

328
203

Universidad Nacional Autónoma de México



Escuela Nacional de Estudios
Profesionales Acatlán

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

"Análisis Jurídico del Contrato de Transporte
Terrestre Público Federal de Personas"

T E S I S

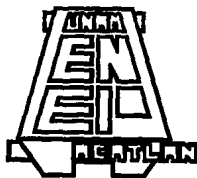
Que, para optar por el Título de

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

Claudia Villanueva Mendizábal

Asesor : Lic. María Ebel Giffard Sánchez





UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A MIS PADRES

EN GRATITUD A SU APOYO, SACRIFICIO
Y ESFUERZO REALIZADOS PARA GUIAR
MI VIDA Y ESPECIALMENTE POR EL GRAN
AMOR QUE SIEMPRE ME HAN BRINDADO.

A MIS HERMANOS

COMO UN ESTIMULO PARA ALCANZAR
LA META QUE SE HAYAN TRAZADO Y
COMO AGRADECIMIENTO A SU CARÑO
Y CONSEJOS.

A MIS ABUELOS

**POR EL CARINO Y LA PALABRA
SIEMPRE OPORTUNA PARA
SEGUIR EL BUEN CAMINO.**

A DANIEL

**POR SU AYUDA, COMPRESION
Y POR LO MAS VALIOSO QUE
DURANTE MI TRABAJO DE EL
RECIBI: SU AMOR**

INDICE

	Pag
INTRODUCCION	i
CAPITULO I.- EL TRANSPORTE TERRESTRE A TRAVES DE LA HISTORIA.	
1.1.-ANTECEDENTES EN EL MUNDO.	2
1.2.-ANTECEDENTES EN MEXICO.	5
CAPITULO II.- EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE PUBLICO FEDERAL DE PERSONAS.	
2.1.-CONCEPTO DE CONTRATO.	15
2.2.-CONTRATO DE TRANSPORTE.	17
2.2.1.-CONTRATO DE TRANSPORTE CIVIL.	17
2.2.1.1.-CONCEPTO.	17
2.2.2.-CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL.	19
2.3.-LA EMPRESA.	20
2.3.1.-CONCEPTO DE EMPRESA.	20
2.3.2.-CONCEPTO DE EMPRESA DE TRANSPORTE.	21
2.4.-CONCEPTO DE CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL.	21
2.5.-CLASIFICACION	25
2.5.1.-TRANSPORTE TERRESTRE.	27
2.5.2.-TRANSPORTE MARITIMO.	28
2.5.3.-TRANSPORTE AEREO.	30
2.6.-EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE PUBLICO FEDERAL DE PERSONAS.	32
2.6.1.-CONCEPTO	33
2.6.2.-CLASIFICACION.	34
2.6.3.-NATURALEZA JURIDICA.	36
2.6.4.-CARACTERISTICAS	37

CAPITULO III.-ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE PUBLICO FEDERAL DE PERSONAS.

3.1.-CONCEPTO DE SERVICIO PUBLICO.	40
3.2.-ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE PUBLICO FEDERAL DE PERSONAS.	42
3.2.1.-TRANSPORTISTA O PORTEADOR.	43
3.2.2.-PASAJERO.	45
3.2.3.-PRECIO.	45
3.3.-OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL TRANSPORTISTA.	47
3.3.1.-CONCEPTO DE OBLIGACION.	48
3.3.2.-OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA.	48
3.3.3.-DERECHOS DEL TRANSPORTISTA.	54
3.4.-OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL PASAJERO.	55
3.4.1.-OBLIGACIONES DEL PASAJERO.	55
3.4.2.-DERECHOS DEL PASAJERO.	57

CAPITULO IV. -LA CONCESION, AUTORIZACION Y PERMISO EN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE PUBLICO FEDERAL DE PERSONAS

4.1.-CONCEPTOS DE CONCESION, AUTORIZACION Y PERMISO.	59
4.1.1.-CONCEPTO DE CONCESION.	59
4.1.2.-CONCEPTO DE AUTORIZACION.	63
4.1.3.-CONCEPTO DE PERMISO.	63
4.2.-REQUISITOS PARA LA OBTENCION DE LA CONCESION.	69
4.3.-BASE CONSTITUCIONAL.	73

CAPITULO V.- SEGURO DEL VIAJERO.	
5.1.-CONTRATO DE SEGURO.	76
5.1.1.-ANTECEDENTES	76
5.1.2.-CONCEPTO	78
5.1.3.-CARACTERISTICAS	79
5.1.4.-ELEMENTOS	80
5.2.-CLASES DE SEGUROS	81
5.2.1.-SEGURO DE DAÑOS	81
5.2.2.-SEGURO DE PERSONAS	83
5.3.-SEGURO DEL VIAJERO	84
5.4.-CASOS EN QUE PROCEDE EL PAGO DE LAS SUMAS ASEGURADAS POR EL SEGURO DEL VIAJERO.	87
5.5.-ANTE QUIEN SE SOLICITA EL PAGO DEL SEGURO DEL VIAJERO.	91
CONCLUSIONES.	93
BIBLIOGRAFIA.	98

INTRODUCCION

El presente trabajo tiene como objeto, el estudio en forma clara y sencilla del Contrato de Transporte Terrestre Público Federal de Personas, ya que hoy en día el transporte ha cobrado una enorme importancia para la vida económica y social del país y además que pocos tratadistas de los contratos mercantiles, lo manejan ampliamente y en forma individual del transporte de carga; por lo que mi inquietud al tratar el tema es que las personas y particularmente los usuarios del transporte conozcan lo relativo a este contrato, ya que es un servicio público de Empresa Transportista que utilizamos en forma cotidiana y que para comodidad, existen varias clases según las necesidades de cada persona.

Sabemos que México tiene cambios radicales en sus estructuras sociales, económicas y culturales, por lo que el autotransporte de pasajeros de igual forma ha sufrido estas variaciones; por lo tanto para mayor interés y comprensión del lector y de las personas en general, cité, algunos antecedentes del transporte terrestre en el primer capítulo y en adelante me ubico al desarrollo del tema a tratar, explicando desde su definición, elementos, características, obligaciones y derechos del transportista; así como las del pasajero o usuario, también conoceremos que, es la autorización, permiso y concesión para el uso y explotación del servicio público del transporte terrestre y como último capítulo conocer lo relativo al seguro del viajero.

CAPITULO I

EL TRANSPORTE TERRESTRE ATRAVES DE LA HISTORIA.

Podemos situar en la segunda década del siglo XX el inicio del servicio de autotransporte en nuestro país, por lo que habremos de hacer una breve presentación de la situación del transporte terrestre en nuestro país a lo largo de la historia.

1.1.- ANTECEDENTES EN EL MUNDO.-

El mundo se mueve sobre ruedas, carretillas, carros y carreteras, automóviles, camiones, autobuses, trenes.

Los egipcios, los asirios y los persas hacían la guerra en carros de dos ruedas. Los de los romanos, en las arenas del circo, también sólo tenían dos, y se llamaban bigas, trigas o cuadrigas, según que estuvieran tirados por dos, tres o cuatro caballos.

Durante toda la Edad Media, en Europa, la gente viajaba a caballo, generalmente en grupos, para protegerse mejor. En el siglo XVI empezaron a generalizarse los coches para viaje o para pasear por la ciudad. Luego así, como los taxímetros y los autobuses siguieron a los automóviles particulares, los coches de alquiler y las diligencias aparecieron después de los coches privados. (1)

Las diligencias empezaron a circular activamente por las carreteras que unían las principales ciudades de Europa.

En Estados Unidos la primera diligencia existió entre Filadelfia y Nueva York; se tardaba tres días en hacer el viaje que un buen tren cubre ahora en dos horas.

Fué, hasta 1781, después de muchos años de paciente trabajo, en Inglaterra se inventó la locomotora. Más tarde cuando ya el ferrocarril estaba funcionando, existió, un servicio regular de pasajeros en algunos de los caminos que rodeaban la ciudad de Londres, eran autobuses de vapor con capacidad para seis pasajeros y otros quince podían colgarse a su alrededor.

En 1885, se inventó el motor de combustión interna, o sea, que funciona con una serie de explosiones; transformando la energía química en mecánica.

(1) Nueva Enciclopedia Temática..ed.trigésima segunda. Ed. Cumbre, S.A.,1985.p.361.

En 1896, los hermanos Duryea, fueron los primeros norteamericanos que fabricaron un automóvil de gasolina, el cual avanzaba con rapidez.

Henry Ford tuvo mucho que ver con el gran número de automóviles que empezaron a correr por las carreteras. En 1909, lanzó los primeros automóviles modelo T.

Durante la década de 1940 comenzaron a fabricarse vehículos automotores en Latinoamérica. En México, varias empresas norteamericanas, alemanas, francesas y japonesas se han integrado con las locales para la fabricación de automotores de todo tipo.

Desde 1950, en muchos países comenzaron a probarse sistemas y a implantarse normas para la protección de conductores y pasajeros.

En síntesis, el desarrollo del automóvil desde sus comienzos, a principios del siglo XIX, cuando funcionaba con vapor, hasta los modernos modelos de la actualidad, de gasolina, ha contribuido a unir la Tierra con los lazos de las buenas carreteras.

1.2.-ANTECEDENTES EN MEXICO.-

Durante toda la época prehispánica, aún cuando se conoció el uso de la rueda, no se utilizaron vehículos para el transporte terrestre, efectuándose el movimiento de mercancías sobre las espaldas de trabajadores, tanto libres como esclavos.

En el momento de la llegada de los españoles, las principales rutas de Mesoamérica ya estaban trazadas. Todas llevaban desde Tenochtitlan, a occidente hasta el Navar (Nayarit) y había comunicación con la zona purépecha, en Michoacán; al norte, hasta la Quemada y las Huastecas. Las sierras y costas del Golfo también estaban comunicadas; hacia el sur, las veredas conducían hasta el señorío de Tultepec, en la costa de Guerrero, hasta Oaxaca y el Soconusco.

La acción de los colonizadores españoles consistió inicialmente en ampliar las veredas para convertirlas en caminos de herradura, por donde pudieran transitar las bestias traídas del viejo mundo y posteriormente los carros y carreteras. Una segunda etapa la constituye la apertura de nuevas vías de interés económico. Así, durante los 3 siglos de dominación española, se construyeron un total de 26,107 Kms. El mapa del país quedó surcado por los siguientes caminos longitudinales y transversales.

- 1) De México a Santa Fe de Nuevo México, pasando por Durango.
- 2) De México a Guatemala, pasando por Oaxaca.
- 3) De México a Veracruz, pasando por Jalapa.

- 4) De México a Veracruz, pasando por Orizaba.
- 5) De México a Acapulco, pasando por Cuernavaca y Chilpancingo.
- 6) De Zacatecas a Nuevo Santander.
- 7) De Guadalajara a San Blas.
- 8) De Valladolid a Colima.
- 9) De Durango a Mazatlán.

Al consumarse la Independencia se acordó que los ramos de Avera y Peaje se utilizaran para la reparación de los caminos, sobre la idea de que los usuarios debían pagar su compostura.

Durante el período que abarca las etapas jurista, la intervención y el triunfo de la República, el peaje se derogó y restableció sucesivamente, sustituyéndose finalmente por un impuesto especial a las fincas, fábricas y empresas de carruajes, cuya recaudación se usaría única y exclusivamente para la construcción y conservación de los caminos; sin embargo, la convulsionada situación política impidió continuar con la apertura de nuevos caminos y la conservación de los existentes.

Durante el Porfiriato se dió atención prioritaria a la construcción de ferrocarriles, muchas veces paralelos al curso de los caminos: situación que contribuyó a que la red carretera continuara deteriorándose.

Los caminos quedaron a cargo de la Secretaría de Relaciones Exteriores en octubre de 1824, pues fue hasta el 13 de mayo de 1891 cuando se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

En los primeros años del siglo XIX Alejandro de Humboldt describió los caminos más frecuentados y más importantes para el comercio en México: 1) el de México a Veracruz, por Puebla y Jalapa; 2) el de México a Acapulco por Chilpancingo; 3) el de México a Guatemala por Oaxaca; 4) el de México a Durango y Santa Fé de Nuevo México, vulgarmente llamado el "camino de tierra adentro". Los caminos que van de México, ya sea a San Luis Potosí y a Monterrey, o bien Valladolid (Morelia) y a Guadalajara, pueden considerarse ramificaciones del camino real de las Provincias Internas, es decir el de "tierra adentro."

En 1853 se creó el Ministerio de Fomento, Colonización Industria y Comercio, al cual se encomendaron las obras públicas y muy principalmente los caminos. En 1857 el Ministro Don Manuel Silceo informó que había 20 Ingenieros ocupados de ello. Dos de esos Ingenieros, José Jesús Alvarez y Rafael Durán, publicaron los itinerarios y derroteros de la República Mexicana.

En el año de 1895 se aprobó la Ley mediante la cual se dejó a los Estados de la República la reparación y conservación de los caminos situados dentro de los límites de su territorio.

Quince años más tarde, el 22 de septiembre de 1905, se estableció una Junta que se ocupara de la construcción y reparación de las carreteras que tuvieran el carácter de vías generales.

Después de la Revolución y hasta 1924, los caminos de México seguían siendo los mismos que enlistó Humboldt y que catalogaron Alvarez y Durán en 1856.

MODOS DE TRANSPORTE

Con la introducción de asnos, mulas y caballos durante la Colonia, las espaldas de los indígenas fueron relevadas como modo de transporte de mercancías.

El servicio periódico de diligencias entre México y Guadalajara quedó establecido el 10. de marzo de 1794. La diligencia de cuatro asientos y tirada por doce mulas, salía de México los días primeros de cada mes y de Guadalajara los días 16, empleaba doce días en su recorrido. El precio del pasaje era de \$ 250 para cuatro personas; \$ 225 para tres, \$ 210 para dos y \$ 200 para un sólo pasajero.

Los sindicatos y uniones formados por ferrocarrileros y tranviarios llegaron a tener una fuerza considerable.

El 25 de agosto de 1903, se publicó el Reglamento de Circulación de Automóviles y el 28 de agosto de 1905 el Reglamento de Coches de Alquiler para la Ciudad de México.

Es muy difícil establecer con precisión el surgimiento en nuestro país del servicio de transporte, tanto de personas como de mercancías, en vehículos automotores. En un artículo publicado en el Informador Camionero del 10. de Julio de 1943, se le atribuye al mecánico René Rossel la introducción del servicio de cuatro camiones, con carrocerías hechas por él mismo y con motores de autos "Prothos", para llevar pasaje de la Ciudad de México a la Villa.

Hacia los finales de 1917, el gobierno del Distrito Federal decidió adoptar el sistema de permisos para rutas determinadas y en 1918 se fundaron las líneas Peraviño- Cozumel, Guerrero- San Lázaro, Gustavo A. Madero y la Martínez de la Torre, que cambió su nombre a San Rafael Aviación.

En 1919 se funda la Línea Unión de Camioneros Roma-Piedad y Anexas y en 1920 se iniciaron los servicios México-Tlalpan y México-Ixtapaluca.

La proliferación de los camioncitos empezó a saturar las líneas, haciendo incoesteable la operación. El 27 de febrero de 1922 los autotransportistas efectuaron un paro y una manifestación frente al Palacio del Ayuntamiento, que logró que el control del servicio pasara al gobierno del Distrito Federal.

Ese mismo año se fundó la Compañía Mexicana de Automóviles, S. A. que inició sus operaciones en 1923, con la introducción de los 2 primeros omnibuses de 20 pasajeros; así mismo se iniciaron los servicios México-Pachuca, por el Sr. Juan P. Morales; México-Texcoco por el Sr. José Luis Morales; y México-Toluca.

En 1924, el Ford T fué sustituido por las llamadas "trucas", de la misma marca, con capacidad para más pasajeros, constaban de carrocerías abiertas y cortinas de lana ahulada.

En 1925 se estableció una planta armadora de la Ford en la Ciudad de México.

En 1927 se funda la línea Estrella Roja, con 10 unidades marca Buick y Sale para dar el servicio de México a Cuernavaca. Así mismo la línea

México-Guadalupe contaba con una flota vehicular de 32 omnibuses, con capacidad de 18 y 25 pasajeros, con chasis de 1.5 toneladas.

En 1928 adoptaron la forma de cooperativas la línea M, México-Iztapalapa y la Roma-Piedad. Ese año, el servicio a Cuernavaca se realizaba en 20 autos: Cadillac, Studebakers Duplex y Ford de 4 cilindros.

De 1925 a 1928, la Byrne Brothers Corp., realizó la construcción de las carreteras México-Puebla, México-Pachuca y México-Cuernavaca.

En 1929 se fundó la Alianza Camionera Veracruzana "Fecha de Oro" y con camioncitos de pedales establecieron la ruta Perote-Veracruz, para prestar el servicio de 2a. clase, posteriormente enlazó sus servicios con las líneas Puebla-Perote del Sindicato de Camioneros de Oriente y la México-Puebla Fecha Roja, adoptando desde entonces la denominación de Alianza Camionera Veracruzana Fecha Roja. Para 1931, la Línea México-Toluca se une con la México-Zitácuaro y México-Morelia, y cuenta con 4 autobuses pullman para diez pasajeros.

En 1934, la línea "Estrella de Oro" realiza el servicio directo México-Acapulco con 11 autobuses de pasajeros. Ese mismo año se funda "Transportes del Norte".

En el período 1929-1934, se logró enlazar por carretera las ciudades de Tehuacán, Córdoba, Acapulco, Cuautla, Progreso, Valladolid; y Monterrey con Nuevo Laredo.

En 1937 se formó la Cooperativa de Transportes México-Laredo, S. C. L., abriendo la ruta para el servicio de carga. Ese año se formó en Manzanillo, Col., la cooperativa Gremio Unido, que operaba rutas de pasaje y carga. Para 1945, el trazo de las rutas de 2a. clase constituía un sistema completo en la capital.

En 1944 el Secretario de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas inauguró la carretera Acapulco- Zihuatanejo y en el período 1944-1945 la Secretaría reportaba un total de 215 sociedades cooperativas legalmente establecidas. En 1946 se inauguró la terminal de las Líneas Unidas del Sur, México-Cuernavaca-Acapulco.

En 1947, la Línea Estrella de Oro obtuvo permiso para prolongar sus servicios hasta Zihuatanejo, e introdujo 41 unidades International, Reo, Dodge y Ford, con carrocerías metálicas. A partir de este año la Ley de Vías Generales de Comunicación considera el Servicio Exclusivo de Turismo, diferenciado del regular.

En Octubre de 1948, la Unión de Permisionarios de Rutas Foráneas del Estado de Aguascalientes, inauguró un servicio de primera de la Ciudad de México a Durango. La línea de primera clase ADO inaugura sus instalaciones en Buenavista, México.

El 1o. de febrero de 1949 fueron inauguradas las oficinas y la terminal de los autobuses México-Puebla-Veracruz "Flecha Roja". También se inauguró la terminal de Autobuses Estrella de Oro en Fray Servando Teresa de Mier, México. Ese mismo año, la compañía occidental de transportes prestaba el servicio México-Morelia-Guadalajara con autobuses Mack. El servicio México-Durango recibió autorización para extenderse a Coahuila.

El Lic. Miguel Alemán, Presidente de la República, inauguró la carretera panamericana Cristóbal Colón, que conectó Cd. Juárez-Chihuahua con el Ocotil, Chis.

En 1955 se inauguró la Terminal Central de Pasajeros de Guadalajara y pronto se le sumaron Cd. Obregón, Guanajuato, Querétaro, Toluca y Colima.

El 20 de enero de 1951, se efectuó la liberación casi total del mercado de autobuses y camiones.

En el período 1952-1958, se inició la carretera México-Querétaro.

Durante el período 1958-1964, se invirtieron varios millones de pesos en construcción y ampliación de carreteras. Fueron construidas la México-Puebla (de cuota), Querétaro-Durango-Mazatlán (que completa el eje de Matamoras), Villahermosa-Tecate-Ensenada, Guanajuato-Dolores, Hidalgo-San Felipe, San Luis Potosí-Zacatecas y San Luis Potosí-Torreón.

En 1965, la empresa Flecha Roja presentó un nuevo tipo de camión para pasajeros que transportaba 60 personas.

Entre 1966 y 1970 se construyeron las terminales de Aguascalientes, Veracruz, Villahermosa, Zacatecas, León, Chihuahua, Monterrey, Mérida, Chetumal, San Luis Potosí, Cd. Juárez, Cuicatlan y Tapic.

En 1966 se creó la empresa, Viajes Mexicorama, S.A., a la cual más tarde se le incorporaron concesionarios del servicio regular realizados para explotar el Servicio Exclusivo de Turismo.

Durante el período 1964-1970 se inauguraron las carreteras México-Cuautla (de cuota), México-Durango (Vía Naucalpan), Puebla-Orizaba, Acapulco-Pinotepa Nacional, Tijuana-Ensenada y Guadalajara-Zapotlanejo.

En 1976, se inauguraron 22 terminales Centrales de Pasajeros, para completar un total de 28 operando en el país, entre las que destacan las del Norte, Poniente y Sur del Distrito Federal.

En el período 1977-1982, se elaboró el Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal, con los objetivos de incrementar la eficiencia y la seguridad de los servicios.

El 11 de agosto de 1980 se modificó, el procedimiento legal para facilitar el otorgamiento de concesiones, con el objeto de incrementar la seguridad jurídica de los prestadores de los servicios. En 1982, se expedieron los primeros Títulos de concesión, en canje por permisos eventuales otorgados con anterioridad.

A finales de los 80's, se logra por primera vez en la historia del autotransporte de personas por el Sistema Estrella Blanca, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes apruebe un convenio de intercambio de equipo entre las empresas del Norte y las del Sur, por lo que desde Diciembre de 1988 se autorizan servicios directos entre Guadalajara-Acapulco, Tampico-Acapulco, Nuevo Laredo-Acapulco, Ciudad Juárez-Acapulco.

Esta innovación no sólo representa un adelanto significativo dentro de la legislación del Autotransporte en México sino que además evita al público usuario el transbordo en la capital de la República, ahorrándole en la mayoría

de los casos, la necesidad de pemoctar en la gran urbe y el traslado de una terminal a otra.

El intercambio entre el Sur y el Norte representa un ahorro significativo en la economía de la población y ha propiciado la afluencia en los años 90 del Turismo nacional principalmente en los puertos: Acapulco, Zihuatanejo, Lázaro Cárdenas y Huatulco.

Con los cambios significativos que han ocurrido, se han abierto las fronteras para un libre comercio internacional y aún no sabemos que otras novedades impongan las futuras necesidades del desarrollo del país.

En este primer capítulo cité, en forma sencilla algunos antecedentes del autotransporte y para mejor comprensión del tema del presente trabajo, el siguiente capítulo comenzar, a tratar lo relativo al Contrato de Transporte.

CAPITULO II

EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE PUBLICO FEDERAL DE PERSONAS

2.1.-CONCEPTO DE CONTRATO.-

CONTRATO.- Del latin contractus, derivado a su vez del verbo contratar.- Significa reunir, lograr concertar.(2)

Algunas legislaciones extranjeras lo definen así:

En Argentina conforme al art.1137 del C.Civ. "hay contrato cuando varias personas se ponen de acuerdo sobre una declaración de voluntad común, destinada a reglar sus derechos." (3)

En el derecho español, conforme el artículo 1254 de su código civil, " El contrato existe desde que una o varias

(2) Instituto de Investigaciones Jurídicas Francisco M. Cornejo Certuche. Diccionario Jurídico Mexicano. t. II, C.N. 1a. ed., Edit. Porrúa, S.A México 1985, p.291.

(3) Código Civil de la República Argentina con las notas de Vélez Sarafield. Edición al cuidado de Luis Alberto Estivill. Víctor P. de Zavella, editor, Buenos Aires, Argentina, 1971.

personas consenten en obligarse respecto de otra u otras, a dar alguna cosa o prestar algún servicio.' (4)

En el Derecho Mexicano en el Código Civil en su artículo 1793 el contrato es definido como:- "Los convenios que producen o transfieren obligaciones o derechos; la cual es una definición amplia pero muy general.

El Profesor De Pina Vara, dice al respecto:

"Contrato es el acuerdo de dos o más personas que produce o transfiere derechos y obligaciones; es una especie del género convenio, que es el acuerdo para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones (Art. 1792 y 1793 del Código Civil)." (5)

El profesor De Pina une o toma en cuenta en su definición dos artículos del Código Civil, a los cuales dicha Legislación los cataloga como Convenios o Contratos.

El autor Miguel Angel Zamora define el contrato así "Es la manifestación de voluntades para crear o transmitir derechos y obligaciones". (6)

Como pudimos observar, la mayoría de los tratadistas del derecho definen el contrato de una manera semejante, por lo que mi opinión

(4)Código Civil Español. Edición corregida y revisada por Francisco Vicente Bonet. Edic. Reus, S.A., Madrid, España, 1972.

(5)De Pina Vara Rafael. Derecho Mercantil Mexicano. 1a.ed., Ed. Porrúa S.A., México, 1970, p.187.

(6)Zamora y Valencia Miguel Angel. Contratos Civiles. 3ra.ed., Ed. Porrúa, S.A., p.18.

sobre este concepto es que el contrato es un acuerdo de voluntades (2 o más) que tienen como fin el crear o transferir derechos y obligaciones. De esta manera damos por concluido este tema.

2.2.-CONTRATO DE TRANSPORTE

2.2.1.- CONTRATO DE TRANSPORTE CIVIL

El Código Civil dedica al contrato de transporte un capítulo especial (Arts. 2646 a 2665), sus normas se aplican en forma supletoria a los transportes públicos y pueden darse todavía contratos de transporte de carácter privado, y, por otra parte, conserva aún gran interés el transporte civil porque su estructura jurídica sirve de esquema general para toda clase de transportes, sean públicos o privados, sean mercantiles o civiles.

2.2.1.1.-CONCEPTO.-

Empezaremos a definir el CONTRATO DE TRANSPORTE en materia civil. El Código Civil lo define como " el Contrato por el cual alguno se obliga a transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos...."

Otra opinión sobre el contrato de transporte civil es la que dió el profesor Ramón Sánchez Meda quien lo define así: "es aquel contrato por el

cual una persona que, sin dedicarse en forma habitual a realizar el servicio para el público, se obliga a trasladar de un lugar a otro, "bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire, a personas, animales o mercaderías o cualesquiera otros objetos", a cambio de un precio llamado pasaje o flete, según los casos. (7)

"Este transporte civil de carácter ocasional y privado, que no se realiza para el público ni en forma habitual o profesional, puede darse por ejemplo, cuando un jefe de familia para ayudarse al sostenimiento de su vehículo particular, acepta, por un determinado precio, llevar en ciertas épocas del año a la escuela conjuntamente con sus propios hijos a los menores de sus vecinos." (8)

Es notorio que los únicos elementos que integran el concepto del contrato tratado, son :

- a) La obligación por parte del porteador de transportar una cosa y,
- b) La obligación de la contraparte de pagar el precio del transporte' (9)

(7) Sánchez Medel Ramón. De los Contratos Civiles. ed. 7ma. Ed. Porrúa, México, 1989. p.300.

(8) Sánchez Medel Ramón. Op. Cit. p.300.

(9) Instituto de Investigaciones Jurídicas. Francisco M. Cornejo Certuche, Op. Cit. p.227.

1.2.2.-CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL.-

Los contratos mercantiles están regulados en el Código de Comercio, y son aquéllos en los que una o más partes tienen legalmente el carácter de comerciantes, por lo tanto, su objeto acusa claramente a la finalidad económica.

Existen diferentes criterios, para destacar sus características más importantes:

a.-Una primera opinión señala que debe atenderse a la nota característica del fin, que debe ser de lucro o provecho.

b.-... Los contratos mercantiles son aquéllos que surgen de las relaciones a que da lugar el ejercicio de una Empresa o que están vinculados a la actividad Empresarial.

c.-Rodríguez y Rodríguez afirma, en su tesis que el Derecho Mercantil "es el derecho de los actos en masa realizados por empresas" Y agrega al criterio anterior, que los actos celebrados por empresas poseen también la característica de ser realizados en masa.

d.- Un criterio final de orden práctico nos dice que los contratos mercantiles son aquéllos que constituyen alguno de los actos de comercio enunciados por el artículo 75 del Código de Comercio o cuando recaen sobre cosas mercantiles.⁽¹⁰⁾

(10)Arce Gargollo Javier. Contratos Mercantiles Atípicos, 2a.ed. Ed. Trillas,México,1985 p.18.

El Contrato de Transporte se considera mercantil, por sus antecedentes que se remontan al inicio mismo del intercambio de mercaderías o productos. El desarrollo del transporte hace que este contrato se coloque como uno de los contratos de más uso en el comercio actual y su práctica sea motivo de la creación de empresas poderosas.

El Contrato de transporte en lo que respecta al Código de Comercio, establece que se reputa mercantil cuando tenga por objeto cualquier efecto de comercio o siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador (Artículo 576 del C.Co.).

Para mejor claridad, el artículo 75, fracción VIII, de ese Código, en los actos que considera como mercantiles se encuentran las Empresas de Transporte de personas o cosas.

2.3.-LA EMPRESA.-

2.3.1-CONCEPTO DE EMPRESA.-

La empresa es, la organización de una actividad económica que se dirige a la producción o al intercambio de bienes o servicios para el mercado.

El profesor Vásquez del Mercado la define así: " La empresa es un organismo económico, se basa en una organización fundada sobre principios técnicos y sobre leyes económicas que le proporcionan los distintos elementos.

que forman la estructura, regulan su desarrollo y aseguran la eficacia y la productividad.(11)

2.3.2.-CONCEPTO DE EMPRESA DE TRANSPORTE.-

Es fundamental, porque es la que determina el elemento de mercantilidad del contrato.

Es la organización de los factores de producción , los cuales ejercitan actividades económicas.

La Empresa, es una unidad económica cuya base de organización, se encuentra en principios técnicos y leyes económicas, regulando su desarrollo para la producción.

Las empresas que quieran explotar un servicio de esta naturaleza, han de obtener la concesión o el permiso del Ejecutivo Federal, en los términos establecidos en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

2.4.-CONCEPTO DE CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL-

(11)Vásquez del Mercado Oscar. Contratos Mercantiles.1ra. ed. Ed. Porrúa,México,1982, p.121.

Rodríguez y Rodríguez nos dice: "con arreglo al artículo 75 que es el criterio fundamental que aceptamos, los contratos de transporte serán mercantiles cuando sean realizados por empresas de transporte."(12)

A continuación veremos la definición de Raúl Cervantes Ahumada:

"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."(13)

El profesor Omar Olvera Luna lo define de la siguiente manera: "Es el que celebran por una parte una persona física o moral que por sus propios medios, y haciéndose cargo de la custodia relativa, se obliga a llevar de un lugar a otro, efectos o personas, recibiendo como contraprestación un pago cierto y en dinero de parte del solicitante del servicio".(14)

El profesor Joaquín Garrigues opina que el contrato de transporte mercantil es "un contrato consensual por el que una persona llamada porteador se compromete, mediante un precio a realizar operaciones se compromete, mediante un precio a realizar operaciones necesarias

(12)Rodríguez Rodríguez Joaquín.Derecho Mercantil.1a.ed.,t.II Ed. Porrúa, S. A., México, 1969, p.241. Cervantes Ahumada.

(13)Cervantes Ahumada Raúl. Derecho Mercantil. 4a.ed.,Ed.Herrero.México 1986, p.570.

(14)Olvera Luna Omsr. Contratos Mercantiles. 1ra. ed., Ed.Porrúa, 1982, p.297.

para trasladar una persona de un lugar a otro, bajo su custodia.'(15)

Otra definición del contrato de transporte es la que dió el Legislador Felipe Clemente de Diego quien es además Maestro de la Universidad de Madrid al decir:

'Que es aquel por el cual una persona llamada porteadora se obligase a conducir personas o cosas de un punto a otro, mediante cierto precio que debe satisfacer otra persona, denominada cargador o viajero'(16)

La diferencia entre un contrato de transporte civil y uno mercantil es que el segundo esta regulado por el Código de

Comercio y es tratado en una empresa que se dedique a la actividad del transporte para dar servicio al público de una manera cotidiana y el transporte civil está regulado en el Código Civil y es de carácter privado y ocasional o sea que no se realiza para el público en forma habitual o profesional; por lo que nosotros trataremos al contrato de transporte meramente mercantil.

(15)Garrigues Joaquín. Curso de Derecho Mercantil, 7ma. ed., Ed. Porrúa, 1987. p.821.

(16)Diego Felipe Clemente, citado por Muñoz Luis, Derecho Mercantil. Tomo IV, 1a. ed. Ed. Cárdenas Editor y Distribuidor, p.65

Cuando hacemos mención del contrato de transporte, se tiene que comentar la Ley de Vías Generales de Comunicación, debido a que todo el transporte, o su mayoría, se efectúa sobre éstas vías. Esta ley, en su artículo 4º establece el orden de aplicación de leyes en los casos en que se susciten controversias sobre la interpretación o cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las Vías Generales de Comunicación y medios de transporte. Estableciendo este orden jerárquico de la siguiente manera:

- 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 de 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 conclusión decimos que el artículo 576 del Código de Comercio reputa mercantil el contrato de transporte por vías terrestres o fluviales cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio, y también cuando, independientemente del objeto, el porteador sea comerciante o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.

Terminamos este tema con nuestra definición meramente mercantil:

CONTRATO DE TRANSPORTE.- Es aquel por medio del cual, el transportista bajo su responsabilidad y a cambio de una remuneración pagada por el usuario o pasajero, traslada de un lugar a otro personas, animales o cosas.

2.5.-CLASIFICACION.-

En cuanto al transporte mercantil, las más importantes disposiciones de orden contractual se encuentran en el Código de Comercio; que regula cuatro manifestaciones del transporte: el terrestre, de personas y de carga y el marítimo, de personas y de carga.

La ley de Vías Generales de Comunicación, contiene disposiciones sobre los mismos y otros transportes de personas y de cosas, por ferrocarriles, tranvías, autotransportes y aeronaves.

Después de analizar los diferentes criterios que nos dan los múltiples tratadistas, nos damos cuenta que existen diversas formas de pensar, es decir, a pesar de que manejan las mismas clases, algunos las clasifican en menos o en más grupos aunque en el fondo se refieren a lo mismo por lo que a continuación nombro la clasificación de los Licenciados Raúl Cervantes Ahumada, Joaquín Garrigues y Rodríguez y Rodríguez.

El primero establece: "Ya indicamos que según sea el medio en que se realice, los ordenamientos tradicionales han establecido tres clases de transporte: terrestre (que incluye el fluvial), marítimo y aéreo, y que típicamente, no hay razón para reglamentaciones separadas por lo que deberían tener un tratamiento legislativo unitario. Por objeto del transporte,

éste se divide en transporte de personas y transporte de cosas (corporales e incorporales)* (17)

Por lo que se refiere al segundo autor que nombré, su clasificación es la siguiente:

a) Por el objeto, el transporte puede ser de cosas o de personas:

b) Por el lugar en que el transporte se realiza, puede ser terrestre, fluvial, marítimo o aéreo:

c) Por el medio empleado para el transporte terrestre, se divide en transporte con vehículos de tracción mecánica, el cual puede ser a su vez, transporte ferroviario (trenes y tranvías), o automovilístico* (18)

Y el autor Rodríguez y Rodríguez lo clasifica en a) terrestre b) marítimo y c) aéreo. (19)

La mayoría de los tratadistas clasifican al contrato de transporte en tres: terrestre, marítimo y aéreo, por lo tanto es la que voy a tomar como base para el presente inciso.

(17) Cervantes Ahuade Raúl. Op. Cit. p.570.

(18) Gurrigues Joaquín. Op.Cit. t. II p.204.

(19) Rodríguez Rodríguez Joaquín, citado por Díez Bravo Arturo. Contratos Mercantiles, Segunda ed., Ed. Harla S.A., México 1983 p.113.

2.5.1.-TRANSPORTE TERRESTRE.-

El transporte terrestre ha presentado en su desarrollo, gran variedad de modalidades, pero su auge definitivo puede fijarse coincidiendo con la aparición en las civilizaciones de los vehículos de tracción mecánica, notable ya a mediados del siglo pasado.

El Código de Comercio no contempla en líneas generales el transporte de personas por vía terrestre, pero se ocupa, en su artículo 184, de una situación concreta relacionada con el transporte de pasajeros por ferrocarril.

Este transporte se refiere a la transportación, de un lugar a otro por tierra, de una persona o una cosa y el cual tiene su principal regulación en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

* Diversas clases de transportes terrestres :

Según lo transportado:

- De personas
- De mercancías
- De documentos

Según el medio utilizado para el transporte:

- Ferroviario
- Camionero

Por el volúmen transportado, podría clasificarse como:

- Masivo
- Parcial
- Particular

Por el carácter del porteador el transporte es :

- Público
- Privado

Por la extensión del transporte, el servicio puede ser:

- Urbano
- Rural
- Mixto* (20)

El transporte terrestre de personas y de carga encuentra su principal regulación en la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como en el Reglamento del Artículo 127 de la misma Ley citada y en el Código de Comercio.

2.5.2.-TRANSPORTE MARITIMO.-

El transporte por agua, de personas y de carga está previsto por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo y por el Código de Comercio. Los problemas que requieren soluciones internacionales han sido tratados por los países marítimos más importantes.

En el art. 157 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, existe una definición de contrato de transporte, pero con la diferencia que habla de fletamento, y es el siguiente:

"Por el contrato de fletamento, el naviero se obliga a realizar con el buque un transporte marítimo, en los términos que se pacten y el cargador se obliga a entregar oportunamente las mercancías o efectos que deben transportarse y a pagar el flete."

El transporte marítimo es la transportación por agua, de personas o mercaderías., se dice que toda construcción flotante destinada a navegar es un buque, es decir; que se caracteriza por trasladarse de un lugar a otro por agua.

Algunas características según la Ley de Navegación y Comercio Marítimo son:

1.- El transportador debe proveer al pasajero de un billete de pasaje y de contraseñas para la identificación del equipaje. (Art.191)

2.- La responsabilidad (por muerte) del porteador en caso de muerte o lesiones del pasajero, se rige por las disposiciones generales; para todos los transportistas; seguro obligatorio y sumas aseguradas.(art.195 y 196)

3.- Los daños al equipaje serán pagados por el porteador conforme al valor declarado (art. 198) pero podrá rendirse prueba en contrario respecto al valor real.

4.- El porteador tiene derecho "de retención sobre los equipajes del pasajero" en garantía del pago de adeudos, a cargo de éste, generados durante el transporte (art. 207).

2.5.3.-TRANSPORTE AEREO

La necesidad de cooperación internacional en esta materia surgió como consecuencia del desarrollo técnico de la aviación después de la primera guerra mundial. La importancia histórica de ello fué la de reconocer la soberanía nacional en el espacio aéreo del territorio del Estado.

Transporte aéreo.-Es la transportación de personas o cosas de un lugar a otro por aire a cambio de una remuneración.

Este transporte puede ser de: a.- personas b.- cosas

El transporte por aire, lo define Omar Olivera Luna de la siguiente manera " Es aquél por el que una persona física o moral, llamado porteador, se encarga, mediante un pago, de conducir por aire, de un punto a otro, o bien a personas con o sin equipaje registrado o bien objetos o mercancías recibidas de un expedidor para ser entregadas a una persona llamada destinatario". (21)

Algunas características:

a.- El porteador es responsable de la muerte o lesiones causados al pasajero, así como pérdidas o averías de su equipo de mano y de daños por retraso en el transporte. (art. 342 L.V.G.C.)

b.- La responsabilidad por muerte o Incapacidad total permanente importe una suma, igual a 6780 días de Salario Mínimo General Vigente en el área metropolitana del Distrito Federal, el día en que se cubra la indemnización.

c.- En caso de lesiones que ocasionen Incapacidad parcial permanente, la suma indemnizable equivaldría a 2712 días de salario.

d.- Si las lesiones causaren Incapacidad sea total temporal; el pago equivaldría a 1500 días de Salario Mínimo General Vigente.

e.- Si la Incapacidad fuera parcial temporal, el pago equivaldría a 1356 días de Salario Mínimo General Vigente.

f.- Cuando los daños se deban al porteador aéreo por dolo de su parte o de sus empleados, no gozar de tal beneficio y en tal caso su responsabilidad ser ilimitada (art. 343 L.V.G.C. y 1913, 1915 del Código Civil).

g.- La responsabilidad por destrucción o averías del equipaje de mano se limitar al importe de 20 días de salario, salvo que se demuestre el dolo o culpa grave del porteador o de sus empleados (art. 344 y 346 L.V.G.C.).

h.- Los daños causados por retraso en el transporte de pasajeros darán lugar a una indemnización máxima equivalente al precio del transporte, salvo que el porteador demuestre que el retraso obedecer a condiciones meteorológicas adversas.

Esta se determinará, por la cantidad que señale la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

2.6.-EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE PUBLICO FEDERAL DE PERSONAS.

Como ya hablamos dicho el contrato de transporte terrestre.- Es aquel en virtud del cual un sujeto, persona física o colectiva, se obliga, mediante un precio a transportar de un punto a otro por tierra, a personas o cosas.

Doctrinariamente se ha considerado este transporte terrestre como una subespecie del arrendamiento de obra. Además es contrato generalmente de empresa. (22)

En el derecho romano es conocido el arrendamiento de obra como "locatio-conductio operis" y es el contrato que tiene por objeto la prestación de servicio.

* En la locatio-conductio operis, el locator era el que encargaba (colocaba) la obra y el conductor el que la ejecutaba, de modo que en esta rama de la locatio-conductio era precisamente el conductor quien recibía la merx, y no el locator....'(23)

El conductor se obligaba a realizar cierta obra para el locator, mediante el pago de un precio determinado.

Normalmente, la prestación del transporte se efectúa mediante la organización de una empresa para proporcionar el servicio correspondiente, según se trate de transportar personas o cosas.

Anteriormente ya habíamos dicho que nosotros sólo trataríamos el traslado de personas.

2.4.1.-CONCEPTO.-

El objetivo principal de este contrato es el de comunicar poblaciones una o más entidades federativas y de esta forma satisfacer

(23)Mergadent S. Guillermo Floris. El Derecho Privado Romano, Decimacuerda ed. Ed. Esfinge, 1966.p.616.

necesidades colectivas.

El profesor Vázquez del Mercado dice * en el contrato de transporte de personas, aún cuando tiene también como fin un desplazamiento, no puede ser idéntica la responsabilidad del porteador. El trato y la seguridad de la persona demandan una mayor atención, de ahí que, inclusive, se haya reglamentado la obligación del porteador al grado de que por el hecho de aceptar el cumplimiento de la prestación que le corresponde en el contrato, esto es, transportar a la persona, debe contratar un seguro para asegurar a los viajeros y a sus pertenencias con motivo de la prestación del servicio. (24)

Tomando en cuenta lo mencionado anteriormente, a continuación doy el concepto del contrato del transporte ferrestre público federal de personas.

Es aquel en virtud del cual una Empresa Transportista mediante una remuneración, presta el servicio del transporte por tierra de personas dentro de caminos de jurisdicción federal en forma continua.

2.6.2.-CLASIFICACION.-

Nos basaremos en lo establecido en la Ley de Vías Generales de

(24)Vázquez del Mercado Oscar. Contratos Mercantiles. Ed.Porrúa.,ed.primer.a.p. 236.

Comunicación, que al contrato de transporte de personas lo clasifica en transporte de primera y segunda clase. Desde un punto de vista particular esto se realiza tomando en cuenta el modelo de las unidades, en el cual se presta el servicio público de transportación de pasajeros, el tiempo en que tardan en llegar las corridas de un lugar a otro, se toma en cuenta también el límite de pasajeros (en el de segunda clase está permitido también llevar pasajeros de pie lo que no se puede hacer en los de primera), así algunas líneas transportistas en su servicio de primera ponen sobrecargos, que realizan la actividad de ofrecer refresco o café. De lo anterior, se fija el precio del boleto, concluyendo con la clasificación de primera y segunda clase.

De acuerdo con el reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, la nueva clasificación es la siguiente:

- a) Primera de lujo
- b) De primera clase
- c) De segunda clase
- d) Exclusivo de Turismo

Esta reforma fué publicada en el mes de mayo de 1990, en el Diario Oficial de la Federación, en la cual se modificó en el sentido de que, a partir de esa fecha les otorgaran facilidades a todas las empresas transportistas (concesionarios), para adquirir nuevas unidades con la finalidad de

evolucionar el sistema de transporte mexicano para ponerse a la altura de los mejores del mundo.

2.6.3.-NATURALEZA JURIDICA.-

La importancia del transporte es tan marcada que afecta a la economía pública y aún a veces a la defensa del país por lo tanto, es una materia con especiales regulaciones y de una intervención Estado en los organismos encargados de efectuarlo.

La Legislación aplicable es la Ley de Vías Generales de Comunicación; cuya última redacción est contenida en la ley del 30 de Diciembre de 1939 publicada en el Diario Oficial del 19 de Febrero de 1940. Esta ley debe considerarse como un auténtico Código de Transporte por su extensión y contenido.

Para entender su naturaleza jurídica, debemos ir tomando los elementos de su definición.

La naturaleza jurídica del contrato de transporte es muy discutida entre la mayoría de los tratadistas; en la doctrina extranjera.; en el caso de Valery, Paccioni, Collin y Capitant, Planol lo consideran como una locación de cosas, igualmente que en la doctrina Argentina. Para el tratadista clásico, Lisandro Segovia, se trata de una mezcla de locación de obra y de servicios y Ramón S. Castillo, le asigna una naturaleza propia.

El tratadista Raymundo L. Fernández se inclina por un contrato sui generis, tal es el caso y opinión del maestro Rodríguez Rodríguez que dice:

La naturaleza jurídica de este contrato es muy cuestionable o discutida. * En el Código Civil para el Distrito Federal, se le califica como un contrato de prestación de servicios, en cuanto está regulado en el capítulo Cuarto del Título X, de la parte Segunda, como una modalidad del referido contrato de prestación de servicios.

El contrato de transporte en cuanto a su naturaleza jurídica, ha sido considerado como sui generis.

2.6.4.-CARACTERISTICAS.-

Este contrato en comento tiene varias características, pues como ya explicamos, está considerado como sui generis.

De lo anterior expuesta es oportuno resumir al contrato de transporte así: "Típico, Nominado, Consensual, Bilateral, Oneroso, Conmutativo y de Tracto Sucesivo".

A.- Típico.-Por que encuadra dentro de la norma legal; según los contratos que regula el Código de Comercio.

B.- Nominado.- Toda vez que se encuentra regulado por la ley bajo su nombre de Contrato de Transporte.

C.- Consensual.- En razón de que, como se ve, los documentos respectivos como boletos, billetes, sólo cumplen una función probatoria.

D.- Bilateral.- Configura derechos y obligaciones a ambas partes. (en el siguiente capítulo explicaremos cuales son estos derechos y obligaciones).

E.- Oneroso.- Impone provechos y gravámenes recíprocos. De lo anterior se deduce que: la empresa transportista tiene derecho de cobrar el precio del boleto para realizar el viaje contratado y su gravamen lo es al realizar dicho viaje., además los gastos que origine el mismo por su cuenta y por lo que se refiere al pasajero, obtiene provecho cuando es trasladado de un lugar a otro y su gravamen es el pagar el precio del boleto que ampara dicho traslado.

F.- Conmutativo.- Esta característica es una subdivisión de los contratos onerosos y su explicación es la siguiente:

Es conmutativo en razón de que los derechos y obligaciones de las partes quedan plenamente demarcados en el momento de su celebración.

G.- De tracto sucesivo.- En razón del tiempo que toma el traslado de la persona de un lugar a otro.

En los tipos de transporte que existen, todo transportista debe proteger a los viajeros y sus pertenencias de los riesgos que pueden sufrir con motivo de la prestación del servicio. La protección de referencia podrán

efectuarla por medio de un contrato de seguro o mediante la constitución de un fondo de garantía.. La indemnización por la pérdida de la vida del pasajero ser por una cantidad mínima equivalente a setecientas treinta veces el salario mínimo vigente en el Distrito Federal. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes fijar , dentro de los primeros quince días del mes de enero, la cantidad por la que deba protegerse a cada viajero, así como el monto de la indemnización que deba percibirse de acuerdo con las incapacidades y lesiones que se causaren y los daños que resiente en sus pertenencias.

Ningún porteador puede rehusarse a prestar el servicio, salvo disposición en contrario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Todo transporte amerita la expedición, por parte del transportista, de un documento que consigne las condiciones en que se prestar el servicio (carta de porte, conocimiento de embarque, boleto. (art. 66). (25)

Como podemos observar, la prestación del servicio del autotransporte de pasajeros o del transporte terrestre en México, se encuentra entre los mejores en el mundo hoy en día.

CAPITULO III

ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE PUBLICO FEDERAL DE PERSONAS.-**3.1.- CONCEPTO DE SERVICIO PUBLICO.-**

La noción de servicio público, tiene un origen inspirado, fundamentalmente, en la jurisprudencia de los Tribunales administrativo franceses.

Duguit, jurista francés lo define como: "Toda actividad cuyo cumplimiento debe ser asegurado, regulado y controlado por los gobernantes, porque el cumplimiento de esta actividad es indispensable para la realización y desarrollo de la interdependencia social y es de tal naturaleza que no puede ser realizada completamente sino por la intervención de la fuerza gubernamental".(26)

Otra definición, es la que nos da el autor Miguel Acosta Romero "Es una actividad técnica encaminada a satisfacer necesidades colectivas

(26) Fraga Gabino, Derecho Administrativo. Vigésimo octava ed. Editorial Porrúa, 1989. p. 21.

básicas o fundamentales, mediante prestaciones individualizadas sujetas a un régimen de derecho público, que determina los principios de regularidad, uniformidad, adecuación e igualdad. Esta actividad puede ser prestada por el Estado o por los particulares (mediante concesión).⁽²⁷⁾

* El servicio público considerado como una parte tan sólo de la actividad estatal, se ha caracterizado como una actividad creada con el fin de dar satisfacción a una necesidad de interés general que de otro modo quedaría insatisfecha, mal satisfecha o insuficientemente satisfecha...⁽²⁸⁾

Existen diferentes tipos de servicios públicos:

a.-Servicio público nacionales.- Destinados a satisfacer necesidades de toda la Nación sin que los particulares obtengan individualmente una prestación de ellos. (ejemplo servicio de defensa).

b.-Servicio público que sólo de manera indirecta proporcionarían a los particulares ventajas personales tales como los servicios de vías generales de comunicación, los servicios sanitarios, los de puertos y faros.

c.-Servicios que tienen por fin satisfacer directamente a los particulares por medio de prestaciones individualizadas. Ejemplo. Servicios de Transporte, de correos, de telégrafos, etc.

(27)Acosta Romero Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo ed.novena.Editorial.Porrúa,1990, p.737.

(28)Frage Gabino. Op.cit. p.243.

Otro concepto de servicio público es el siguiente:

Complejo de elementos personales y materiales, coordinados por los órganos de la administración pública y destinados a atender una necesidad de carácter general, que no podría ser adecuadamente satisfecha por la actividad de los particulares, dados los medios de que éstos disponen normalmente para el desarrollo de la misma.(29)

3.2.- ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE PUBLICO FEDERAL DE PERSONAS.

Recordemos que en el capítulo anterior definimos el contrato de transporte de personas como: Aquél por el cual el porteador o transportista, se obliga, mediante un precio, a trasladar una persona y su equipaje desde un lugar a otro.

En este contrato desaparece la figura del consignatario y la del cargador se cambia por la de viajero, de tal manera que los elementos subjetivos son, el porteador o transportista y el viajero. Aquí también desaparece la cosa como elemento real y sólo subsiste el precio.(30)

(29)De Pina Vara Rafael.Diccionario de Derecho,Décimoséptima edición, Edit.Porrúa S.A. México 1991, p.458.

(30)Vásquez del Mercado Oscar, Contratos Mercantiles. 3a. ed., Editorial Porrúa S.A., México,1989. p.237.

Los elementos de este contrato son:

a.-Transportista o porteador

b.-Viajero o pasajero

c.-Precio

3.2.1.-TRANSPORTISTA O PORTEADOR

Del verbo portear, significa conducir o llevar de una parte a otra una cosa por el porte o precio convenido o señalado.

De acuerdo al Código Civil, porteador es la persona que se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o de la de sus dependientes, por tierra, por agua o por aire, personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, si no se trata de un contrato mercantil. (art. 2646).

Conforme al art. 576 del Código de Comercio el contrato se reputa mercantil cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.

Actualmente, en la Ley de Vías Generales de Comunicación, cuando los transportes se realizan sobre vías generales de comunicación, se requiere para poder efectuar el mismo, concesión o permiso del ejecutivo. En esta ley se reglamenta la operación de las que se denomina indistintamente empresas de transporte, empresas porteadoras, empresas permisionarias o

concesionarias, que corresponden a la figura del porteador. Esta clase de empresas, en nuestro país, son las más importantes en las actividades de transporte terrestre, marítimo y aéreo.

Respecto al porteador marítimo, este recibió una reglamentación especial, por lo que ya no se le aplica el régimen general que se le había asignado en la Ley de Vías Generales de Comunicación, sino el ahora establecido por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en la parte relativa al transporte de personas y de cosas.

En cambio en el caso del porteador aéreo, las empresas permisionarias o concesionarias, para prestar este tipo de transporte, siguen sujetas a lo que dispone el libro cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Sobre el particular, cuando el servicio se presta a través de una empresa de transporte, no pueden rehusarse a recibir pasajeros, dice el artículo 598 del Código de Comercio, y deben realizar el viaje aunque no estén tomados todos los asientos, la fracción III del artículo 600 del mismo ordenamiento lo establece.

Por su parte, el artículo 62, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, dice que, 'desde el momento en que una empresa de Vías Generales de Comunicación o medios de transporte haya sido autorizada para poner sus líneas, instalaciones o vehículos en explotación y hayan sido aprobados sus horarios y tarifas, no podrá rehusarse a prestar el servicio correspondiente cuando se satisfagan las condiciones de la Ley y sus reglamentos, salvo cuando la autoridad disponga otra cosa'.(31)

(31) Rodríguez Rodríguez Joaquín, Op. Cit. p.258.

En conclusión, el porteador es el encargado de efectuar el transporte; es quien se obliga de la traslación de personas.

Este puede ser una persona física o una persona moral.

3.2.2.-PASAJERO.-

Concepto.-Significa que pasa o va de camino de un lugar a otro.

El pasajero se confía enteramente al porteador en todo lo relativo al viaje, el porteador tiene la obligación de emprender y concluir el viaje en los términos contratados.

Más adelante explicaremos los derechos y obligaciones del transportista y del viajero.

3.2.3.-PRECIO.-

Concepto.- (Del latín pretium, valor pecuniario en que se estima algo; cantidad que se pide por una cosa; prestación consistente en numerario,

valores o títulos que un contratante dá o promete, por conmutación de cosa, derecho o servicio; valor de cambio.)

“El precio por el transporte se puede fijar de común acuerdo, salvo que se trate de porteadores que realizan el servicio con base en una concesión para transitar en vías generales de comunicación y tienen aprobadas tarifas para el efecto.”(32)

La tarifa representa el precio que debe corresponder por el servicio que se presta; pero el valor de este servicio está determinado por el costo, esto es, por los gastos necesarios para efectuarlo, y por la ley de la oferta y la demanda.

La tarifa es la contraprestación del servicio, y el precio según los tratadistas deben reunir los siguientes requisitos:

- a.-Ajuste al capital invertido en acciones y obligaciones financieras;
- b.-Gastos de explotación del servicio;
- c.-Capacidad económica media de los usuarios;
- d.-La explotación misma, que comprende una serie de actos y de

(32)Oscar Vázquez del Mercado. Op.Cit. p.164.

hechos, como la ocupación del dominio público, la exención de impuestos.,etc.

El artículo 55 fracción I de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que las tarifas y los elementos de aplicación serán formadas por las empresas y sometidas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para su aprobación.

Generalmente al celebrarse el contrato, se entrega un boleto para que el pasajero, pueda probar en cualquier momento la celebración del contrato y los derechos relativos.

En el artículo 600 del Código de Comercio, fracción II se establece la obligación del empresario de transporte a dar a los pasajeros billetes de asiento.

3.3.-OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL TRANSPORTISTA.-

Para iniciar este tema comenzaremos por desentrañar lo que significa la palabra obligación.

3.3.1.-CONCEPTO DE OBLIGACION.-

En el Derecho Romano, según la Instituta de Justiniano (libro III, título XIII): Obligatio est iuris vinculum, quo necessitate adstringimur alicuius solvendae rei secundum nostrae civitatis iura:

"La obligación es un vínculo de derecho, por el que somos constreñidos con la necesidad de pagar alguna cosa según las leyes de nuestra ciudad."

Paulo precisa el objeto de la obligación, indicándonos que puede consistir en dar, hacer o no hacer.

Las definiciones modernas sobre la obligación han partido de la anterior definición, pero sustituyendo el término vínculo jurídico, por el de relación jurídica. La definición adoptada, por ser a mi juicio la más acertada, es la siguiente:

"Obligación es la relación jurídica entre dos personas en virtud de la cual una de ellas, llamada deudor, queda sujeta para con otra, llamada acreedor, a una prestación o a una abstención de carácter patrimonial que el acreedor pueda exigir al deudor"

3.3.2.-OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA.-

1.- El artículo 590 del Código de Comercio establece varias obligaciones en sus diferentes fracciones y entre las más importantes tenemos: emprender el viaje el día y hora señalados y concluirlo en un término considerable; a cuidar y conservar los equipajes y entregarlos al término del viaje previo su talón de equipaje, a responder o pagar por pérdidas o averías de los mismos en términos de ley y, en general a cubrir los daños y perjuicios que se originen al pasajero por causa imputable al transportista.

Lo anterior se encuentra igualmente contemplado en los artículos 80,81,83,84,124 y 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y en su respectivo reglamento de aplicación en el artículo 24.

2.- El artículo 599 del Código de Comercio obliga a las empresas transportistas a responder en los mismos términos de los pasajeros que hayan abordado el autobús en un punto intermedio del origen y destino, como si lo hubiera hecho en el punto de partida.

3.- El artículo 603 del Código de Comercio impone como obligación al transportista, que los efectos que se encuentren en las bodegas, oficinas o almacenes de éstos y duren en ellos el tiempo que fijen sus reglamentos y sin que nadie se presente a reclamarlos, los tendrán que poner a disposición de la autoridad judicial para que los venda y se pague con ello, la cantidad generada por el almacenaje y transporte. Por otro lado y respecto al tiempo para dar como perdidos tales efectos, el artículo 83 de la Ley de Vías Generales de Comunicación contempla en cuanto al equipaje que el tiempo ser de 15 días para el servicio en territorio nacional y 30 días para el servicio internacional.

4.- En el artículo 604 del mismo Código de Comercio se contiene la obligación para la empresa transportista de exhibir el certificado expedido por la autoridad judicial de que se trate, para cuando alguna persona reclame sus efectos transportados después del término mencionado en el número anterior.

Aquí terminamos con las principales obligaciones de las empresas dedicadas a explotar el servicio de transporte de pasajeros por vía terrestre contempladas en el Código de Comercio.

A continuación veremos otras obligaciones de la empresa transportista consignadas en la Ley de Vías Generales de Comunicación y su reglamento de aplicación, no contempladas en el Código de Comercio, aplicables en la actualidad al contrato de transporte de pasajeros.

5.- El artículo 50 de la Ley mencionada establece la obligación de explotar el servicio público del transporte de pasajeros de acuerdo a los horarios, tarifas y reglas autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Esto se robustece con los artículos 30, 45, 46 y 50 de reglamento para el servicio público de autotransporte federal de pasajeros, que señalan lo siguiente:

El artículo 30 establece, que los horarios, frecuencias y recorridos diarios, se cubrirán de acuerdo con lo establecido por la Secretaría mencionada anteriormente; y tales horarios, no se suspenderán o

pospondrán, aunque haya insuficiente pasaje en la terminal, salvo caso fortuito y fuerza mayor.

El artículo 45 dice, que la Secretaría fijar a los concesionarios y permisionarios las tarifas y sus reglas de aplicación de acuerdo a la clase de servicio y ruta a servir.

El artículo 46 nos establece que las nuevas tarifas o modificaciones debe justificarse, con los estudios que señale la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El artículo 50 establece, que toda persona antes de abordar un vehículo de autotransporte federal de pasajeros, adquirir el boleto correspondiente conforme a la tarifa autorizada.

6.- El artículo 53 de la Ley de Vías Generales de Comunicación obliga a los concesionarios y permisionarios de los medios de transporte a enlazar sus vías, líneas o instalaciones con las de otras empresas y con las del gobierno federal y combinar sus servicios, cuando el interés público lo exija a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y ésta fijar las bases, oyendo previamente a los afectados.

7.- El artículo 59 de la Ley mencionada establece el descuento del 50% a estudiantes en período de vacaciones y también para repatriados, quedando los transportistas obligados a cumplir.

8.- Por su parte el artículo 118 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dispone que, los inspectores de vías generales de comunicación de la Secretaría de Comunicaciones, que acrediten ese carácter por medio de una credencial; los inspectores del servicio de correos y telégrafos; los directores de construcciones de líneas férreas, telefónicas telegráficas y de obras marítimas, que se lleven a cabo por el Gobierno Federal, serán obligatoriamente transportados en forma gratuita en los vehículos de las empresas de vías generales de comunicación y medios de transporte; así como también a los mensajeros, carteros y miembros de la policía federal y del Distrito Federal que viajan en el desempeño de sus servicios.

9.- El artículo 127 de la Ley mencionada en el párrafo anterior establece la obligación de las personas morales transportistas de proteger a los viajeros y sus pertenencias de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio y que ésta protección deber ser suficiente para cubrir cualquier responsabilidad objetiva del transportista y amparar los daños y perjuicios, desde el momento de abordar hasta que descienda del vehículo.

La empresa transportista debe celebrar con una institución de seguros, un contrato o constituir un fondo de garantía aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pues sin este requisito no se puede prestar el servicio.

En el caso de que un pasajero pierda la vida a bordo de un vehículo y con motivo de la prestación del servicio, se indemniza a los

beneficiarios del fallecido con 730 veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, en la fecha en que se cubra ésta.

Por lo que respecta a las personas que resultaren lesionadas en un accidente, está obligada la transportista a indemnizar de manera tal, que esta sea suficiente para pagar la hospitalización, aparatos de prótesis y ortopedia y en general toda la asistencia médica, pero el monto total no podrá rebasar la cantidad con la que se indemniza para los casos de fallecimiento, que es la equivalente a seis mil seiscientos ochenta días de salario mínimo general.

Cuando se declare incapacidad permanente, si resulta total, se concederá al accidentado como pago por rehabilitación, la indemnización por muerte.

En cuanto a este artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se relaciona, y complementa con lo dispuesto con los artículos 47, 48, 49, 50, 51 y 52 del Reglamento para el Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de mayo de mil novecientos noventa, así como en el Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 2 de septiembre de mil novecientos ochenta y ocho.

Por último, mencionaremos la obligación de las empresa transportistas, en el artículo 157 de la ley antes mencionada; el de aceptar el transporte de las personas y efectos que estén obligados a conducir y a no cobrar por el transporte un precio distinto al autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como a realizar el transporte por la ruta

autorizada en la concesión y de acuerdo a los horarios y velocidades aprobadas.

Estas obligaciones no son todas las que existen, pero desde mi punto de vista son las más importantes y son las de las que se derivan la mayoría de las controversias que se suscitan.

3.3.3.-DERECHOS DEL TRANSPORTISTA.-

Antes de dar inicio a este inciso definiremos la palabra derecho.

Es el conjunto de normas jurídicas que regulan la conducta externa del hombre en sociedad. Este suele dividirse para su estudio en:

DERECHO OBJETIVO.- Es el conjunto de normas jurídicas que en sí forman la maquinaria jurídica.

DERECHO SUBJETIVO.- Es el conjunto de facultades que los individuos tienen frente a los demás individuos, o bien frente al Estado.

Los derechos de los transportistas son todos aquéllos lineamientos o disposiciones tendientes a proteger los intereses de todos los transportistas y que, en la mayoría de los casos, por no decir en todos, son los correlativos a las obligaciones del pasajero.

a) Tienen derecho a cobrar por el servicio que prestan.

b) Cuando el pasajero haya ocasionado daños y perjuicios al transportista, este le cobrará por esto, multas, penas, pérdidas y averías según sea el caso.

3.4.-OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL PASAJERO.-

Estos derechos y obligaciones, se pueden deducir en contraposición de las obligaciones y derechos del transportista.

3.4.1.-OBLIGACIONES DEL PASAJERO.-

- En el artículo 588, algunas de las obligaciones del cargador, recordemos que es aplicable en lo conducente al de pasajeros, y que a pesar de que son disposiciones sobre el contrato de transporte de carga, son aplicables al contrato de transporte de personas, así tenemos:

1.- Entregar el equipaje en las condiciones lugar y tiempo convenidos.,

2.- Entregar documentación necesaria de cualquier índole para el libre tránsito y pasaje de su equipaje.

3.- El pasajero está expuesto a sufrir multas, penas, pérdidas y averías cuando por culpa propia sean ocasionados éstos y también a pagar daños y perjuicios al transportista cuando este los haya sufrido por su culpa.

-Por lo que respecta a la Ley de Vías Generales de Comunicación, no encontramos capítulo alguno ni artículos que regulen las obligaciones del usuario o pasajero.

-En el Reglamento para el Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros, en su capítulo VIII, artículos 49, 50 y 51, impone como obligaciones del pasajero las siguientes:

1.-Cubrir el importe de su viaje.(art. 49 fracción V)

2.-A adquirir el boleto del viaje antes de abordar la unidad conforme a la tarifa autorizada, con la salvedad de que cuando suba en puntos intermedios, lo hará a bordo del autobús.(art.50)

3.-A conservar durante el viaje el boleto que ampare la totalidad del recorrido que realice.(art.51)

3.4.2.-DERECHOS DEL PASAJERO.-

El artículo 590, fracción II del Código de Comercio, dice que el pasajero tiene derecho a exigir del transportista el emprender y concluir el viaje dentro del plazo estipulado .

Lo que nombré en el párrafo anterior respecto de los horarios de salida y llegada se complementa con los artículos 50, 81, 83 y 84 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y es precisamente en el artículo último de esta ley en donde se establece como pena para la empresa transportista por el retraso, la devolución parcial o total de la cantidad cobrada y el pago de los perjuicios.

El artículo 30 del Reglamento para el Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros, establece en forma similar, los horarios que las empresas transportistas utilicen en la prestación del servicio que exploten.

Recibir el servicio que ampara el boleto en los términos y condiciones que corresponda a la clase de servicio solicitado.

En el artículo 588, en la fracción V del Código de Comercio, en concordancia con el 124, segundo párrafo; 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; artículo 24 del reglamento del artículo 127 de la

mencionada ley; y en los artículos 47, 48 y 49 del Reglamento para el Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros, establecen el derecho de los pasajeros de exigir el pago por pérdidas o averías que sufren sus equipajes por culpa o negligencia de la empresa transportista, indemnización que debe ser cubierta en términos de la ley.

CAPITULO IV

LA CONCESION, AUTORIZACION Y PERMISO EN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE PUBLICO FEDERAL DE PERSONAS.

4.1.-CONCEPTOS DE CONCESION, AUTORIZACION Y PERMISO.

En alguno de los capitulos anteriores ya hemos nombrado estos conceptos, por lo que a continuación concretizaremos en ellos.

4.1.1.-CONCEPTO DE CONCESION.-

Antes de definir la concesión jurídicamente, vamos a recordar a través del Derecho en México, lo que se ha entendido por concesión.

...en un Estado Liberal, la concesión aparece como un contrato, y otorgar al particular determinados privilegios, en un Estado intervencionista, o en un Estado que tienda hacia el socialismo, la concesión no es un contrato, sino un acto administrativo y paulatinamente se restringir al régimen de concesión, para que el Estado se haga cargo de actividades que en otros Estados y en otras épocas, se reconocían como parte de la esfera de actividad de los particulares. (33)

La concesión es un acto administrativo por medio del cual la administración pública federal, confiere a una persona una condición o poder jurídico, para ejercer ciertas prerrogativas públicas con determinadas obligaciones y derechos para la explotación de un servicio público de bienes del estado o los privilegios exclusivos que comprenden la propiedad industrial. (34)

La Concesión es la gracia, merced reconocimiento expreso o tácito que se otorga por la administración mediante ciertos requisitos o formalidades, confirmando un derecho, permitiendo su ejercicio o creando, bien a solicitud de un particular, bien por oferta administrativa. (35)

(33) Acosta Romero Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo, 8a. ed., Editorial Porrúa S.A., México, 1988, p. 695.

(34) Serra Rojas Andrés. Derecho Administrativo II. 9a. ed., Editorial Porrúa S.A., México, 1979. p. 223.

(35) Recaredo, citado por Serra Rojas Andrés. Op.cit., p. 223.

La Real Academia Española define a la concesión así: "Otorgamiento gubernativo a favor de particulares o de empresas, bien sea para apropiaciones, disfrutes o aprovechamientos privados en el dominio público, según acontece en minas, aguas o montes, bien para construir o explotar obras públicas, o bien para ordenar, sustentar o aprovechar servicios de la administración general o local...".(36)

Concesión Administrativa.-" Acto de la administración en virtud del cual se otorga, mediante determinadas condiciones, a un servicio de interés general realizado por un particular, carácter de servicio público como si fuera realizado por la administración (GASCON Y MARIN)".(37)

El profesor Gabino Fraga define la concesión administrativa de la siguiente manera: "Es el acto por el cual se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes del dominio del Estado".(38)

Con lo anterior ya vimos a grandes rasgos la definición de varios

(36)Real Academia Española. Diccionario de la Lengua Española. t.I.2Ded.,Edit.Espasa-Calpe S.A.,Madrid,1984, p.352.

(37)De Pine Vera Rafael. Op.Cit. p.177.

(38)Fraga Gabino. Op.cit. p.242

tratadistas de la concesión , ahora veremos la que nos dá el maestro Miguel Acosta Romero; que es de los conceptos más aceptados y completos.

*El término de concesión puede significar varios contenidos:

A) Es el acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular.

1.- Para utilizar bienes del Estado, dentro de los límites y condiciones que señale la ley; y

2.- Para establecer y explotar un servicio público, también dentro de los límites y condiciones que señale la ley.

B) El procedimiento a través del cual se otorga la concesión, o a través del que se regula la utilización de la misma, aún frente a los usuarios.

C) Puede entenderse también por concesión, el documento formal que contiene el acto administrativo en el que se otorga la concesión*(39)

A continuación me permití, dar mi definición:

(39)Acosta Romero Miguel. Op.Cit. p. 697 y 698.

Es un acto discrecional de la autoridad administrativa, por medio del cual se otorga a un particular, persona física o moral, el derecho de explotar un servicio o un bien, que originalmente pertenece al Estado.

4.1.2.-CONCEPTO DE AUTORIZACION.

"La autorización permite el ejercicio de un derecho preexistente por lo que, al cumplirse con los requisitos legales se asegura el interés público y permite a la autoridad administrativa levantar el obstáculo que facilita al particular el ejercicio de un derecho."(40)

La autorización es un acto de naturaleza judicial, administrativa o, simplemente, privado, en virtud del cual una persona queda facultada para ejercer determinado cargo o función.

Es importante señalar, que es más difícil obtener una concesión que una autorización o permiso.

4.1.3.-CONCEPTO DE PERMISO.-

"Es un título necesario que otorga la autoridad administrativa para hacer o decir una cosa o para no hacer" (41)

El permiso es entre los actos administrativos, el reconocimiento, a cargo de la autoridad competente, de un derecho del particular, que allana la vía para el ejercicio de una actividad especial reglamentada por el Estado.

Dentro de la técnica jurídica, el permiso no crea situaciones jurídicas individuales: son actos condiciones, porque mediante ellos se faculta a una persona que ha satisfecho determinados requisitos, para que ejecute actos que no puede realizar la generalidad.

El otorgamiento de concesiones o permisos para la prestación de servicios públicos de autotransportes de pasajeros que se limitan a una entidad federativa, cuando esos servicios parcialmente hagan uso de caminos nacionales, no corresponde a las autoridades locales, porque la prestación de dichos servicios de todas suertes se traduciría en la explotación un camino federal.

No debemos olvidar que estos dos actos administrativos, se otorgan únicamente a ciudadanos mexicanos y a sociedades constituidas conforme a las leyes del país y que son diferentes, ya que la concesión se otorga para la prestación del servicio público, por un plazo de 10 años y los

permisos son por tiempo indefinido, sin nombrar que otra gran diferencia es que el permiso se otorga, cuando se trate de servicios de reducida importancia o de modalidades particulares en los términos de la Ley (art. 16 y 17 del Reglamento para el Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros).

El artículo 17 establece que se considera de reducida importancia o de modalidades particulares, los siguientes casos:

- I.-Por el kilometraje de la ruta a servir.
- II.-Por el número de corridas diarias.
- III.-Los señalados en el artículo 20 del presente Reglamento y,
- IV.-Los que se presten por demanda extraordinaria del servicio en los términos del artículo 29 de este reglamento.

Los permisos y autorizaciones constituyen actos que condicionan para una particular el ejercicio de algunos de sus derechos.

Es importante señalar que es más difícil obtener una concesión que una autorización o permiso, debido a los requisitos que se piden, por ejemplo para obtener un permiso o autorización no se exige capacidad financiera, ni mucho menos garantía como lo establece el artículo 15 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Otro ejemplo claro , es que mientras para obtener la concesión se contempla la posible oposición de terceros que se puedan ver afectados al otorgarse ésta, en las autorizaciones o permisos no hay tal procedimiento de oposición en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Por último mencionaremos que en las autorizaciones y permisos el acto administrativo por medio del cual se falla favorablemente, sólo se notifica al beneficiario entregándole un documento formal; mientras que en la concesión, se ordena su publicación en el Diario Oficial de la Federación, si así lo considera necesario la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.(art. 15 Ley de Vías Generales de Comunicación).

Mencionar, algunos ejemplos de autorizaciones y permisos, ya que en lo que respecta a la concesión más adelante la explicaré, ampliamente.

a) El Código Fiscal de la Federación habla de autorizaciones en actos de materia administrativa en la fracción segunda del propio artículo 2º; artículo 27, fracción II; 28 y 29 fracción III.

b) La Ley General de Población y su reglamento contemplan permisos para que los extranjeros se internen en nuestro país de manera temporal o definitiva.

c) En la Ley General de Salud, se menciona como permiso para prestarse al público en apertura de hoteles, casa de huéspedes, escuelas, fábricas, hospitales, etc.

d) En el Reglamento de Mercados del Distrito Federal se denominan autorizaciones, para que personas físicas pueda establecerse en puestos temporales, conocidos con el nombre de tianguis o mercados sobre ruedas, o también en forma permanente.

El artículo noveno de la Ley de Vías Generales de Comunicación , a la letra dice:

*Artículo 9º.- No necesitarán concesión, sino permiso de la Secretaría de Comunicaciones:

I.- Los ferrocarriles y caminos particulares que se construyan dentro de los cien kilómetros de la frontera o dentro de la zona de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas;

II.- Las aeronaves que se dediquen exclusivamente a usos particulares del permisionario a experimentación o al servicio privado de fincas rústicas o negociaciones industriales;

III.-Las estaciones radiodifusoras culturales, las de experimentación científica y las de aficionados;

IV.-Las instalaciones de comunicaciones eléctricas destinadas a servicios especiales;

V.-Las embarcaciones que presten servicio público de cobotaje o de navegación interior. Cuando por su importancia sea conveniente el otorgamiento de concesiones, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones, se dar preferencia a los permisionarios que desempeñen el servicio;

VI.-Las aeronaves que hagan servicio internacional en los términos de las convenciones o tratados respectivo;

VII.-Los vehículos destinados al servicio de transporte en los caminos, de acuerdo con los artículos relativos del capítulo II del título segundo que se refiere a explotaciones de caminos;

VIII.-Los puentes de carácter provisional y los definitivos de escasa importancia, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones.

4.2.- REQUISITOS PARA LA OBTENCION DE LA CONCESION.-

1.- Se tiene que llenar la solicitud que en forma gratuita entrega la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

2.- Recibida la solicitud, la Secretaría señalará al solicitante el monto del depósito o de la fianza la cual garantiza que continuarán los trámites, hasta que la concesión sea otorgada o negada.

3.- Se efectuarán los estudios técnicos correspondientes, y si el resultado fuera favorable, la solicitud se publicará a costa del interesado por dos veces, de diez en diez, en el Diario Oficial de La Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación., con el fin de que las personas que pudieran resultar afectadas, presenten sus observaciones.

4.- Si pasado un mes después de la última publicación, no se presentan objeciones, se podrá otorgar la concesión.

5.- En el caso de presentarse oposición a el otorgamiento de la concesión, se abre un procedimiento de oposición, en el cual, las partes interesadas o que se sientan afectadas, fijan la posible controversia, ofrecen

pruebas, una vez desahogadas éstas pruebas, presentan alegatos y analizando todo ésto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes emite una resolución.

a) En esta resolución la Secretaría puede resolver que la oposición es procedente, en este supuesto la autoridad administrativa se abstendrá de otorgar concesión alguna.

b) Si se considera improcedente la oposición de terceros, se continúa con el procedimiento del otorgamiento de la concesión solicitada.

6.- Si se cumplen con todos los requisitos exigidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ésta otorgará la concesión; éstos requisitos son principalmente: capacidad general, técnica y financiera y que hayan otorgado las garantías previstas por la Secretaría.

En la última fase en el procedimiento, para otorgarse la concesión, y habiendo cumplido con todos los requisitos que menciono en el párrafo anterior, se otorga la concesión mediante una decisión administrativa que se expresará a través de un acuerdo por escrito, mismo que por regla general se llega a publicar en el Diario Oficial de la Federación, a costa del interesado con la exposición de fundamentos que hayan tenido para otorgarla y el programa a que habrá de sujetarse la explotación de la vía concesionada.

A efecto de que el solicitante satisfaga los requisitos de la concesión, cuando no cumple con todas las exigencias, la Secretaría le concede al aspirante un plazo de un año, aunque éste, de acuerdo a las circunstancias puede ser prorrogado.

REQUISITOS

1.- De acuerdo con el artículo 12 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, sólo se otorgarán concesiones a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a leyes de nuestro país.

Estas se otorgarán por un plazo de 10 años, si el concesionario hubiere dado cumplimiento a lo dispuesto a la ley y a este Reglamento; las concesiones se renovarán por otros diez años, si el interesado lo solicita dentro de los primeros 6 meses del último año de su vigencia.

Cuando se trate de sociedades, se establecerá en la escritura respectiva que, para el caso de que fuvieren o llegaren a tener uno o varios socios extranjeros, éstos se considerarán como nacionales respecto de la concesión, obligándose a no invocar, por lo que a ella se refiera, la protección de sus gobiernos, bajo pena de perder, si lo hicieren, en beneficio de la nación, todos los bienes que hubieren adquirido para construir, establecer o explotar la vía de comunicación, así como los demás derechos que les otorgue la concesión.

2.- La concesión se otorga para cualquiera de los siguientes servicios:

Transporte de carga:

a) Servicios de carga.

b) Servicio express.

Transporte de personas. Se prestará de conformidad al artículo 25 del reglamento de aplicación del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y se clasifica en:

a) Primera de lujo.

b) De primera clase.

c) De segunda clase.

d) Exclusivo de turismo.

4.3.- BASE CONSTITUCIONAL.-

Debemos mencionar, los principales objetivos o los fines por los cuales se otorga una concesión.

La base constitucional de la concesión se encuentra en el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

'Desde la primera edición de este libro he sostenido que la concesión puede otorgarse para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes que pertenecen al dominio público de la Federación o para prestar servicios públicos.

Las reformas al artículo 28, párrafos 9º y 10º confirman la opinión teórica anterior, pues textualmente señalan lo siguiente:

El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público. (42)

La sujeción a regímenes de servicio público se apegará a lo dispuesto por la Constitución y sólo podrá llevarse a cabo mediante ley.

Por lo tanto, se señala que al particular se le otorgan ciertos privilegios, toda vez que el particular, tendrá la oportunidad de explotar un servicio que originalmente corresponde a la Nación. Cabe hacer la aclaración, de que existen áreas estratégicas en las cuales el Estado se reserva el derecho y explotación y hacer uso de las mismas para obtener el aprovechamiento correspondiente. Dichas áreas estratégicas se encuentran en el artículo 28 constitucional, en sus párrafos 4º y 5º, mismas que a continuación menciono:

- 1.-Acuñación de moneda.
- 2.-Correos.
- 3.-Telégrafos.
- 4.-Radiotelegrafía.
- 5.-Comunicación vía satélite.
- 6.-Emisión de billetes por un sólo banco, organismo descentralizado del Gobierno Federal.-
- 7.-Petróleo y los demás hidrocarburos.
- 8.-Petroquímica básica.

9.-Minerales radioactivos y generación de energía nuclear.

10.-Electricidad.

11.-Ferrocarriles.

Por lo expuesto anteriormente, podemos concluir que las concesiones las otorga el Estado, siempre y cuando no se viole nuestra Carta Magna: que indica las áreas estratégicas en las cuáles no se puede otorgar ninguna concesión, por ser para el uso, aprovechamiento y explotación del Estado, velando desde luego, por el interés público.

CAPITULO V

SEGURO DEL VIAJERO.-

5.1.- CONTRATO DE SEGURO.-

5.1.1.-ANTECEDENTES.-

Regulado ya el contrato de seguro, en las viejas Ordenanzas de Bilbao, así como en los códigos mercantiles que le sucedieron, el contrato de seguro sólo alcanzó notable importancia en México a fines del siglo XIX, una vez lograda la relativa pacificación del país; de ahí que la primera ley reguladora de las empresas de seguros de ésta época fué la Ley sobre Compañías de Seguros, del 16 de diciembre de 1892, en donde el seguro podía celebrarse libremente por los particulares; su configuración como contrato de empresa se consagró en la Ley General de Sociedades de Seguros, del 25 de mayo de 1926.

Pero son las leyes de 1935, las que marcan el momento más importante de la historia del seguro mexicano: la Ley de Instituciones de Seguros; por cuanto forzó el desarrollo de las compañías mexicanas de seguros y

mexicanizó las reservas de las extranjeras al establecer su obligatoria inversión en el país, la Ley sobre el Contrato de Seguro que, al derogar los preceptos con los que se regulaba dicho contrato en el Código de Comercio, vino a configurar un estatuto autónomo inspirado en excelentes modelos europeos como la Ley Suiza de 1908, la Ley francesa de 1930 y el Proyecto Moss de 1931.

La legislación mexicana es de las pocas que conservan el seguro como contrato consensual, pues "se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta".

A partir del segundo cuarto del presente siglo el seguro mexicano quedó configurado como contrato de empresa. Las empresas aseguradoras pueden ser sociedades anónimas o mutualistas.

El régimen de los seguros se encuentra contenido en la Ley sobre el Contrato de Seguro, en la Ley General de Instituciones de Seguros y en otras más, igualmente en circulares y disposiciones diversas de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y de la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, independientemente de leyes, reglamentos y reglas para seguros específicos, como el agrícola, ganadero, de grupo, del viajero, marítimo y otros.

El contrato de seguro esté regulado, de modo principal, en la Ley sobre el Contrato de Seguro (1935), cuyas fuentes de inspiración fueron La Ley Federal sobre el Contrato de Seguro, de Suiza, del 2 de abril de 1908, su similar

francesa del 13 de julio de 1930 ; mas también deben localizarse. Importantes disposiciones sobre el tema en la Ley General de Instituciones de Seguros.

5.1.2.-CONCEPTO.-

* SEGURO (Del latín securus, cierto, firme, verdadero).

Seguro.- Derecho Civil y Mercantil.-"Contrato por el que una de las partes (asegurador) se obliga a pagar una indemnización o una suma a la otra parte (asegurado) o a un tercero, en el caso de que ocurra un riesgo o acontecimiento incierto a la persona o cosa que se asegura, a cambio de una prima o dividendo (V Parte Inicial)".(43)

El seguro requiere en México, una organización de Empresa, ésta debe revestir la forma de Sociedad Anónima o de Mutualista y de Seguros. Las empresas de seguros sólo podrán organizarse y funcionar de conformidad con la Ley General de Instituciones de Seguros.

En el artículo 75, en su fracción XVI se dice que "la ley reputa actos de comercio: los contratos de seguros de toda especie, siempre que sean hechos por empresas".

(43)Gran Enciclopedia Larousse t.9, 16a. ed, Editorial Planeta,Barcelona,1980,p.60.

Las empresas de seguros sólo podrán organizarse y funcionar de acuerdo a la Ley General de Instituciones de Seguros.

La Ley sobre el Contrato de Seguro, en su artículo primero lo define así: "Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato".

La definición anterior coincide con la mayoría de las legislaciones y la cual lo presenta como un contrato autónomo que subsiste por sí, sin dependencia o accesoriidad con otro.

Los contratos de seguro hechos por empresas son siempre actos de comercio (art. 75,frac.XVI,del Código de Comercio).(44)

5.1.3.-CARACTERISTICAS.-

Consensual.-Se perfecciona por el conocimiento de la aceptación de la oferta, sin necesidad de la entrega de la póliza o el pago de la prima.

Oneroso.- Supone equivalencia entre las prestaciones de las partes contratantes.

Bilateral.- Obligaciones recíprocas entre las partes. (ya que el pago de la prima es indispensable para obtener la indemnización).

Tracto sucesivo.- Las prestaciones no se realizan en el momento de celebrarse el contrato, sino en un período de tiempo determinado.

5.1.4.-ELEMENTOS.-

A)PERSONALES.-

El asegurador.-Es la persona obligada a pagar la indemnización al producirse el siniestro.

El asegurado.-Es la persona que contrata con el asegurador y que adquiere un derecho propio e independiente frente a la misma.

El beneficiario.-Es la persona a quien se abona el dinero o se prestan los servicios que constituyen el contenido de la obligación del asegurador.

B) REALES.-

Objeto.- Puede ser de personas y de cosas, (más adelante explicar, el de personas cuando hablemos del seguro del viajero).

Prima.- Es la contraprestación que se obliga a hacer el tomador del seguro, a cambio de las obligaciones que contrae el asegurador.

Riesgo.- Es el acontecimiento posible e incierto de existencia objetiva, prevista en el contrato.

6.2.- CLASES DE SEGUROS.-

La Ley del Contrato de Seguro distingue dos grupos: seguros de daños y seguro sobre personas.

5.2.1.- SEGURO DE DAÑOS.-

El artículo 85 de la Ley sobre el Contrato de Seguro establece: "Todo

Interés económico que una persona tenga en que no se produzca un siniestro, podrá ser objeto de contrato de seguro contra los daños.

El seguro de daños, es un seguro típico de indemnización. El riesgo implica siempre un evento perjudicial y el seguro persigue la satisfacción económica de la necesidad patrimonial creada por aquél.

"El seguro afecta a la cosa asegurada, pero si la cosa asegurada ha sido designada por un género, todos los objetos del mismo género existentes en el momento del siniestro se considerarán asegurados (art. 94 LCS)."

Dentro de este seguro, se encuentra el seguro de transporte terrestre.

Seguro de transporte terrestre.- Podrán ser objeto del contrato de seguro contra los riesgos de transporte, todos los efectos transportables por los medios propios de la locomoción terrestre.(art.138).(45)

"Por SEGURO DE TRANSPORTE se entiende aquel que cubre las cosas aseguradas contra los riesgos que recaigan sobre ellas durante su traslado, fase de movimiento o de depósito de un lugar a otro, tanto con referencia a las cosas (mercancías, pasajeros) transportadas, como a las destinadas a

(45)Rodríguez Rodríguez Joaquín. Derecho Mercantil.- ed.Decimonovena.Editorial Porrúa,1985. p.207.

efectuar el transporte (medios cuerpos).(46)

5.2.2.-SEGURO DE PERSONAS.-

El riesgo en los seguros de personas, se refiere a la vida humana considerada patrimonialmente.

"El seguro de personas puede cubrir un interés económico de cualquier especie, si bien agrega que por este seguro se obtiene un derecho a la prestación, independientemente en absoluto de toda pérdida derivada del siniestro".(47)

En este seguro hemos de examinar los seguros de vida, los seguros de vida para caso de muerte, los de accidentes y los de enfermedad; en éstos dos últimos es evidente el carácter indemnizatorio de los gastos realizados.

El contrato de seguro sobre las personas comprende todos los riesgos que pueden afectar a la persona asegurada, en su existencia, integridad personal, salud o vigor vital (art.151).

Dentro de esta clasificación se encuentra el SEGURO DEL VIAJERO, que es el tema a tratar en este capítulo.

(46)Donatí Antigano, Los Seguros Privados, Manual de Derecho. Traducción y Notas por Arturo Vidal Sola, Librería Bosch, Barcelona, 1960,p.324.

(47)Rodríguez y Rodríguez Joaquín,Derecho Mercantil, ed. decimonovena, Edit. Porrúa, 1965, p. 219.

6.3.-SEGURO DEL VIAJERO.-

Seguro.- (Del latín securus).- cierto, firme, verdadero.

El seguro del viajero es un seguro privado porque sólo afecta el interés individual, además dentro de sus características está que es obligatorio.

Sólo las empresas concesionarias de vías generales de comunicación y de medios de transporte, tienen la obligación de asegurar a los viajeros que utilizan dichas vías, y hayan pagado el importe de sus pasajes contra los riesgos que provoquen los accidentes ocurridos con motivo del transporte.

El seguro del viajero, se encuentra reglamentado en la Ley del Contrato del Seguro, en la Ley General de instituciones de Seguros de fecha 26 de Agosto de 1935, y en el Reglamento del Seguro del Viajero de fecha 3 de marzo de 1933.

El seguro estudiado, está dentro de los seguros de accidentes, el cual garantiza al asegurado contra el riesgo de perder accidentalmente la vida o miembros u órganos que lo incapacitan total o parcialmente para el trabajo.

La obligación de adoptar el seguro del viajero, contra accidentes; se impone a las negociaciones de ferrocarriles, tranvías, navegación marítima, navegación aérea, camiones, coches y automóviles.

Lo importante a que se refiere este Seguro, es el de proteger lo que el contratante indique mediante el pago de una prima y de verificarse la eventualidad prevista en el contrato del Seguro, resarcir el daño hasta por la suma en que se hubiera estimado a la hora de contratar.

El objeto con el que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes impuso el seguro como obligación a las empresas concesionadas para la explotación del servicio público de transporte de pasajeros, es el de proteger a los viajeros y a su equipaje cuando éstos hagan uso de los servicios que presten las empresas transportistas, debido al riesgo que corren en su transportación. Para poder atrevernos a dar una definición de lo que debe considerarse por Seguro del Viajero, atenderemos a los conceptos de Empresa y de Daños, que se precisan en el artículo segundo del Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 2 de septiembre de 1988:

EMPRESAS TRANSPORTISTAS: La persona física o moral que proporcione servicios de transporte federal de pasajeros amparados bajo una concesión, permiso o autorización.

DAÑO A LOS PASAJEROS: La pérdida o menoscabo sufrido por el usuario del servicio de transporte, en su capacidad orgánica funcional.

DAÑO AL EQUIPAJE: La pérdida o menoscabo a las piezas registradas por el pasajero al iniciar el viaje.

DAÑOS SUFRIDOS CON MOTIVO DE LA PRESTACION DEL SERVICIO: Los ocurridos durante el período comprendido desde el momento en que el usuario aborda la unidad del transporte, hasta que ha descendido de la misma, ya sea por la terminación del viaje contratado, por las escalas o paradas que se hagan e incluso las derivadas de caso fortuito o fuerza mayor.

Además dentro de los daños antes definidos quedan comprendidos los perjuicios, considerándose tales, la privación de cualquier ganancia lícita que debiera haberse obtenido con el normal cumplimiento del viaje contratado.

Una vez definidos los anteriores elementos, a continuación expresaremos:

SEGURO DEL VIAJERO.- Es aquel a que está obligado a contratar, toda persona física o moral que explote el servicio público de transporte de personas, debidamente autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y que responde, en términos de ley, de cualquier daño que se cause a los viajeros o a su equipaje con motivo de la prestación de los servicios a su cargo, considerados desde el momento que aborde la unidad hasta que

descienda de ella y para el equipaje desde que sea registrado hasta su entrega.

Para concluir con este punto, es menester hacer alusión a que el Seguro del Viajero queda comprendido en el precio del pasaje., por lo que el transportista no podrá hacer ningún cobro extra por tal concepto, es decir, quien paga el Seguro del Viajero es el propio usuario y no la empresa transportista.

5.4.-CASOS EN QUE PROCEDE EL PAGO DE LAS SUMAS ASEGURADAS POR EL SEGURO DEL VIAJERO.

Es procedente el pago de la suma asegurada en el seguro del viajero, cuando los pasajeros hayan sufrido alguna lesión en su persona, que impida realizar sus actividades cotidianas laborales, o por la pérdida o lesión que haya sufrido su equipaje siempre y cuando haya sido registrado y depositado o entregado a la empresa transportista para que por su conducto sea transportado, es decir; bajo su responsabilidad.

A continuación expondremos algunos ejemplos de los casos en que procede el pago del seguro del viajero, partiendo de la suposición de que las empresas transportistas se encuentren legalmente constituidas conforme a la Ley General de Sociedades Mercantiles, que están debidamente autorizadas para explotar el servicio público de transporte de pasajeros, mediante la

concesión, autorización o permiso que para tal efecto otorga el Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y así tenemos:

1.- Cuando una persona, contrata los servicios de una empresa transportista, para viajar de la Ciudad de México a la de Culiacán, Sinaloa, y resulta que antes de llegar a su destino, el autobús en que viajaba esa persona sufre un accidente y por tal motivo pierde la vida.

En este ejemplo, los beneficiarios del fallecido tendrán todo derecho para reclamar del transportista; el pago que por indemnización por muerte está obligada dicha empresa a efectuar, además de proporcionar la ayuda económica por gastos fúnebres que establece la ley, incluso, si llevaba consigo equipaje igualmente proceder su pago correspondiente.

2.- Cuando una persona llamada pasajero, contrata los servicios de una empresa transportista para trasladarse, por ejemplo de la Ciudad de México a la de Mazatlán, llevando su equipaje, mismo que por su peso y volumen no lo puede llevar con él, en el interior del autobús, por tal motivo lo entrega al personal de la empresa transportista, recibiendo cambio un talón de equipaje o contraseña, para que al llegar al destino de su contratación, lo recoja, pero cuando llega a la Ciudad de Mazatlán, se encuentra con la novedad de que su equipaje está desaparecido y el personal de la línea de autobuses, le dice que regrese después para que se realice la investigación necesaria, pues puede suceder que el equipaje llegue en el siguiente autobús o que lo hayan olvidado en las oficinas de México, o que se haya bajado en otro lugar, incluso hasta que el equipaje se haya ido a otro destino.

Si después de transcurrido el término que marca el artículo 83 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y que es de quince días, para que se haya localizado su equipaje, y si éste no apareció, tendrá todo el derecho de reclamarlo a la empresa transportista.

En este supuesto procede el pago del seguro del viajero por la pérdida del equipaje del pasajero, previa la exhibición del talón de equipaje o contraseña que le fué entregada por la empresa transportista, o sea el extravío, se le imputa a tal empresa.

3.- Otro ejemplo y partiendo del anterior; con la diferencia de que, al término del viaje si se encontrara el equipaje, pero el pasajero al recogerlo y revisarlo se diera cuenta que le faltan cosas que contenía su equipaje, que cuando lo puso a disposición de la empresa transportista sí lo contenía.

En este caso, igualmente procede el pago del seguro del viajero en forma parcial, por la pérdida de los objetos que le hagan falta al viajero, siempre que ellos comprueben de una manera fehaciente, que cuando el equipaje lo puso a disposición del transportista; este contenía los objetos que el viajero dice que se le ha extraviado.

4.- Con motivo de un acto imprudencial resulten con lesiones que les produzcan una incapacidad permanente total,, pero que antes de ser declarada ésta, recibió ciertas atenciones médicas, tendrá derecho al pago por incapacidad temporal; al pago de los gastos médicos que haya realizado

y al pago de la indemnización por muerte, así como al reembolso de los gastos fúnebres.

5.- Por último mencionaremos que cuando las personas que viajaban como pasajeros en una unidad de una empresa transportista y para lo cual fueron contratados los servicios para trasladarse de un lugar a otro y, antes de llegar a su destino la mencionada unidad sufre un percance automovilístico, resultando lesionados, declarándose incapacidad temporal o incapacidad permanente parcial, es procedente el pago del seguro del viajero consistente en :

a) El pago del salario mínimo vigente por los días en que dure dicha incapacidad, salario correspondiente a el lugar en donde el lesionado preste sus servicios.

b) Asistencia médica.

c) Aparatos de prótesis y ortopedia que requiera para su rehabilitación el lesionado

5.5.- ANTE QUIEN SE SOLICITA EL PAGO DEL SEGURO DEL VIAJERO.-

Este tema es importante por que en ocasiones, personas allegadas de los lesionados, como pueden ser padres; hermanos; amigos o primos, con la finalidad de atender rápidamente al lesionado, realizan gastos sin saber de momento si lo van a poder recuperar, debido a que es más importante prestarle la atención médica que requiere para lograr su recuperación y conforme pasa el tiempo comienzan a pensar como hacer que la empresa transportista pague tales casos.

Pues bien, en virtud de que en la Ley de Vías Generales de Comunicación no se establece específicamente ante quien se deber de reclamar el pago del seguro del viajero, nos tenemos que remitir directamente al artículo 33 del Reglamento del artículo 127 de la misma Ley antes mencionada., la cual establece:

* ARTICULO 33.- Las reclamaciones para el pago de indemnizaciones por daños causados a los pasajeros o a sus pertenencias o posesiones con motivo del transporte, deberán presentarse directamente ante la transportista responsable*.

En consecuencia, ha quedado claro que cualquier reclamación que se presenta en contra de un concesionario, permisionario o autorizado del

Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para explotar el servicio público de transporte de pasajeros, deber llevarse a cabo directamente ante la empresa transportista.

A continuación nombraremos en los términos de los dispuestos por el artículo 35 del Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, las personas que pueden presentar las reclamaciones a que dá derecho el seguro del viajero son:

- 1.- El pasajero.
- 2.- El legítimo representante.
- 3.- Para el caso de fallecimiento, los beneficiarios.

CONCLUSIONES

1a.- El contrato de transporte se reputará mercantil, cuando tenga por objeto cualquier efecto de comercio, o que el porteador sea comerciante; que sea regulado por el Código de Comercio, que tenga una finalidad lucrativa y que surja de una relación de Empresa.

2a.- El contrato de transporte es aquel por medio del cual, el transportista bajo su responsabilidad y a cambio de una remuneración pagada por el pasajero, traslada de un lugar a otro personas, animales o cosas.

3a.- El contrato de transporte lo clasificamos en: terrestre, marítimo y aéreo; de personas o cosas.

4a. El contrato de transporte de personas lo clasifica la Ley de Vías Generales de Comunicación en servicio de primera, segunda clase y exclusivo de turismo y el Reglamento del Artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en: primera de lujo, de primera y de segunda clase y el exclusivo de turismo.

5a. El Contrato de Transporte Terrestre Público Federal de Personas; es aquel en virtud del cual una Empresa Transportista mediante una remuneración, presta el servicio del transporte por tierra de personas dentro de caminos de jurisdicción federal.

6a. La naturaleza jurídica de este contrato es genérica, o sea que tiene sus propias características.

7a. Las características de este contrato son: típico, nominado, bilateral, oneroso, conmutativo, consensual y de tracto sucesivo.

8a. Los tratadistas lo nombran consensual porque el boleto cumple sólo como un documento probatorio. En mi opinión, debería ser formal pues éste debe ser obligatorio ya que es una forma de probar que el pasajero pagó la prestación del servicio, y se debe imponer que cuando los usuarios aborden fuera de la terminal el transporte, el operador debe tener la obligación de entregar un boleto, cuando suben pasaje en el camino, ya que en la vida cotidiana, no entregan boleto. Es importante para el pasajero, porque comprueba el pago y por consiguiente tiene derecho al seguro del viajero.

9a. Considero que respecto a la formalidad del boleto del transporte que entrega la Empresa transportista, debería haber mayor vigilancia, para que el operador entregue el boleto respectivo, aunque el usuario aborde la unidad en el camino y en caso de hacer caso omiso que se le sancione por incumplir ésta disposición.

10a. Los elementos del contrato son: el Transportista o porteador; el viajero o pasajero y el precio.

11a. Las obligaciones del transportista de pasajeros de acuerdo a la Ley de Vías Generales de Comunicación son: transportar al pasajero, expedir boleto, iniciar y concluir el viaje, entregar los equipajes que le hayan confiado, indemnizar al pasajero en caso de pérdida de equipaje, prestar el servicio sin distinción de personas aunque no se haya llenado el cupo de los asientos de la unidad, poner a disposición de la autoridad judicial los efectos que guardan en sus bodegas después del término que impone la Ley, realizar el descuento del 50% a estudiantes en período de vacaciones así como a los repatriados, no cobrar una tarifa superior a la autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Los derechos son: cobrar por el servicio que prestan y cuando el pasajero haya ocasionado daños y perjuicios al transportista, este le cobrar multas, penas, pérdidas y averías.

12a. La empresa transportista tiene como derechos, los correlativos en lo concerniente de las obligaciones del pasajero.

13a. El pasajero tiene como derechos y obligaciones entregar el equipaje en las condiciones lugar y tiempo convenidos, entregar documentación necesaria de cualquier índole para el libre tránsito y pasaje de su equipaje. En el Reglamento para el Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros, cita como obligaciones del pasajero: cubrir el importe de su viaje; adquirir el

boleto del viaje antes de abordar la unidad y conservar durante el viaje el boleto que ampare la totalidad del recorrido que realice.

14a. La concesión es el acto administrativo discrecional de la autoridad administrativa, que permite al particular, explotar un bien o servicio que originariamente pertenece al Estado y que en cualquier momento puede ser revocado.

15a. La base constitucional de la concesión para explotar el servicio público de transporte de pasajeros por carreteras federales, la encontramos en el artículo 28, párrafo 9º y 10º.

16a. El permiso es el reconocimiento, a cargo de la autoridad competente de un derecho particular, que allana la vía para el ejercicio de una actividad especial reglamentada por el Estado.

17a. La concesión se otorga para la prestación del servicio público por un plazo de 10 años y los permisos son por tiempo indefinido.

18a. Dentro del contrato de seguro sobre las personas se encuentra el Seguro del Viajero.

19a. El Seguro del Viajero es aquel a que está obligado a contratar toda persona física o moral que explote el servicio público de transporte de personas, debidamente autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y que responde, en términos de ley, de cualquier daño que se cause a los viajeros o a su equipaje con motivo de la prestación de los servicios a su cargo, considerados desde el momento que se aborde la unidad, hasta que descienda de ella y para el equipaje, desde que sea registrado, hasta su entrega.

20a. El costo del seguro del viajero, queda incluido en el precio del viaje, es decir; quien lo paga, es el pasajero.

21a. El pago del seguro del viajero en caso de siniestro o pérdida de equipaje, se podrá solicitar ante la empresa transportista o ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

BIBLIOGRAFIA

ACOSTA ROMERO, Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo. 9a. ed., Editorial Porrúa S.A., México 1990.

ARCE GARGOLLO, Javier. Contratos Mercantiles Atípicos . 2a.ed., Editorial Trillas S.A. de C.V., México, 1985.

CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Mercantil, 4a.ed., Editorial Herrero México, 1986.

DE PINA VARA, Rafael. Derecho Mercantil Mexicano. 1a. ed., Editorial Porrúa, S.A., México, 1970.

DE PINA VARA, Rafael. Diccionario de Derecho. 17a. ed. Editorial Porrúa, S.A., México, 1991.

DIAZ BRAVO, Arturo. Contratos Mercantiles. 2a. ed., Editorial Harla, S.A., México, 1983.

DONATI, Antigano. Los Seguros Privados. Manual de Derecho. Traducción y Notas por Arturo Vidal Sola, Librería Bosch, Barcelona. 1960.

Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo XXVI. Edit. Bibliográfica Argentina.

FRAGA, Gabino. Derecho Administrativo. 28a.ed. Editorial Porrúa, S.A., México, 1989.

GARRIGUES, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. T.II, 7a.ed. Editorial Porrúa, S.A., México, 1987.

Gran Enciclopedia Larousse. T.9, 16a. ed., Editorial Planeta, Barcelona, 1980.

Instituto de Investigaciones Jurídicas. Diccionario Jurídico Mexicano. T.II, CH. 1a.ed., Editorial Porrúa, S.A., México, 1985.

MARGADANT S., Guillermo Floris. El Derecho Privado Romano. 14a. ed., Editorial Estinge, S.A. de C.V. México, 1986.

MUÑOZ, Luis. Derecho Mercantil. T.IV, 1a. ed., Editorial Cárdenas Editor y Distribuidor.

Nueva Enciclopedia Temática. T.II, 32a. ed., Editorial Cumbre, S.A., 1985.

OLVERA LUNA, Omar. Contratos Mercantiles. 1a. ed., Editorial Porrúa, S.A., 1982.

Real Academia Española. Diccionario de la Lengua Española. T.I., 20a. ed., Editorial Espasa-Calpe, S.A., Madrid, 1989.

RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Derecho Mercantil. T.II., 1a. ed., Editorial Porrúa, S.A., México, 1969.

RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Derecho Mercantil. 19a. ed., Editorial Porrúa, S.A., México, 1985.

SANCHEZ MEDAL, Ramón. De los Contratos Civiles. 7a. ed., Editorial Porrúa, S.A., México, 1989.

SERRA ROJAS, Andrés., Derecho Administrativo II. 9a. ed. Editorial Porrúa, S.A., México, 1979.

VALDEZ GARCIA, Félix. La Historia del Autotransporte en México. Unica ed., Editorial Secretaría de Comunicaciones y Transportes México, 1981.

VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Contratos Mercantiles. 3a. ed., Editorial Porrúa, S.A., México, 1989.

LEGISLACION CONSULTADA

Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 26 de Marzo de 1928.

Código de Comercio. Publicado en el Diario Oficial de la Federación los días del 7 al 13 de Octubre de 1889.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 5 de Febrero de 1917.

Ley de Vías Generales de Comunicación. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de Febrero de 1940.

Reglamento del Artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Publicado en el Diario Oficial de la Federación, México, 2 de Septiembre de 1988.

Reglamento para el Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros. Publicado en el Diario Oficial de la Federación, México, 30 de Mayo de 1990.

Reglas de Aplicación del Seguro del Viajero. Publicadas en el Diario Oficial de la Federación, México, 28 de Enero de 1976.

Ley Sobre el Contrato de Seguro. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 31 de Agosto de 1935.