, cuando éste ha pagado el seguro respectivo.

Cuando se presenta esta situación, la Dirección General de Aeronáutica Civil, inmediatamente después de haber recibido la reclamación del usuario le notifica al transportista sobre la existencia de la reclamación y le corre traslado con las copias de ésta última, así como de los en los que se basa la reclamación, con la finalidad de que el transportista tenga oportunidad de defenderse y realizar las manifestaciones que a su derecho convenga y en todo caso este en posibilidad de aportar las pruebas necesarias que sustenten su negativa para hacer frente a sus obligaciones ante el reclamante, es decir, pagarle la indemnización que le corresponde.

Como se vio con anterioridad y según se desprende del artículo 26 del Convenio de Varsovia, modificado por el protocolo de la Haya, la única razón por la cual la empresa transportista podría negarse al pago de la indemnización a la que está obligada frente al usuario, sería porque este último, dentro de los plazos que el propio convenio y el contrato establecen, no presentó su reclamación respectiva, por lo que cualquier acción o reclamación que se pretenda intentar en contra del transportista o porteador será inadmisibles, cuando no se ha realizado dentro de los plazos establecidos, a menos que este último estuviera actuando fraudulentamente. Lo anterior se deriva del hecho de que al momento de

entregar la carga o el equipaje facturado y recibirse de conformidad y sin mediar protesta, se presume, salvo prueba en contrario, que la queja o el equipaje facturado, según sea el caso se han entregado en buen estado, completo y a tiempo, así pues el recibo de la carga o del equipaje facturado sin protesta por parte del destinatario o del pasajero, constituirá obviamente salvo prueba en contrario, en este caso por parte el usuario, que las mercancías o en su caso el equipaje facturado han sido entregados en buenas condiciones, completas y en la fecha pactada, según se estipuló en el contrato de transporte respectivo.

En complemento de lo anterior, el artículo 67 de la Ley de Aviación Civil, establece que los transportistas estarán exentos de las responsabilidades por daños causados en cuanto al equipaje facturado y a la carga, por vicios propios de los bienes transportados, por embalajes inadecuados, cuando la carga por su propia naturaleza sufra deterioro o daño total o parcial, siempre que la entrega se haya realizado en el tiempo establecido, cuando sean falsas las declaraciones o instrucciones del embarcador, del consignatario o destinatario de los bienes, o del titular de la carta de porte, respecto del manejo de la carga.

Sí la empresa transportista no esta en el caso antes mencionado por obvias razones la Dirección General de Aeronáutica Civil, una vez analizadas tanto la reclamación como las manifestaciones realizadas por la empresa transportista, llegará a la conclusión sin duda alguna de que esta última ha dejado de cumplir con la obligación que le impone el contrato de transporte aéreo internacional ya sea de carga o de pasaje, que celebró con el usuario reclamante, es decir, que ha dejado de cumplirlo al no haber realizado el pago de la indemnización que en su caso le corresponde recibir al usuario.

Es importante señalar que la Dirección General de Aeronáutica Civil, si bien tiene facultades para poder recibir este tipo de reclamaciones, también es cierto que no tiene facultades coercitivas para obligar a una empresa transportista a realizar el pago de la indemnización correspondiente al reclamante, sin embargo, dentro de sus facultades si está la

de vigilar y en su caso sancionar a una empresa transportista cuando ésta ha incumplido con sus obligaciones; por lo que en el caso que nos ocupa y según se desprende del artículo 15 fracción XI de la Ley de Aviación Civil, las concesiones o permisos que se otorguen a las empresas transportistas podrán ser revocadas por la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones que por daños se originen en la prestación de los servicios; así también encontramos que en el capítulo de sanciones, concretamente en el artículo 89 de la Ley de Aviación Civil se estipula que cualquier infracción a la Ley o a su reglamento que no este expresamente prevista en el capítulo de referencia, será sancionada por la Secretaría con una multa que puede ir desde los 200 hasta los 5000 días de salario mínimo general vigente en el D.F., sin embargo, en el caso de reincidencia la Secretaría podrá imponer una sanción equivalente hasta por el doble de la multa anteriormente impuesta y firme, a la transportista infractora y reincidente.

No obstante lo anterior es importante señalar que para que se pueda revocar en un momento dado el permiso otorgado a una empresa de transporte aéreo internacional, conforme a lo establecido en el artículo 15 fracción XI de la Ley de Aviación Civil mencionada, solamente podrá realizarse cuando la empresa transportista haya sido sancionada previamente por tres o más ocasiones y por la misma causa prevista en una misma fracción.

Por lo anterior, la Secretaría al emitir su resolución deberá tomar en cuenta si la empresa transportista ha incumplido por primera vez, o bien, si es reincidente, además deberá tomar en cuenta la importancia del asunto, de acuerdo a su cuantía, y con base a ello determinará el importe de la sanción a aplicar.

2.- Cuando la empresa transportista pretende pagar una indemnización menor a la pactada en el contrato.

Este es un caso similar al anterior, es decir, que la empresa transportista, sí pretende pagar al usuario una indemnización, pero la indemnización que ofrece es menor de la que le corresponde al usuario, según lo estipulado en el contrato, ya sea porqué es inferior a los límites de responsabilidad permitidos o bien porqué el usuario realizó el pago adicional y realizó la declaración de valor respectiva y el transportista pretende pagarle una indemnización menor a la estipulada.

Este es un claro incumplimiento por parte de la empresa transportista, ya que si se ha establecido la procedencia del pago de la indemnización, no puede pretender hacer un pago menor al pactado en el propio contrato, razón por la cual tal pretensión es un claro ejemplo de incumplimiento, el cual no tiene ningún fundamento.

La Secretaría al realizar la valoración de la situación, encontrará que la empresa transportista ha incumplido con sus obligaciones y deberá sancionarla en los términos que anteriormente quedaron establecidos.

3.- Cuando el usuario no está conforme con la indemnización que se estipuló en el contrato respectivo.

Este es uno de los casos que se presentan con más frecuencia en la práctica y es importante señalar que la mayor parte de los usuarios que se encuentran en esta situación regularmente presentan sus reclamaciones porque ignoran los términos del contrato, pues lamentablemente no lo leen, y esta situación en el 100% de los casos tiene como consecuencia que los usuarios no opten por contratar el pago de un seguro adicional y establecer un límite superior de la indemnización, razón por la cual en la práctica, tratándose del contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros, el usuario no fija límites superiores, es decir, que no opta por pagar una cantidad adicional, para que en caso de pérdida, avería o retraso de su equipaje facturado se le paguen indemnizaciones conforme al valor declarado;

en cambio, en los contratos de transporte aéreo internacional de carga, a diferencia del de pasajeros, sí se encuentra más a menudo que los usuarios aseguran el valor de su mercancía transportada, pagando para ello una cantidad mayor y declarando el valor de la mercancía, pero tal situación se ha dado, ya que en este último contrato intervienen personas regularmente comerciantes y agentes aduanales que tienen un mayor conocimiento de los términos del contrato y que por lo tanto declaran el valor de las mercancías transportadas, con la finalidad de asegurar el valor de la misma.

Cuando se presenta algún caso de pérdida, avería o retraso tanto de equipaje facturado como de carga, el usuario en la mayoría de los casos pretende que la empresa transportista le pague una indemnización mayor a la que legalmente le corresponde, basándose para ello en que la indemnización que se le ofrece es menor del costo de su equipaje o carga transportada según sea el caso, sin embargo, y a pesar de que en la mayoría de los casos esto es cierto, el usuario al momento de contratar o bien de iniciar el viaje respectivo, no realizó la declaración especial de valor, pagando una cantidad adicional, por lo que la empresa transportista esta en todo su derecho de establecer los límites de responsabilidad fijados en el contrato respectivo. Empero cuando sí se ha realizado la declaración de valor y se ha pagado el importe adicional, la empresa cumple con su obligación al pagar la indemnización de acuerdo al valor declarado, pero aquí se puede observar que el usuario a pesar de haber estipulado el monto del valor declarado, pretende un pago mayor, esto sucede porque a pesar de que señalan un valor para sus bienes, muchas veces señalan un valor inferior al de facturas, tratándose del transporte de carga, con la finalidad de que el pago por su transporte y el pago de impuestos por su importación, sean más bajos, o bien no se causen; esta situación es a todas luces imputable al usuario respectivo y por ende, la empresa transportista cumplirá con su obligación sujetándose al pago de la indemnización conforme al valor declarado.

Este tipo de reclamaciones son infundadas e improcedentes, y por lo tanto, es evidente que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes al momento de emitir su resolución no encontrará responsable por incumplimiento a la empresa transportista y, por ello, no habrá lugar a sancionarla.

**B.- Criterio que adopta la Procuraduría Federal del Consumidor para conocer, conciliar y resolver conflictos derivados del contrato de transporte aéreo internacional.**

Para que la Procuraduría Federal del Consumidor, conozca de una reclamación como las señaladas en el inciso que antecede, será necesario que el usuario, en este caso llamado consumidor, presente su queja ante dicha Institución proporcionando su nombre y domicilio, el del proveedor, y una descripción del bien o servicio que reclama y la relación sucinta de los hechos; con la queja interpuesta por el consumidor y con los documentos respectivos, se deberá correr traslado de la misma a la empresa transportista, lo cual se le notifica en forma personal y en el mismo formato en donde se transcribe el motivo de la queja, se le señala el día y hora en que deberá presentarse por conducto de su representante legal y con un informe por duplicado respecto de la reclamación planteada en su contra, en el cual regularmente deberá señalar su disposición o negativa de llegar a una conciliación con el consumidor; por otra parte la Procuraduría Federal del Consumidor, apercibe al proveedor que para el caso de no comparecer o no presentar el informe respectivo, se hará acreedor a una multa cuyo monto será determinado por la propia autoridad.

Para la empresa transportista o proveedora es muy importante asistir a la audiencia a la cual se le cita, por medio de su representante o apoderado legal, debidamente instruido, que acredite su personalidad conforme al instrumento notarial correspondiente, identificándose plenamente, y en la que deberá presentar el informe por duplicado que le fue requerido, el cual es una especie de contestación de una demanda, en la cual se contes-

tan tanto las pretensiones, los hechos en los que se basa la queja y en caso de ser necesario se podrán oponer las excepciones y defensas que considere procedentes.

La primera audiencia de rendición de informe y conciliación, se lleva a cabo ante la presencia de un conciliador, interviniendo también el proveedor y el consumidor; la mecánica consiste básicamente en identificar y presentar a las partes, haciendo constar su asistencia o su inasistencia según sea el caso, e inmediatamente después se le entregará una copia del informe al consumidor, para que conozca la posición del proveedor frente a su reclamación, hecho lo cual el conciliador procede a realizar un resumen del asunto y exhorta a las partes a que lleguen a una conciliación.

Regularmente la empresa transportista al rendir su informe ante la Procuraduría Federal del Consumidor, cuando la queja es fundada, toma la determinación de ofrecer a la parte consumidora la indemnización que en derecho le corresponde, es decir, la que se encuentra establecida en el contrato de transporte aéreo internacional respectivo, esto con la finalidad de dar satisfacción a la queja y con ello concluir el procedimiento administrativo respectivo, por lo que en consecuencia ofrece al consumidor otorgar la indemnización respectiva, la cual seguramente no le había sido propuesta o entregada previamente al consumidor por razones como pudieran ser que el consumidor no se haya acercado a la empresa transportista, o bien, porque en un principio estimó que la indemnización que se le ofrecía no era la que él consideraba le correspondía; cuando las quejas son procedentes regularmente las empresas transportistas las atienden conforme a lo establecido en el contrato celebrado, razón por la cual las reclamaciones llegan a su término en la primera audiencia, cuando la empresa proveedora se allana a la reclamación del consumidor y le propone nuevamente el pago de la indemnización correspondiente mediante el informe que rinde ante la Procuraduría y el consumidor acepta el pago de la indemnización, con lo cual, se llega al final del procedimiento conciliatorio, mediante la celebración de un convenio, en el cual la empresa transportista o proveedora se obliga a pagar la indemnización correspondiente con-



forme al contrato respectivo, y el consumidor la acepta, sin reservarse ninguna acción, ni derecho que ejercitar en contra de la primera. Este convenio normalmente se cumple fuera de la Procuraduría y posteriormente el proveedor presenta a dicha Institución el recibo de finiquito y el desistimiento respectivo, los cuales deberán ser firmados por el consumidor, y con ello el expediente se archiva como asunto total y definitivamente concluido.

Cuando se trata de quejas que al ser atendidas por el proveedor, y realizarse el ofrecimiento de la indemnización que le corresponde al consumidor conforme a lo establecido en el contrato correspondiente, mediante el informe respectivo, y es el consumidor quien no acepta la indemnización que se le esta ofreciendo, por considerar que no es justa o no es la que el esperaba, la Procuraduría, por conducto del conciliador respectivo, generalmente y en la mayoría de los casos, procura presionar a la empresa proveedora para que realice un mejor ofrecimiento al consumidor y en algunas ocasiones este tipo de presiones se hacen consistir en el requerimiento de documentos que no existen o que no pueden ser presentados rápidamente y que de no ser presentados hacen acreedora a la empresa proveedora a la imposición de una multa, y aunque tales resoluciones en un momento dado pueden ser impugnadas, su resolución tarda mucho tiempo y origina gastos excesivos, sin embargo, esta práctica que refleja un abuso de autoridad, ha venido en disminución en la actualidad; así las cosas en estos momentos las empresas proveedoras han preferido perder tanto dinero, como tiempo, y no aumentar al capricho de la autoridad, el monto de las indemnizaciones que tienen la obligación de pagar a los consumidores. En estos casos el conciliador cita a las partes a una o dos audiencias más y si el consumidor insiste en no aceptar la indemnización, el conciliador da por terminado el procedimiento conciliatorio, dejando a salvo los derechos del consumidor y en la audiencia respectiva regularmente toma la decisión de abrir el procedimiento de infracciones a la ley en contra de la empresa transportista, otorgándole un plazo de diez días hábiles para que ofrezca pruebas y manifieste lo que a su derecho convenga.

Dentro del plazo de diez días que le ha sido otorgado, la empresa proveedora debe ofrecer pruebas para desvirtuar las imputaciones e inferencias que el consumidor y la Procuraduría respectivamente realizan en su contra, dirigidas a establecer que ha violado disposiciones de la Ley Federal de Protección al Consumidor, pruebas que generalmente son documentales, como el contrato de transporte aéreo internacional de que se trate, en el que constan las condiciones del transporte, también se ofrecen las pruebas Presuncional Legal y Humana y la Instrumental Pública de Actuaciones, con las cuales claramente quedará demostrado que la empresa proveedora ha actuado conforme a lo contratado, y que por lo tanto, no ha violado en ningún momento la ley en comento; en las manifestaciones se trata de dejar claro que ha sido el consumidor el que no acepta la indemnización que se le ha ofrecido, en contravención a lo contratado. Dentro del término de diez días mencionado o antes, inclusive, la empresa proveedora deberá consignar ante la Procuraduría y mediante un billete de depósito, la indemnización que ofreció y que le corresponde al consumidor, para que esta se ponga a disposición de este último, en virtud de que dicha indemnización se le esta adeudando y no ha querido aceptarla, ello con la finalidad de que el ofrecimiento de pago de la indemnización sea seguida por la consignación del pago respectivo, esto con fundamento en lo que dispone el artículo 106 de la Ley Federal de Protección al Consumidor. Esta acción también se toma con la finalidad de evitar violar la ley mencionada, ya que de no hacerlo implicaría la negativa del pago de la indemnización.

Cuando la empresa proveedora realiza en tiempo y forma los trámites antes mencionados, deberá emitirse la Resolución respectiva, y en teoría debería obtener una resolución favorable por parte de la Procuraduría, en la cual se establezca que la empresa transportista no violó ninguna disposición de la citada ley y, por lo tanto, se dejen a salvo los derechos del proveedor.

Otro caso que se analizó en el inciso que antecede y que se refiere a la situación en la que la empresa transportista se niega a pagar la indemnización que corresponde al

usuario, o bien, que pretende pagar una indemnización menor a la establecida en el contrato de transporte aéreo internacional que corresponda, por lo que la Procuraduría, una vez seguidos los trámites de ley, al momento de emitir su resolución, encontrará que la empresa proveedora ha violado en perjuicio del consumidor diversas disposiciones de la Ley Federal de Protección al Consumidor, y por lo tanto, le impondrá una sanción que puede consistir desde una multa hasta clausura, sanción que puede variar dependiendo del precepto legal violado, debiendo para ello tomar en cuenta lo que disponen los artículos 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132 y 133 del ordenamiento legal en cita.

**C.- Competencia de la Procuraduría Federal del Consumidor para conocer, conciliar y resolver conflictos que tengan como base el contrato de transporte aéreo internacional.**

Como se analizó en su oportunidad la Ley Federal de Protección al Consumidor es una ley de orden público, de interés social y de observancia general en toda la República, sus disposiciones son irrenunciables y contra su observancia no podrán alegarse costumbres, usos, prácticas o estipulaciones en contrario, siendo su objeto principal el de promover y proteger los derechos de los consumidores, procurando la equidad y seguridad jurídica en las relaciones entre proveedores y consumidores.

Por su parte el artículo 3º de la ley en comento, determina la competencia de la Procuraduría Federal del Consumidor y a la letra dice:

“Art. 3º.- A falta de competencia específica de determinada dependencia de la administración pública federal, corresponde a la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial expedir las normas oficiales mexicanas previstas por la ley y a la Procuraduría vi-

gilar se cumpla con lo dispuesto en la propia ley y sancionar su incumplimiento”.

En muchas ocasiones la empresa transportista al momento de rendir el informe, opone la excepción de Incompetencia de la Procuraduría Federal del Consumidor, para conocer sobre las reclamaciones derivadas de la prestación del servicio de transportación aérea comercial internacional, de carga y de pasaje, por considerar que la autoridad competente para tal efecto es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e incluso esta situación también ha sido planteada por las empresas de transporte nacionales.

Cuando se opone la excepción de Incompetencia, las empresas transportistas se basan en el contenido del artículo 3° de la Ley Federal de Protección al Consumidor, antes transcrito, en atención a que en el mismo se señala que la Procuraduría será competente para vigilar el cumplimiento de la ley y de sancionar su incumplimiento, a falta de competencia específica de determinada dependencia de la Administración Pública Federal, por lo que haciendo una interpretación de dicho artículo, contrario sensu, en los casos en que sí exista competencia específica de determinada Dependencia de la Administración Pública Federal, luego entonces, la Procuraduría no será competente.

En estos casos y como ya se vio anteriormente, la Ley de Aviación Civil en su artículo 6°, señala que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dentro de sus atribuciones y competencia tiene entre otras, la de interpretar dicha ley y sus reglamentos para efectos administrativos y complementando esta disposición el artículo 3° de la Ley de Vías Generales de Comunicación señala que: “Las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedan sujetos exclusivamente a los poderes federales. El Ejecutivo ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los siguientes casos y sin perjuicio de las facultades expresas que otros ordenamientos legales concedan a otras Dependencias del Ejecutivo Federal: ..... VIII.- Aprobación, revisión o modificación de tarifas, circulares, horarios, tablas de distancia, cla-

sificaciones y, en general, todos los documentos relacionados con la explotación; .....  
XIII.- Toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías generales de comunicación y medios de transporte”.

Como se señala anteriormente se le concede a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes competencia exclusiva para que por su conducto se resuelva toda cuestión de carácter administrativo que se relacione con las vías generales de comunicación y medios de transporte, por lo que sí se considera que el contrato de transporte aéreo internacional de carga y pasaje se ejecuta a través de aviones como medio de transporte, el cual se lleva a cabo a través de vías generales de comunicación, se podría decir que es precisamente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la que tiene competencia expresa para conocer de los asuntos, controversias o reclamaciones que se susciten entre la empresa transportista y los usuarios.

Este es el razonamiento que las empresas transportistas sostuvieron frente a la Procuraduría Federal del Consumidor para determinar que era incompetente para conocer de este tipo de reclamaciones, sin embargo, tales argumentos siempre fueron desechados por dicha Institución, ahora podemos decir que justificadamente, ya que ni la Ley de Aviación Civil, ni la Ley de Vías Generales de Comunicación, establecen que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tenga competencia específica para vigilar que se cumpla con lo que dispone la Ley Federal de Protección al Consumidor y mucho menos de sancionar su incumplimiento, además que en dichas legislaciones no se prevé en forma expresa algún procedimiento de tipo administrativo que tenga por objeto la atención a las reclamaciones que los usuarios del transporte realicen, como sí se establece en la Ley Federal de Protección al Consumidor, que aunque no regula al transporte aéreo en específico, sí regula la prestación de servicios en general y establece un procedimiento administrativo para atender quejas de consumidores que se sienten afectados en sus derechos.

Ante las resoluciones que desechaban las excepciones de incompetencia opuestas por las empresas transportistas ante la Procuraduría, se procedió a interponer el recurso de revisión ante la misma Institución, sin embargo, se confirmaba la resolución recurrida, razón por la cual se presentaron diversas demandas de amparo y al respecto se dictaron las resoluciones que negaban el amparo a las empresas transportistas, existiendo ahora diversas tesis que a continuación me permito transcribir para su mejor entendimiento:

**Procuraduría Federal del Consumidor y Secretaría de Comunicaciones y Transportes, competencia específica para la aplicación de la Ley Federal de Protección al Consumidor (artículo 1°).** El hecho de que el artículo 1° de la Ley Federal de Protección al Consumidor, contenga en su segundo párrafo la frase “a falta de competencia específica de determinada dependencia del ejecutivo federal”, no implica que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes goce de dicha competencia, por dedicarse la empresa quejosa a la explotación de una vía general de comunicación. Al respecto cabe destacar en primer término, que la frase a que se ha hecho referencia está restringida a la aplicación y vigilancia en la esfera administrativa de las disposiciones de la presente Ley Federal del Consumidor, esto es, la competencia específica de determinada dependencia del ejecutivo federal se refiere única y exclusivamente a la facultad expresa para aplicar y vigilar el cumplimiento de la ley invocada, no para aplicar la ley de la materia que rija a la dependencia del ejecutivo federal que corresponda, puesto que ésta es una facultad inherente de la propia existencia de todo órgano del Estado que se rija por un ordenamiento legal específico. En efecto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no tiene facultad expresa ni competencia específica para aplicar y vigilar el cumplimiento de las disposiciones de la Ley Federal de Protección al Consumidor, sino que goza de una competencia totalmente distinta que se restringe a la aplicación y vigilancia de las disposiciones de la diversa Ley de Vías Generales de Comunicación, lo que evidencia que la mencionada Secretaría no es la autoridad competente para aplicar la ley invocada en primer término, sino que la autoridad competente pa-

ra ello, es la Procuraduría Federal del Consumidor. Y esto es así, porque en la especie no se cuestiona la aprobación, revisión o modificación de tarifas, ni la aplicación de circulares, horarios, tablas de distancia, ni en general documentos relacionados con la explotación de vías generales de comunicación, casos en los que sí sería competente para conocer de la controversia respectiva la citada Secretaría, sin embargo, como lo que se cuestiona en el presente asunto es la violación de los precios originalmente convenidos entre la empresa prestadora del servicio y los consumidores afectados, incuestionablemente se surte la competencia para la aplicación de la Ley Federal de Protección al Consumidor (artículo 52) en favor de la Procuraduría mencionada.

Primer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito.

Amparo directo 511. American Airlines de México, S.A. DE C.V., 25 de agosto de 1987.  
Ponente: Luis Tirado Ledesma.

Semanario Judicial de la Federación, Séptima época; vols., 217-278, 6ª parte, enero - diciembre 1987, págs. 469-470.

**Ley de Vías Generales de Comunicación. Artículo 3º, fracciones VIII, XII, XIII. Esas disposiciones no hacen referencia en absoluto a relaciones jurídicas entre la prestadora del servicio de transporte y el usuario de donde la Procuraduría Federal de Protección al Consumidor es la autoridad competente para conocerlas. Si bien el artículo 3, fracciones VIII, XII y XIII, de la Ley de Vías Generales de Comunicación faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la aprobación, revisión y modificación de las tarifas correspondientes, esas disposiciones no hacen referencia en absoluto a relaciones jurídicas entre la prestadora del servicio de transporte y el usuario. En efecto, establece el artículo de que se trata en lo conducente: "Artículo 3. Las vías generales**

de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedan sujetos exclusivamente a los poderes federales. El Ejecutivo ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en los siguientes casos, y sin perjuicio de las facultades expresas que otros ordenamientos legales concedan a otras dependencias del Ejecutivo Federal: VIII. Aprobación, revisión, modificación de tarifas, circulares, horarios, tablas de distancia, clasificaciones y, en general, todos los documentos relacionados con la explotación; XII. Infracciones a esta Ley o a sus reglamentos, y XIII. Toda cuestión de carácter administrativo relacionado con las vías generales de comunicación y medios de transporte...". Del precepto transcrito únicamente se observa que la dependencia indicada tiene tanto facultades para intervenir en todo lo relativo a las tarifas del servicio público de transporte, como atribuciones sancionadoras, pero estas últimas no se encuentran orientadas a la protección directa de los usuarios o prestatarios de dicho servicio, frente a los prestadores del mismo, objetivo primordial de las disposiciones de la Ley Federal de Protección al Consumidor, ya que ésta es la que fundamentalmente contiene las reglas encaminadas a equilibrar las relaciones entre los consumidores y los proveedores, dotando a aquéllos de los instrumentos jurídicos necesarios para denunciar, ante un órgano perfectamente determinado, como lo es la Procuraduría Federal de Protección al Consumidor, las transgresiones a los preceptos que protegen su consumo: adquisiciones, bienes o utilización de servicios públicos o privados. Los artículos de la Ley de Vías Generales de Comunicación 3, 20, 29, 55, 57, 527, 528, 529, 530 y 557, en forma alguna otorgan, como lo pretende la quejosa, atribuciones expresas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para resolver las quejas de los usuarios del Servicio Público de Transporte Aéreo, puesto que primero, no existe norma que permita al usuario, ejercitar acción en contra de las empresas concesionarias del servicio, cuando estime que se han infringido en su perjuicio las disposiciones reguladoras de ese servicio y, segundo, tampoco existen preceptos que concedan facultades a la multicitada dependencia centralizada, para promover y proteger los derechos e intereses de los usuarios, desde un punto de vista jurisdiccional, puesto que no se advierte de los artículos indicados, la organización de una jurisdicción administrativa especial para que se re-



ciban, tramiten y resuelvan las quejas de los usuarios, ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. A falta de competencia específica de la citada Secretaría para recibir, tramitar y resolver las quejas administrativas presentadas por los usuarios que estimen infringidos, en su perjuicio, los preceptos que protegen su prestación, debe entenderse que la Procuraduría Federal de Protección al Consumidor es el órgano competente de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 1º de la Ley Federal de Protección al Consumidor, pues de lo contrario se dejaría en estado de indefensión en la fase administrativa, privándosele de esa instancia, a los usuarios del Servicio Público de Transporte Aéreo.

#### Tercer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito.

Amparo directo 1477/87. Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., 7 de diciembre de 1987. Unanimidad de votos. Ponente: Genaro David Góngora Pimentel. Secretaria: María Guadalupe Saucedo Zavala.

Amparo directo 1047/87. Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., 25 de agosto de 1988. Unanimidad de votos. Ponente: Samuel Hernández Viazcán. Secretaria: Margarita Yolanda Huerta Viramontes.

Amparo directo 1017/87. Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., 25 de septiembre de 1987. Unanimidad de votos. Ponente: Samuel Hernández Viazcán. Secretario: Álvaro Tovilla León.

Semanario Judicial de la Federación, Octava Época, t, III, enero – junio de 1989, 2ª parte – 2, p. 1017.

**Ley Federal de Protección al Consumidor, artículo tercero.** Este ordenamiento jurídico tiene como fin básico la regularización de las relaciones entre proveedores y consumidores, tendientes a evitar prácticas mercantiles lesivas en perjuicio de éstos. (Relación contractual entre la empresa concesionaria de transporte y el consumidor). La Ley Federal de Protección al Consumidor fundamentalmente contiene reglas encaminadas a equilibrar las relaciones entre los consumidores y los proveedores, dotando a aquéllos de los instrumentos jurídicos necesarios para denunciar, ante un órgano perfectamente determinado, como lo es la Procuraduría Federal del Consumidor, las transgresiones a los preceptos que protegen su consumo, adquisición de bienes o utilización de servicios público o privados. Esta autoridad está dotada de facultades determinadas para intervenir en esas relaciones y resolver lo conducente, que es precisamente la función de la Procuraduría Federal del Consumidor, en los términos del artículo 57 de la ley que rige, sin que sea correcto el que entre el proveedor del servicio público de transporte aéreo y el consumidor existan relaciones administrativas por virtud de la concesión, ya que la relación jurídica entre la concesionaria y el usuario es contractual, puesto que aún cuando las partes no convengan o negocien entre sí y libremente las condiciones de la prestación del servicio, basta el acuerdo de dos o más personas para producir o transferir obligaciones y derechos, como elemento suficiente a los efectos de considerar un contrato según lo dispone el artículo 1793 del Código Civil para el Distrito Federal (Contratos Mercantiles, Arturo Díaz Bravo, Editorial Harla, S.A. de C.V., página 13). A este tipo de relaciones jurídicas se les denomina "contratos de adhesión", y son definidos como aquellos cuyas cláusulas han sido redactadas por una autoridad o unilateralmente por una de las partes, sin que la contraparte, para aceptarlas, pueda discutir su contenido y se sostiene su naturaleza contractual, partiendo de la definición que ofrece el artículo 1793 del Código Civil para el Distrito Federal. Así pues, en todo contrato, si bien debe existir libertad en las partes, esta libertad solo debe ser para celebrarlo, es decir, para producir o transferir derechos y obligaciones, o bien, para discutir su contenido o ambas cosas a la vez. De lo anterior se desprende que los principios fundamentales que rigen la libertad en el contrato son dos: 1. Libertad de contratar, que existe

cuando se tiene la facultad para celebrar o no celebrar el contrato, así como para escoger a la persona con que se celebró; y, 2. Libertad contractual, que se refiere a la facultad de las partes para convenir en cuanto a la forma y al contenido del contrato (Sánchez Medal Urquiza, José Ramón. *De los contratos civiles*, sexta edición, México, 1982, Editorial Porrúa, S.A.) y habrá contrato cuando existan los dos principios o solo uno. En este orden de ideas, resulta irrelevante que por el hecho de que la autoridad administrativa concedente es la que establece las condiciones de la prestación del servicio público, "jamás hubo convención entre la concesionaria y el usuario, sino única y exclusivamente la aplicación de la tarifa", toda vez que, como ya se ha explicado, no es necesaria la discusión entre las partes, bastando únicamente para que exista contrato que cada uno de los contrayentes haya querido que nazcan derechos y obligaciones, que es el caso del contrato de transporte aéreo. En consecuencia, si la Procuraduría Federal del Consumidor tiene como finalidad la de evitar prácticas mercantiles que lesionen los intereses de los consumidores y si el usuario se quejó porque en su perjuicio se incrementó el precio del boleto al momento de iniciarse el vuelo, es indudable que el asunto en cuestión, si está regulado por la Ley Federal de Protección al Consumidor.

Tercer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito.

Amparo Directo 1477/87. Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., 7 de Diciembre de 1987. Unanimidad de votos. Ponente: Genaro David Góngora Pimentel. Secretaria: María Guadalupe Saucedo Zavala.

Semanario Judicial de la Federación, Octava Época, T. I, enero - junio de 1988, 2ª parte - 2, p. 794.

En consecuencia de lo anterior se puede concluir que la Procuraduría Federal del Consumidor, si es competente para conocer de las reclamaciones que los consumidores

tengan en contra de las empresas de transporte aéreo internacional y así lo han asumido estas últimas, e incluso al cabo del tiempo ha resultado de utilidad. sobre todo actualmente, pues el procedimiento administrativo de conciliación ha hecho más ágiles las conciliaciones con los consumidores y por lo tanto, los costos legales han disminuido en la mayoría de los casos, sobre todo porqué con ello se evita que el 99.9% de las controversias lleguen a un litigio en los Tribunales. En ello ha contribuido también, que con el paso del tiempo han venido en desuso las prácticas arbitrarias que tuvieron los servidores públicos de la Procuraduría, en contra de la figura del proveedor, por lo que ahora vemos una mayor igualdad entre las partes, que asegura un equilibrio en el procedimiento administrativo de referencia. Sin embargo, es importante destacar que a pesar de lo anterior, todavía existe un gran rezago en dicha Institución, por lo que cuando los procedimientos de conciliación se agotan y se continúa con el procedimiento de infracciones a la ley en contra del proveedor, en ocasiones pasan más de dos o tres años para que la Procuraduría emita su resolución y cuando se habla de los recursos de revisión también se debe esperar un tiempo similar para que sean resueltos, por lo que todavía existen muchas deficiencias que como Institución se deben dejar atrás y también existen muchas lagunas que legislar en la Ley Federal de Protección al Consumidor, con la finalidad de que sea más eficiente su aplicación.

## CONCLUSIONES

I. Actualmente el transporte aéreo internacional de pasajeros y de carga reviste gran importancia, razón por la cual su regulación, difusión y comprensión son vitales para su mejor entendimiento.

II. El transporte se ha convertido en un elemento básico para el desarrollo de cualquier sociedad, influyendo en el orden económico, jurídico, social, político y militar, razón por la cual el transporte incide tanto en el Derecho Público como en el Privado.

III. Resulta importante que exista un concepto legal adecuado y completo, que defina al transporte aéreo internacional de pasajeros y de carga, en el cual se contengan los elementos de todo contrato, es decir, el personal, real y formal, para no dejar lugar a dudas sobre tales elementos y con ello establecer un concepto más completo, por ello resultan de mucha utilidad los conceptos legales que se establecen en la Ley de Aviación Civil. Así, se podrían establecer como conceptos propuestos para este estudio los siguientes: “ El contrato de transporte aéreo internacional de personas, es aquel por virtud del cual el transportista se obliga a transportar con sus propios medios, por vía aérea, de un lugar a otro, previamente establecido, a personas y a su equipaje personal, contra el pago de un precio o tarifa convenida con antelación”. “El contrato de transporte aéreo internacional de carga, es aquel por virtud del cual el porteador se obliga a transportar por sus propios medios, por vía aérea, y a solicitud del cargador, de un lugar a otro previamente establecido, mercancías o cosas, bajo su inmediata custodia, para ser entregadas en su destino a otra persona llamada destinatario, la cual es designada por el cargador. pagando por ello el precio o tarifa convenida”.

IV. El contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros y de carga, es de carácter consensual, sin embargo, tanto el Convenio de Varsovia modificado por el protocolo de la Haya como la Ley de Aviación Civil, establecen que dicho contrato debe constar en un boleto de avión o en una guía aérea según sea el caso, pues la falta de expedición de tales documentos es imputable al transportista o porteador, y por lo tanto, lo penaliza con no permitirle que se ampare en los límites de responsabilidad que se establecen en el propio convenio antes referido, dándole un carácter meramente probatorio, cuando en realidad se trata de un contrato.

V. El contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros y de carga es un contrato mercantil y ello se desprende del lo que al efecto se señala en los artículos 75 fracciones VIII y XXIV y 576 del Código de Comercio.

VI. El tema del incumplimiento tratándose del transportista, se puede decir, que es ampliamente estudiado y legislado, sin embargo, la posibilidad de algún incumplimiento no sólo esta a cargo del transportista, sino también del usuario, incumplimientos que se encuentran en la práctica, pero que requieren de ser regulados y en su caso penalizados a fin de que no quede ninguna duda al respecto, para que con ello el tema de las responsabilidades derivadas de algún incumplimiento sea recíproco entre las partes.

VII. Tomando en cuenta que el transporte en sí mismo reviste una gran importancia en nuestro país y en el mundo, su prestación se considera como un servicio público a cargo del Estado, el cual esta sujeto a concesión o permiso según sea el caso y es por esta razón que la empresa de transporte aéreo internacional, además de tener responsabilidades derivadas de algún incumplimiento frente a sus usuarios (responsabilidad contractual), también las tiene frente a la Autoridad Administrativa que regula el establecimiento, operación y explotación del servicio respectivo (responsabilidad administrativa).

**VIII.** Considerando la importancia y trascendencia de la responsabilidad contractual del transportista, resultaría útil y benéfico que se incluyeran tanto en el Convenio de Varsovia modificado por el protocolo de la Haya, así como en la Ley de Aviación Civil, el establecimiento de un procedimiento administrativo para atender las reclamaciones de los usuarios que resulten afectados, la mecánica para la procedencia de las reclamaciones, así como la del pago de las indemnizaciones, regulándose específicamente los requisitos para su procedencia, los requisitos indispensables que deban contener los reportes de cualquier tipo de incumplimiento, ya sea que éstos sean elaborados por el propio transportista o por el usuario afectado, como pueden ser los datos personales de este último, peso transportado, peso que arriba a su destino, registro específico de la avería, identificación del vuelo, fecha, lista de pertenencias extraviadas o averiadas, firma de conformidad de usuario, etc., para con ello tener la certeza jurídica que el pago de las indemnizaciones se ajusta a lo pactado en el contrato respectivo y que los datos requeridos para su procedencia son suficientes, y no dejen lugar a duda sobre el importe de la indemnización a pagar.

**IX.** Sería de singular importancia que en el texto del contrato de transporte se establecieran las reglas y formalidades para la adquisición de seguros que incrementarán el monto de las indemnizaciones a pagar ante la eventualidad de la presencia de algún incumplimiento por parte del transportista, ello en virtud de que la información que al respecto se contiene en los boletos de avión o guías aéreas se limita a presentar el aviso sobre los límites de responsabilidad y la posibilidad de obtener indemnizaciones mayores, pero no establece en forma concreta, el mecanismo o procedimiento a seguir para poder acceder a estas opciones, razón por la cual incluso deberían integrarse tanto al Convenio de Varsovia como a la Ley de Aviación Civil estos mecanismos.

**X.** El Convenio de Varsovia modificado por el protocolo de la Haya, ha regulado internacionalmente al contrato objeto de éste estudio, y en nuestro país es ley vigente, sin embargo, se debe considerar la necesidad de actualizar el convenio a través de algunas adiciones y

modificaciones, que se encuadren con las necesidades actuales del servicio, tales como establecer definiciones, ampliar los riesgos, establecer mecanismos mas concretos y especificos para la procedencia de las reclamaciones, y para el pago de indemnizaciones, así como para la adquisición de seguros que aumenten el pago de estas últimas, incluir penalidades para los usuarios del servicio en los casos de cancelación de vuelos, llegada tardía al embarque, falta de documentos de viaje, derechos y obligaciones entre las partes, intermediación de agentes de viajes, programas de viajero frecuente, establecimiento del monto de las indemnizaciones a que se puedan tener derecho, regular la sobreventa de boletos, los mecanismos de reembolsos, tarifas reducidas, etc., todo lo anterior tomando en consideración que dicho convenio tiene lagunas sobre ciertos temas y deficiencias sobre algunos otros, sin embargo, para que dicha modificación y/o adición pueda realizarse, debe contarse con un consenso internacional que no solo lo haga posible, sino que también lo haga aplicable y lo convierta en ley vigente en cada país firmante.

XI. La publicación de la Ley de Aviación Civil fue muy importante y resultó ser un gran acierto y avance en México, pues con anterioridad, además del Convenio de Varsovia modificado por el protocolo de la Haya, solo contábamos con la Ley de Vías Generales de Comunicación, la cual prácticamente trataba de regular en forma general todos aquellos transportes que se realizaban a través de vías generales de comunicación, pero poco a poco, se fueron expidiendo diversas leyes que de manera específica regulaban los diversos transportes de acuerdo a la vía general de transporte que utilizaba, pero el transporte aéreo se había dejado a un lado, pues a pesar de que en dicha ley se abordaba en un capítulo al transporte aeronáutico, se requería de una ley, que en forma específica, regulara a este tipo de transporte.

XII. Resultó muy benéfico que en la Ley de Aviación Civil se definieran legalmente los contratos de transporte aéreo de pasaje, carga, correo y fletamento, así como la determina-



ción expresa, que se refiere a que el transporte aéreo internacional se rige en primer término por lo dispuesto en los tratados internacionales.

**XIII.** La expedición de la Ley de Aviación Civil también resultó muy favorable, pues con ella se ha venido logrando que las autoridades tanto administrativas como judiciales cuenten con una ley específica que regula no sólo un contrato tan especial, sino también, el establecimiento y funcionamiento de las empresas de transporte, y que poco a poco ha ayudado a cubrir algunas lagunas legales y a aclarar situaciones que con anterioridad resultaban vagas y que por ende provocaban confusión al momento de resolver los conflictos.

**XIV.** Resultaría muy conveniente que en la Ley de Aviación Civil se establecieran en forma específica y expresa, el procedimiento administrativo que tuviera por objeto atender las reclamaciones de usuarios afectados en sus derechos y derivadas del transporte aéreo internacional tanto de pasaje como de carga, tales como los requisitos para la procedencia de las reclamaciones; la designación de la autoridad competente, para la atención de las reclamaciones; las formalidades del procedimiento; derechos y obligaciones de las partes dentro del procedimiento administrativo; recursos que se pueden interponer; formalidades para los diversos tipos de notificaciones; plazos; pruebas, etc.

**XV.** La Ley Federal de Protección al Consumidor, ha resultado en la actualidad de gran ayuda para la solución de conflictos derivados del contrato de transporte aéreo internacional, pues a través del procedimiento administrativo de conciliación que se lleva a cabo por conducto de la Procuraduría Federal del Consumidor, se agilizan los pagos de indemnizaciones y se evita que la mayoría de los conflictos lleguen a los Tribunales, los cuales en la actualidad tienen una carga excesiva de trabajo, además de que con ellos se evitan gastos excesivos para los consumidores y también para los proveedores.

XVI. A pesar de lo anterior y de los beneficios que ha traído el procedimiento de conciliación ante la Procuraduría Federal del Consumidor, esta autoridad en muchas ocasiones ha demostrado que no conoce el contrato de transporte aéreo internacional, y en consecuencia, tampoco conoce la legislación que lo regula, lo que ha ocasionado que muchas veces se hayan cometido arbitrariedades en contra de los transportistas.

XVII. La Ley Federal de Protección al Consumidor, por obvias razones, tiene por objeto procurar la defensa de los derechos del consumidor, pero a pesar de ello, dicho ordenamiento debería observar el principio de igualdad jurídica de las partes en el proceso, de donde resulta conveniente su modificación, para tratar de equilibrar estas relaciones en el procedimiento, y así también con el objeto de determinar en forma específica las causas por las cuales dicha autoridad puede iniciar el procedimiento de infracciones a la ley, ya que en la actualidad se deja al criterio de la autoridad conciliadora su inicio, con el solo presupuesto de que infiera posibles violaciones a la ley, lo cual ocasiona que cada vez que no se logra un arreglo conciliatorio, la Procuraduría Federal del Consumidor, por conducto de los conciliadores, y a modo de castigo en contra de los proveedores, inicia el procedimiento de infracciones, el cual en muchos de los casos no tiene razón de ser, y por lo tanto se desperdician recursos materiales y humanos en la atención de tales procedimientos, que innecesariamente se iniciaron.

XVIII. También resultaría muy oportuno que se modificara la Ley Federal de Protección al Consumidor con la finalidad de especificar los requisitos de procedibilidad para la admisión de quejas, incluyendo los requisitos mínimos que deben contener las quejas, y los documentos mínimos que se deben acompañar, ello con la finalidad de que se puedan rechazar de oficio quejas notoriamente improcedentes, y que en su caso no contengan los requisitos mínimos que establezca la ley.

**XIX.** Como quedó establecido, la Ley Federal de Protección al Consumidor, faculta a la Procuraduría Federal del Consumidor, para vigilar y sancionar el cumplimiento de la propia ley, misma que tiene como finalidad la de proteger al consumidor de las prácticas abusivas de algunos proveedores, así como protegerlos de algún incumplimiento, estableciendo reglas mínimas que deben regir las relaciones entre consumidores y proveedores, por lo que tomando en consideración que de la celebración del contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros y de carga, se derivan relaciones entre el transportista que tiene el carácter de proveedor y el usuario que adquiere el carácter de consumidor, la Procuraduría Federal del Consumidor, es competente para conocer de las reclamaciones que estos últimos pudieran llegar a presentar con motivo de la prestación del servicio de transporte aéreo internacional tanto de carga como de pasaje, derivado del contrato materia de éste estudio.

**XX.-** La Procuraduría Federal del Consumidor sí es competente para conocer de las quejas que los consumidores presenten en contra de las empresas de transporte aéreo internacional, derivadas de la prestación del servicio de transporte que al efecto haya sido prestado por estas últimas.

## BIBLIOGRAFÍA

- Ascarelli, Tullio; Derecho Mercantil (Notas de Derecho Mexicano por Joaquín Rodríguez); Traducción de Felipe de J. Tena; Editorial Porrúa Hnos. y Cía.; México, 1940.
- Barrera Graf, Jorge; Derecho Mercantil; 1ª Edición; Editorial U.N.A.M.; México, 1991.
- Barrera Graf, Jorge; Temas de Derecho Mercantil; 1ª Edición; Editorial U.N.A.M.; México, 1983.
- Bauza Araujo, Alvaro; Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio; Editado por el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de Aviación Comercial; Madrid, 1981.
- Borja Soriano, Manuel; Teoría General de las Obligaciones; 16ª Edición; Editorial Porrúa, S.A.; México, 1998.
- Brunetti, Antonio; Derecho Marítimo Privado Italiano; Tomo I; Editorial Bosch; Barcelona, 1950.
- Burgoa Orihuela, Ignacio; Derecho Constitucional Mexicano; 12ª Edición; Editorial Porrúa, S.A.; México, 1999.
- Cervantes Ahumada, Raúl; Derecho Mercantil; 9ª Edición; Editorial Herrero; México, 1999.
- Crespo Villalaz, Carlos; Vías de Comunicación, Caminos, Ferrocarriles, Aeropuertos, puentes y Puertos; 1ª Edición; Editorial Limusa; México, 1979.

- Días Bravo, Arturo; Contratos Mercantiles; 6ª Edición; Editorial Harla Harper & Row Latinoamericana; México, 1998.
- Galindo Garfias; Ignacio; Derecho Civil, Primer Curso; Parte General, personas, familia; 17ª Edición; Editorial Porrúa, S.A.; México, 1998.
- García Maynez Eduardo; Introducción al Estudio del Derecho; 50ª Edición, reimpresión; Editorial Porrúa, S.A.; México, 1999.
- Garrigues, Joaquín; Curso de Derecho Mercantil, Tomo II; 9ª Edición; Editorial Porrúa S.A.; México, 1998.
- Langle y Rubio, Emilio; Manual de Derecho Mercantil Español; Tomo III; Editorial Bosch; Barcelona, 1959.
- Lena Paz, Juan A; Compendio de Derecho Aeronáutico; 4ª Edición; Editorial Plus Ultra; Buenos Aires, Argentina 1975.
- Malagarriaga; Carlos C., Derecho Comercial, inclusive marítimo y quiebras; Editorial Espasa Calpe, Argentina, S.H.; Buenos Aires-México, 1940.
- Margadant S., Guillermo Floris; Derecho Privado Romano; 24ª Edición; Editorial Esfinge, S.A.; México, 1999.
- Olvera Luna, Omar; Contratos Mercantiles; 1ª Edición; Editorial Porrúa, S.A.; México, 1992.

- Ovalle Favela, José; Comentarios a la Ley Federal de Protección al Consumidor, Legislación, Doctrina, Jurisprudencia; 1ª Edición; Editorial McGraw Hill; México, 1995.
- Pina Vara Rafael de; Elementos de Derecho Mercantil Mexicano; 26ª Edición, actualizada por Juan Pablo de Pina García; Editorial Porrúa, S.A.; México, 1998.
- Rehme, Paul; Historia Universal de Derecho Mercantil; Traducción de E. Gómez Orbaneja; 1ª Edición; Editorial Revista de Derecho Privado; Madrid, 1941.
- Rivera, Alberto; Derecho Comercial; Editorial Arenales, Buenos Aires, 1957.
- Rodríguez Rodríguez, Joaquin; Derecho Mercantil, Tomo II, (Revisada por José V. Rodríguez del Castillo; 23ª Edición; Editorial Porrúa, S.A.; México, 1998.
- Tapia Salinas, Luis, Derecho Aeronáutico; 2ª Edición; Editorial Bosh, Casa Editorial, S.A.; Barcelona, España, 1993.
- Tapia Salinas, Luis y Enrique Mapelli; Ensayo para un Diccionario de Derecho Aeronáutico; 1ª Edición; Editado por el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, Organismo consultivo de la O.N.U.; Madrid, 1991.
- Tena Felipe de J.; Derecho Mercantil Mexicano, con exclusión del marítimo; 17ª Edición; Editorial Porrúa, S.A.; México, 1998.
- Ugarte Romano, Luis; Ley, Convenios, Tratados y otros temas de Aeronáutica Civil; 1ª Edición; Editorial Espejo de Obsidiana; México, 1995.

- Vásquez del Mercado. Oscar; Contratos Mercantiles; 8ª Edición; Editorial Porrúa, S.A.; México, 1998.
- Videla Escalada. Federico N; Derecho Aeronáutico; Tomo III; Editorial Buenos Aires, Victor P. de Zavalía, Editor; Buenos Aires, Argentina, 1979.
- Videla Escalada, Federico N; Derecho Aeronáutico; Tomo IV, Volumen A; Editorial Buenos Aires, Victor P. de Zavalía, Editor; Buenos Aires, Argentina, 1979.

## LEGISLACIÓN CONSULTADA

- ☐ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de febrero de 1917.
  
- ☐ Código de Comercio, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 7 al 13 de octubre de 1889.
  
- ☐ Ley de Aviación Civil, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995.
  
- ☐ Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940.
  
- ☐ Ley Federal de Protección al Consumidor, publicada en el diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 1992.
  
- ☐ Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de Febrero de 1934.
  
- ☐ Protocolo de la Haya, relativo a la modificación de la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo internacional, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de Agosto de 1957.