

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES



**ANÁLISIS JURÍDICO AL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS
EN EL DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO**

EDWIN ROLANDO JIMENEZ TEXAJ

GUATEMALA, JUNIO DE 2014

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**ANÁLISIS JURÍDICO AL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS
EN EL DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

EDWIN ROLANDO JIMENEZ TEXAJ

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, junio de 2014

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO:	MSc. Avidan Ortiz Orellana
VOCAL II:	Licda. Rosario Gil Pérez
VOCAL III:	Lic. Luis Fernando López Díaz
VOCAL IV:	Br. Mario Roberto Méndez Alvarez
VOCAL V:	Br. Luis Rodolfo Aceituno Macario
SECRETARIO:	Lic. Luis Fernando López Diaz

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente	Lic. Jorge Mario Yupe Cárcamo
Vocal:	Lic. Rodolfo Giovanni Célis López
Secretaria:	Licda. Ileana Noemí Villatoro Fernández

Segunda Fase:

Presidenta:	Licda. Ileana Noemí Villatoro Fernández
Vocal:	Lic. Marco Tulio Escobar Herrera
Secretario:	Lic. Gamaliel Sentés Luna

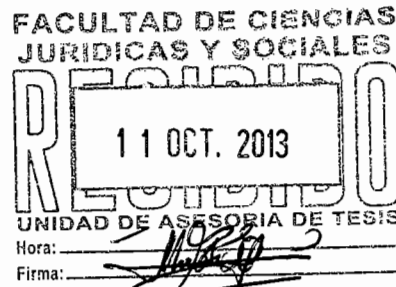
RAZÓN: Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis. (Artículo 43 del Normativo Para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público)



OFICINA JURÍDICA
Licda. Cristina E. Echeverría Ramírez de Mendoza
1ra. Calle 5-75 zona 2, Chimaltenango, Teléfono 53563405

Chimaltenango, 11 de octubre de 2013

Doctor:
Bonerge Amilcar Mejía Orellana
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Ciudad Universitaria



Respetable Doctor Mejía Orellana:

De manera atenta me dirijo a usted, deseándole éxitos en sus labores cotidianas y profesionales.

En cumplimiento al nombramiento recaído en mi persona, en mi calidad de Asesora del trabajo de tesis del Bachiller EDWIN ROLANDO JIMENEZ TEXAJ, intitulado **“ANÁLISIS JURÍDICO AL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS EN EL DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO”** resulta procedente emitir dictamen respecto a la asesoría del mismo debido a los siguientes puntos:

- ✓ El contenido científico objeto de desarrollo y análisis del presente trabajo de investigación de tesis, se efectuó bajo las directrices y asesoría prestada por mi persona, y el cual básicamente se enfoca en el Contrato de Transporte Aéreo de Personas, en esencia el análisis jurídico del mismo, en virtud de ser un contrato mercantil que juega un papel sumamente importante en la sociedad Moderna Capitalista.
- ✓ Habiéndose también cumplido con los presupuestos tanto de forma como de fondo, el sustentante utilizó los métodos: Deductivo, Analítico y Sintético, y las técnicas de Investigación fueron, bibliográfica y documental, debido a que eran los idóneos para desarrollar el presente tema de investigación.
- ✓ Respecto a la redacción, considero que el bachiller supo enlazar los párrafos, y el desarrollo de la investigación es clara y precisa con el propósito de cumplir con los lineamientos que exige el Normativo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, de la Universidad de San Carlos de Guatemala. En el presente dictamen se



OFICINA JURIDICA

Licda. Cristina E. Echeverría Ramírez de Mendoza
1ra. Calle 5-75 zona 2, Chimaltenango, Teléfono 53563405

y Sociales, de la Universidad de San Carlos de Guatemala. En el presente dictamen se determina expresamente que el trabajo de investigación cumple satisfactoriamente con los requisitos establecidos en dicho Normativo.

- ✓ El tema de investigación realizado por el autor es de suma importancia ya que constituye un aporte a la academia, cuya apreciación y sugerencia que pueda hacerse del mismo a instancia de este Despacho resultaría oportuno aceptarse ya que la finalidad de toda investigación de tesis precisa en hacer valer los aportes insertos en las investigaciones de tesis de grado.
- ✓ Por lo anteriormente expuesto, considero que el trabajo de tesis del bachiller Edwin Rolando Jimenez Texaj, además de cumplir con los presupuestos de presentación y desarrollo, también cumple con la sustentación en teorías, análisis y aportes tanto de orden legal como de academia, ello en atención a las normativas y presupuestos reglamentarios regulados para el efecto, tal como lo manifiesta en las conclusiones y recomendaciones.
- ✓ En lo que a la bibliografía respecta, considero que la utilizada es la adecuada, tomando en cuenta que el Derecho Mercantil es tan amplio, tanto en doctrina como en la legislación guatemalteca y comparada también.
- ✓ En consecuencia y en mi calidad de Asesora, y según lo establecido en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, me permito **DICTAMINAR FAVORABLEMENTE**, en el sentido de que el trabajo de tesis de grado del autor amerita continuar con el trámite respectivo hasta su total aprobación.

Sin otro particular y con las muestras de mi consideración y estima, me suscribo de usted.

Licda. Cristina E. Echeverría Ramírez de Mendoza
Abogado y Notario

Asesor de Tesis, Colegiado 6,309

Cristina Elizabeth Echeverría Ramírez
de Mendoza
Abogada y Notaria



USAC
TRICENTENARIA

Universidad de San Carlos de Guatemala
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

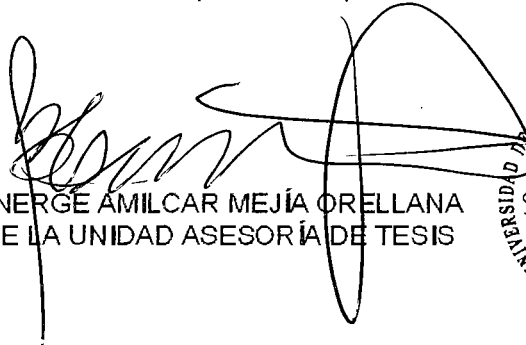
Edificio 5-7 Ciudad Universitaria
Guatemala, Guatemala



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.
Guatemala, 17 de octubre de 2013.

Atentamente, pase a el LICENCIADO ARMANDO DAGOBERTO PALACIOS URÍZAR, para que proceda a revisar el trabajo de tesis de el estudiante EDWIN ROLANDO JIMENEZ TEXAJ, intitulado: "ANÁLISIS JURÍDICO AL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS EN EL DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título del trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente deberá cumplir con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual establece: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".


DR. BONERGÉ AMILCAR MEJÍA ORELLANA
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS



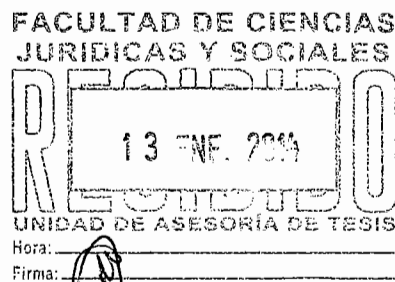
cc.Unidad de Tesis
BAMO/iy.

Bufete Jurídico
3ra. Avenida A 4-50 zona 3 de Mixco, Residenciales El Castaño,
ciudad de Guatemala,
Tel. 59224015



Guatemala, 13 de enero de 2014

Doctor:
Bonerge Amílcar Mejía Orellana
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Ciudad Universitaria



Doctor Mejía Orellana:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para informar a esa Unidad de Asesoría de Tesis de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, que en mi calidad de Revisor de la tesis denominada **“ANÁLISIS JURIDICO AL CONTRATO DE TRANSPORTE ÁEREO DE PERSONAS EN EL DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO”** elaborada por el bachiller **EDWIN ROLANDO JIMENEZ TEXAJ**, luego de revisar la misma y al tenor del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, he establecido lo siguiente:

- A. El trabajo de tesis tiene un contenido científico y técnico, toda vez, que el autor, para su elaboración consultó a distintos autores, de quienes sustrajo doctrina importante para sustentar el desarrollo de cuatro capítulos, que permitirán al lector ampliar sus conocimientos y sirve del mismo por un valioso informativo en materia mercantil.
- B. En cuanto a los métodos de investigación utilizados por el autor, estos fueron el deductivo, el analítico y el sintético, así como también utilizó la técnica biográfico-documental, lo que le permitió el desarrollo adecuado de la tesis en cada uno de sus capítulos.



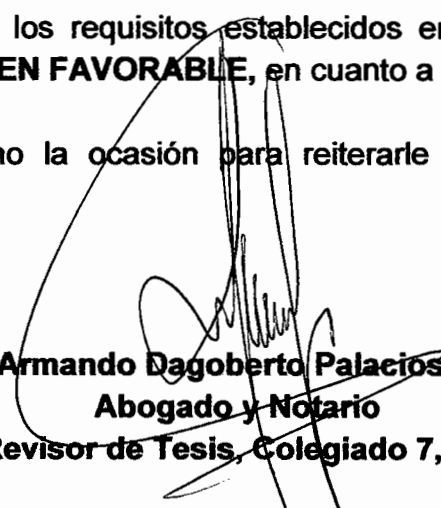
Bufete Jurídico
3ra. Avenida A 4-50 zona 3 de Mixco, Residenciales El Castaño, ciudad
de Guatemala,
Tel. 59224015

- C. Respecto de la redacción de la tesis realizada el autor, la misma es clara y precisa, toda vez que el autor transmite en forma inequívoca sus ideas, lo cual facilita su lectura y comprensión, manteniendo el interés del lector en el contenido de la investigación realizada.
- D. El aporte científico de la investigación realizada beneficiara a estudiantes y docentes de Derecho Mercantil de las diferentes universidades del país.
- E. Tanto las conclusiones como las recomendaciones a las que el autor arribó, han sido redactadas en forma correcta y responden precisamente a los resultados de la investigación y comprobación de la hipótesis planteada.

Por lo expuesto en mi calidad de **REVISOR**, concluyo que el trabajo de tesis denominado **“ANÁLISIS JURÍDICO AL CONTRATO DE TRANSPORTE ÁEREO DE PERSONAS EN EL DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO”**.

Elaborado por el Bachiller **EDWIN ROLANDO JIMENEZ TEXAJ**, cumple satisfactoriamente con los requisitos establecidos en el Normativo, por lo que me permito emitir **DICTAMEN FAVORABLE**, en cuanto a la fase de revisión.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para reiterarle las muestras de mi más alta consideración y estima.


Lic. Armando Dagoberto Palacios Urizar
Abogado y Notario
Revisor de Tesis, Colegiado 7,509

LICENCIADO
Armando Dagoberto Palacios Urizar
ABOGADO Y NOTARIO



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



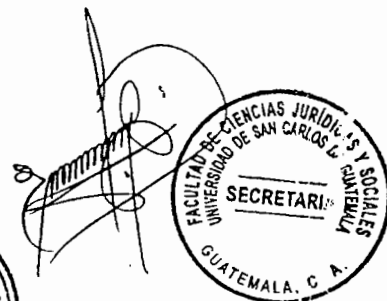
DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 21 de mayo de 2014.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante EDWIN ROLANDO JIMENEZ TEXAJ, titulado ANÁLISIS JURÍDICO AL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS EN EL DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

B.AMO/slh.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]





DEDICATORIA

- A DIOS:** Por ser mi guía y darme la vida y la oportunidad de llegar a la culminación de uno de mis mayores sueños, a Él sea la gloria y la honra.
- A MIS PADRES:** Víctor Dolores Jiménez Q.E.P.D. Estoy seguro que si estuviera vivo, estaría muy orgulloso por haber logrado este triunfo en mi vida
ANA MARIA TEXAJ SANTIZO. Por su motivación, dedicación y sacrificio y sobre todo sus oraciones que han sido de gran beneficio para mi vida.
- A MI ESPOSA:** BLANCA ODILIA SIMAJ DE JIMÉNEZ: Por ser la ayuda que Dios me ha permitido tener a mi lado, estar en las buenas y en las malas en este camino, tú eres parte importante de este triunfo con mucho cariño para ti
- A MIS HIJOS:** EDWIN FERNANDO Y JOCELINE ALEJANDRA. Por ser la inspiración y razón de ser de mi vida, que este triunfo sea de estímulo para que les enseñe que en la vida cuando se lucha por algo se puede lograr.
- A MIS HERMANOS:** LUÍS EDUARDO Q.E.P.D, ANA MARIBEL, VICTOR HUGO, MARCO TULIO, WALTER PAULINO, JUAN JOSE, JUAN PABLO Y BRENDA VERÓNICA. Que han sido ejemplo para mi vida, como siempre lo he dicho si Dios me permitiera nacer de nuevo, le pediría que lo hiciera en esta hermosa familia "Los amo con todo mi corazón". Gracias por su apoyo incondicional.
- EN ESPECIAL:** Gabriel Serrano y María Esperanza Texaj de Serrano Q.E.P.D. por ser parte importante de mi vida
- A MIS SOBRINOS:** Que este triunfo los motive a perseguir sus metas.



**A MIS AMIGOS
Y AMIGAS:**

Gracias por el apoyo durante esta travesía

MENCIÓN ESPECIAL:

A los Abogados Carlos Humberto de León Velasco Q.E.P.D. y Rodolfo Giovanni Célis López. Gracias por su incondicional apoyo.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la tridentaria Universidad de San Carlos de Guatemala. Por acogerme en su seno.

A:

Mi casa de estudios Universidad de San Carlos de Guatemala por haber contribuido a mi formación profesional.



ÍNDICE

Pág.

Introducción..... i

CAPÍTULO I

1. Sobre las características de las obligaciones.....	1
1.1 Principios filosóficos de las obligaciones	1
1.1.1 Solidaridad de los deudores.....	2
1.1.2 Efectividad de las Obligaciones en ausencia del plazo.....	3
1.1.3 En relación al tema de la mora mercantil.....	4
1.1.4 Derecho de la retención.....	5
1.2 Características de los contratos mercantiles.....	6
1.2.1 En relación a la representación para poder contratar.....	6
1.2.2 Clausula compromisoria.....	7
1.2.3 De los contratos por adhesión.....	7
1.2.4 La omisión fiscal.....	11
1.2.5 La libertad en la contratación	12
1.2.6 Cláusula contractual o teoría de la imprevisión.....	13
1.2.7 El contratante definitivo.....	14
1.3 Clasificación de los contratos.....	15

CAPÍTULO II

2. El contrato de transporte.....	21
2.1 Antecedentes.....	21



.Pág

2.2 Generalidades.....	25
2.3 Concepto de contrato de transporte.....	27
2.4 Clases de contrato de transporte.....	30
2.5 Actores intervinientes en el contrato de transporte de cosas.....	32
2.6 Naturaleza jurídica.....	33
2.7 De las características del contrato de transporte.....	34
2.8 Tipos de transporte.....	34
2.9 Transporte de personas.....	36
2.10 Elementos del contrato.....	36
2.11 Características especiales en el contrato de transporte de Personas.....	40
2.12 El transporte de cosas.....	42
2.13 Elementos del contrato de transporte de cosas.....	43
2.14 Sobre las características del contrato de transporte de cosas.....	44

CAPÍTULO III

3. El transporte aéreo.....	49
3.1 El desarrollo de las aeronaves.....	49
3.2 Desarrollo histórico.....	53
3.3 Antecedentes del contrato de transporte aéreo nacional.....	59
3.4 Antecedentes del contrato de transporte aéreo.....	62
3.5 Conceptos fundamentales del transporte aéreo.....	63



CAPÍTULO IV

	Pág
4. Análisis jurídico del contrato de transporte aéreo de personas en el Derecho mercantil guatemalteco.....	71
4.1 Generalidades del contrato de transporte aéreo de personas.....	71
4.2 Definición del contrato de transporte aéreo de personas.....	76
4.3 Concepto.....	80
4.4 Naturaleza jurídica y caracteres.....	80
4.5 Elementos de prueba.....	82
4.6 Contenido del billete.....	83
4.7 Efecto del contrato.....	83
4.8 Transporte de equipaje.....	84
4.9 Intransmisibilidad.....	85
4.10 Precio del billete o boleto de pasaje.....	85
4.11 Obligaciones del transportista o transportador.....	86
4.12 Obligaciones del pasajero.....	92
CONCLUSIONES.....	95
RECOMENDACIONES.....	97
ANEXO I.....	101
BIBLIOGRAFÍA.....	103



INTRODUCCIÓN

La presente investigación, constituye un tema sumamente importante, en virtud que de conformidad con el Convenio de Unificación Transporte Aéreo Internacional Convención de Montreal firmado en el año de 1999. En esta ocasión, los Estados Partes firmantes dentro de ellos Guatemala, reconocieron la importancia que deriva del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional.

El contrato de transporte aéreo de personas, ha provisto de grandes beneficios a la economía del país, pues el mismo genera muchas bondades dentro de las que puede referirse mejora la circulación de personas, bienes, servicios y otros. En una sociedad de constantes cambios económicos, el transporte juega un papel clave en esos cambios. Por ello su estudio es de suma importancia, así como del análisis del contrato como tal, la normativa a nivel nacional como internacional, la acción colectiva de los Estados para una mayor armonización y codificación deberá por medio de un nuevo convenio para lograr un equilibrio equitativo, ya que en caso de surgir divergencias o algún problema a donde se puede acudir para reclamar, ya que en dicho transporte aéreo de personas, participan por lo general empresas transnacionales y que transportan personas de un estado a otro, con escala en varios países, y que si surgiera controversias se tenga la certidumbre que legislación conocerá del asunto.

La hipótesis, comprobó que es esencial en análisis del contrato de transporte aéreo de personas en el derecho mercantil guatemalteco, debido a que en la legislación mercantil solamente se enuncian sus características, al señalar la normativa vigente que el contrato en estudio es aquel que se reputa cuando tenga por efectos mercancías u objetos de comercio y cuando sea comerciante el porteador y se dedique de forma habitual a llevar a cabo el transporte de personas

Esta investigación está contenida en cuatro capítulos: El capítulo uno presenta el tema sobre las características de las obligaciones, realizándose una combinación entre las reguladas en el Código Civil y Código de Comercio de Guatemala; el capítulo dos hace



referencia en torno al contrato de transporte, sus antecedentes, concepto, las diversas clases de transporte, así como de los actores intervinientes en el contrato de transporte de cosas y personas. La naturaleza jurídica del contrato de transporte de cosas y personas; el capítulo tres, versa exclusivamente sobre el transporte aéreo, su desarrollo en el transcurso de la historia, la importancia que el mismo tuvo y mantiene desde su inició, así se incorpora una serie de conceptos utilizados en el tráfico aéreo nacional e internacional; el capítulo cuatro, hace una exposición sobre el análisis jurídico del contrato de transporte aéreo de personas en el derecho mercantil guatemalteco; aportándose con ello una definición del contrato de transporte aéreo de personas, su concepto como tal, la naturaleza jurídica, la forma en la cual se prueba dicho contrato, los contenidos mínimos que deben de tener los boletos aéreos.

Habiéndose utilizado para la elaboración de la presente investigación los métodos y técnicas siguientes: El método inductivo, porque se estableció lo relacionado con el contrato de transporte aéreo de personas, deductivo, porque se indicó sus características y efectos jurídicos, sintético dio a conocer lo esencial del análisis del contrato mercantil relacionado, analítico con el mismo se señaló la importancia del derecho mercantil y de la abstracción o abstracto, en cuanto a las técnicas se utilizaron la documental y bibliográfica, y las cuales fueron indispensables para recolectar la información doctrinaria y legal necesaria para el desarrollo de la tesis.



CAPÍTULO I

1. Sobre las características de las obligaciones

1.1 Principios filosóficos que rodean las obligaciones mercantiles

Los principios son fundamentales en todas las ciencias, los mismos constituyen base para todo conocimiento, no se diga el derecho mercantil. Como lo ha manifestado el autor Ludwin Villalta al indicar: "Que los principios son la atmósfera donde respiran las normas".¹

Tal como reza el Artículo 669 del Código de Comercio, este hace referencia sobre las obligaciones mercantiles, así como las formas en las cuales se interpretan, ejecutan y la manera en la cual se hacen efectivas; todo ello conforme a los principios: "verdad sabida y la buena fe guardada".² Todo ello hace que se garantice la fácil negociación, e informalidad con las cuales se dan.

Estos principios funcionan como parte de su propia substancia. Dichos principios también son garantes en protección de los consumidores u obligados. Constituyen las barreras o límites para que el comerciante o particular no se extralimite, en especial el comerciante. Por lo cual las partes obligadas conocer en verdad sus derechos y

¹ Villalta Ramírez, Ludwin. **Principio y garantías estructurales del proceso penal**. Pág. 2.

² Garriguez, Joaquín. **Curso de derecho mercantil**. Pág. 46.



obligaciones donde se ven vinculadas de buena fe en sus intenciones y deseos de poder negociar.

Por otra parte el cumplimiento de los deberes y el ejercicio de los derechos son estrictos, pues solo por medio de esto puede conseguirse armonía en la intermediación para la circulación de los bienes y la prestación de servicios. La buena fe y la verdad sabida son elementos consubstanciales a su propia naturaleza. Por lo cual en este caso la nulidad en el tema de obligaciones y contratos mercantiles, la doctrina es coherente al indicar reducirla al máximo, con el fin de asegurar el tráfico mercantil.

1.1.1 Solidaridad de los deudores

Por otra parte la solidaridad de los deudores en las obligaciones mercantiles, también son de índole mancomunadas, en lo que al deudor o los fiadores esta se refiere. En una obligación mercantil hay varios deudores, su mancomunidad es solidaria en virtud de lo que establece la ley, según el Artículo 674 del Código de Comercio. Por el contrario en los contratos civiles, esa mancomunidad debe ser expresa.

Ha de ser expresa para que el sujeto pasivo sea titular pleno de las obligaciones propias y no de terceros mientras no se ha asumido tal calidad. En conclusión en el tema de la solidaridad de los deudores en materia de contratos mercantiles todos los concursantes son solidarios, salvo pacto en contrario.



Puede concluirse que: “la mancomunidad en las obligaciones mercantiles, en cuanto a los deudores o sus fiadores, es solidaria por disposición legal en contraposición a la civil que debe ser expresa; no se presume, salvo disposición legal en contrato”.³

1.1.2 Efectividad de las obligaciones en ausencia del plazo

No debe olvidarse que todas las obligaciones deben de estar sujetas a un plazo para su verificación o cumplimiento, o sea en tiempo en el cual el obligado debe de hacerla efectiva. Según el Código Civil, cuando se omite tal extremo, se deja a voluntad del deudor fijar la duración del mismo, y por su parte, el acreedor tiene que recurrir a un juez competente para que lo determine conforme al Artículo 1283 del Código Civil. Esto ocurriría si la obligación fuera de tipo civil.

Por otra parte, en el caso de las obligaciones mercantiles sin plazo, la ejecución y cumplimiento de los contratos se vería afectada y de ello derivaría hechos negativos en el tráfico comercial, y dejaría a un lado el principio del poco formalismo del derecho mercantil, principio que asegura la rapidez, ejecución y prestación de servicios. Cuando en una obligación se omite el plazo del contrato, la misma se considera “exigible inmediatamente”.⁴

³ Villegas Lara, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Pág. 2.

⁴ *Ibíd.* Pág. 6.



1.1.3 En relación al tema de la mora mercantil

En el tema de la mora, desde el punto de vista civil, tanto el deudor como el acreedor pueden incurrir en la denominada mora. La mora, ha de entenderse como “aquel estado jurídico en que se encuentra el sujeto si no cumple con la obligación a la cual se ve comprometido, o no acepta la prestación que le hace el deudor, en virtud de la exigibilidad de los respectivos vínculos”.⁵

Por su parte el Código Civil, señala que para incurrir en mora, salvo las excepciones que establece el Artículo 1431 del Código Civil, es menester la interpelación, lo que implica el requerimiento, bajo el presupuesto que el plazo haya finalizado o sea exigible. Lo que hace propiciar el estado de moroso.

Para esta situación existe una excepción como lo es en el tema de los títulos de crédito o en su caso se haya pactado lo contrario. Algo sumamente importante a exaltar es que en el tema de la mora, en los contratos civiles, la misma tiene como efecto generar daños y perjuicios que deben ser pagados al acreedor, pues los mismos han sido propiciados por el deudor, lo que implica una consecuencia inmediata y directa de la contravención (Artículo 1433-1434 del Código Civil).

En este caso el Código Civil, encuentra su aspiración en obligar a las partes, que se pruebe realmente que esos daños y perjuicios se han causado o que necesariamente

⁵ Lara Velado, Roberto. **Introducción al estado del derecho mercantil**. Pág. 23.



deban causarse; no siendo suficiente la simple reclamación o pretensión, a menos que se tratara de una cláusula referida a la indemnización.

En el tema de las obligaciones mercantiles, pasa lo contrario, existe un mandato para el deudor moroso que de pagar los daños y perjuicios, salvo pacto en contrario, en cuanto a la obligación tuviere por objeto una cosa cierta y determinada o determinable.

Los daños y perjuicios se cuantifican en relación al interés legal sobre el precio pactado en el contrato, a falta del mismo, por el que tenga en el plazo al día del vencimiento, el de su cotización en bolsa si se trata de títulos de crédito, y en defecto de lo anterior, el que fijen los expertos.

Esta situación favorece privilegiadamente al acreedor, es justa por cuanto que no entra a considerar si los daños y perjuicios realmente los provocó el cumplimiento del deudor. Esta situación también responde a la libre contratación y la prestación de servicios, en virtud que el comerciante no puede darse el lujo de perder, debido a irresponsabilidades. Lo cual generaría un detrimento en la pérdida de ganancias.

1.1.4 El derecho de la retención

Al hablar de la retención, tal tema es desarrollado en todo el libro V del Código Civil. Tal como ocurre en el Artículo 1715 del Código Civil al realizar ciertas circunstancias en el tema del contrato de Mandato, donde el mandatario puede retener objetos que tenga en su poder como consecuencia del mandato, si el mandante no le paga las



cantidades a las que tiene derecho por indemnización y reembolso de gastos efectuados.

1.2 Características de los contratos mercantiles

1.2.1 En relación a la representación para poder contratar

En el derecho mercantil opera lo que se llama “la representación aparente; ello implica que una persona se manifiesta como representante de otra, sin necesidad de contar con un mandato, como sería necesario en la contratación civil”.⁶ Esta singularidad del campo mercantil, implica por ejemplo que un agente vendedor llega a una tienda y realiza un negocio de suministro de mercadería en nombre de su principal; éste envía la primera remesa o realiza otro acto que denota el conocimiento que tiene de lo que en su nombre realiza el agente viajero.

Si el principal comerciante quisiera incumplir sus obligaciones de suministro, alegando que el agente viajero no tenía mandato para representarlo, su argumento carecería de fundamento porque en ese caso se dio la representación aparente, o sea, representar a otro sin mayores formalidades, siempre y cuando, expresa o tácitamente, se de la confirmación por parte del representado. Esta particularidad en el surgimiento del contrato mercantil se encuentra en el Artículo 670 del Código de Comercio, por medio de estos mecanismos se garantizan la prestación de servicios y movilidad de mercancías, sin más trabas.

⁶ Villegas. **Ob. Cit.** Pág. 16.



1.2.2 Cláusula compromisoria

El Código Procesal Civil y Mercantil en los Artículos 270 y 272 establecen que toda controversia relativa a los contratos puede dirimirse mediante juicio arbitral, si así se consigna en escritura pública. En el ámbito mercantil es distinto: un contrato puede discutirse mediante arbitraje sin necesidad de que la cláusula compromisoria conste en escritura pública, lo que viene a ser una característica del contrato mercantil. Conforme al Artículo 671 del Código de Comercio.

1.2.3 De los contratos por adhesión

En el contrato denominado por adhesión, se discute mucho en el ámbito de la doctrina, esa crítica radica tanto por la forma en que se da el negocio, como en lo que se refiere a su conveniencia para contener auténticas manifestaciones de voluntad. Sin embargo tiene una fuerte crítica especialmente, en el hecho de colocar al consumidor en una posición de desventaja frente al que le ofrece un bien o un servicio. Sin embargo, quienes lo defienden consideran que: “es el medio más adecuado para aquellas transacciones que se dan en grandes cantidades”.⁷ Por la rapidez que el mismo representa para contratar.

Por eso se ha considerado que esta modalidad de contrato es más susceptible de darse en el campo mercantil; aunque no es extraño a las relaciones civiles, aun

⁷ Mantilla Molina, Roberto. **Derecho mercantil**. Pág. 95.



cuando se le revisa de procedimientos diferentes. Por ejemplo, cuando se venden inmuebles por medio de compañías lotificadoras o constructoras, así como la contratación de servicios de teléfono fijo o móvil. En todo caso, el comprador está en imposibilidad de discutir los términos en que se le vende y por ello es un contrato por adhesión. En el campo comercial esta forma de contratar es lo más corriente.

Por eso es el Código de Comercio establece algunas reglas, tímidas por cierto, para interpretar los contrato por adhesión, con el objeto de proteger al contratante que recibe la oferta del contrato. Estos contratos, llamados en forma más técnica “Contratos por adhesión, son producto de la negociación en masa; son elaborados en serie, según la ley de los grandes números, sometidos a las leyes de una estandarización rigurosa, que por un proceso de tipificación contractual reduce al mínimo el esfuerzo de las partes y la pérdida de tiempo”.⁸

Muchos contratos de éste tipo se han aprovechado en algunas ocasiones de los contratistas, tal es el caso de las empresas de telefonía, tarjetas de crédito entre otros. Ahora nace la pregunta ¿Cómo puede lograrse que esos contratos por adhesión no sean contrarios a los intereses de la masa consumidora?

En Guatemala, no obstante de existir la Dirección en Protección al Consumidor, los mismos no ejercen un control en este tipo de contrato, no obstante aun cuando media denuncia, dicha dirección ha mantenido una actitud pasiva ante el consumidor. Acá los

⁸ Mantilla. **Ob. Cit.** Pág. 98.



consumidos se encuentran en un plano de desventaja. Por ende existe en muchos de los casos abuso por parte de los que prestan los servicios.

Por ello se hace necesario que el Estado cuente con un órgano que revise previamente los formularios, formularios, pólizas, proformas, antes que el mismo se utilizara con el público, tal como lo prevé el Código civil para los formularios de la empresa que presta servicios públicos; previsión que debió ser para todo contrato por adhesión. En cuanto al Código de Comercio se refiere, ha de distinguirse dos situaciones que disciplinan el contrato por adhesión:

a. Contratos mediante formularios

En los contratos estandarizados mediante formularios, su interpretación se rige por las siguientes reglas:

- **Se interpretan:**

En caso de duda, en sentido menos favorable de quien preparó el formulario. Lo cual hace colocar al contratista en desventaja por su aprovechamiento anterior a la suscripción del contrato. (Arto. 672 del Código de Comercio). Se debe tener presente que el comerciante siempre tendrá un fin y este fin es económico, no le interesa al bienestar económico del usuario. Por ello el derecho mercantil en el tema de



obligaciones tiende a protegerlo por verlo en un plan de desventaja, frente al comerciante.

Es mas esta garantía es un aval a favor de los derechos económicos de los particulares. Estos derechos garantizados plenamente por la Constitución Política de la República de Guatemala, y los cuales cobran vida en las demás leyes ordinarias del país.

- **Cualquier renuncia de derechos tiene validez si en la redacción del documento aparece en caracteres tipográficos más grandes o diferentes al resto del documento:**

Pues con ello se evita alguna malicia o mala fe del que redacta dicho contrato. Y,

- **Las cláusulas adicionales prevalecen sobre las generales:**

Aunque éstas no hayan sido dejadas sin efecto.

- **Contratos mediante pólizas:**

Según el Artículo 673 del Código de Comercio, existen contratos que se celebran mediante pólizas, tal como ocurre en el contrato de seguro, otros tales como las facturas donde se otorga una compraventa. Asimismo, mediante órdenes o pedidos,



como ocurre en el caso del suministro. En estos contratos puede suceder que los términos en que se contrató, difieran de lo que dice el documento.

Para ello se puede pedir la rectificación dentro de los quince días siguientes a aquél en que se recibe el documento; de lo contrario, se consideran aceptadas las condiciones consignadas. Asimismo, si la persona contra quien se reclama no contesta dentro de los quince días, se considera aceptada la rectificación.

En estos dos casos debe tenerse al silencio como tácita manifestación de voluntad. A estas formas de contratar también se le aplican las reglas de interpretación antes dichas.

1.2.4 La omisión fiscal

Es así, que en los actos jurídicos, sobre todo los que se refieren al tráfico patrimonial, están sujetos a cargas impositivas a favor del Estado. El hecho de que los sujetos contratantes fueran omisos en la tributación fiscal, puede ocasionar que esos actos adolezcan de ineficacia. Por la falta de pago de los impuestos correspondientes, y por ser estos a la vez para su validez, actos eminentemente formales.

Sin embargo, como el tráfico mercantil puede verse afectado en la buena fe comercial, cuando los sujetos omiten tributar con respecto a sus contratos y obligaciones, la ley establece que ello no produce la ineficacia de los actos o contratos mercantiles, pero esto no es garantía que se libre al obligado a no pagar los impuestos correspondientes.



Debe tenerse muy en cuenta que aparte de pagarse los impuestos respectivos, también está sujeto a sanciones, o lo que se conoce como la multa. Tal de leyes fiscales, sin que esta disposición libere a los responsables de las sanciones que tales leyes impongan.

1.2.5 La libertad en la contratación

El contrato ha de tenerse como la forma más perfecta de la manifestación de la voluntad y la expresión de la libertad jurídica. Asimismo, es una forma “por medio de la cual el Estado garantiza la libre voluntad de los ciudadanos en hacer o no hacer todo aquello que la ley le permite”.⁹

Nadie se encuentra obligado a contraer contrato con alguien. Por lo cual el Artículo 681 del Código de Comercio establece: que a nadie se le puede obligar a contratar sino cuando rehusarse a ello significa un acto ilícito o abuso de derecho.

Bajo pena que el mismo sea declarado nulo por concurrir los vicios del consentimiento y el más importante la Voluntad. Con ello se asegura la libertad de contratar, de disponer del patrimonio y así materializar la seguridad jurídica.

Ahora bien, se dan casos en que por prejuicio de variada índole un comerciante puede decidir que no contrata o negocia con sujetos de determinada religión, raza o

⁹ Peña Losares, Luis. **Libertades y garantías en el ámbito civil y mercantil**. Pág. 56.



situación económica. ¿Podría fundamentarse esa conducta en la libertad de contratación? No, porque ello sería un acto ilícito y un abuso de derecho.

Además, que puede darse comercios únicos para proveer un bien o un servicio, como por ejemplo: un monopolio, colocados en posición de privilegio.

1.2.6 Cláusula contractual o de la teoría de la imprevisión

Esta cláusula contractual, es también tenida como “Rebus Sic Stantibus, denominada como Teoría de la imprevisión”,¹⁰ esta teoría recoge un principio en el sentido que el contrato se cumple siempre y cuando las circunstancias o cosas “rebus” se mantengan “stantibus” en las mismas condiciones o situaciones iniciales.

El Código Civil en su Artículo 1330 y el Código de Comercio señala en el Artículo 688 que el deudor puede demandar la terminación del contrato únicamente en los de tracto sucesivo y en los de ejecución diferida, si sobrevienen hechos extraordinarios e imprevisibles que hagan oneroso el cumplimiento de la presentación.

Una determinación que se diera por esas circunstancias no afectaría las obligaciones ya cumplidas ni aquellas en las que ya se incurrido en mora. O sea, que se trata únicamente de obligaciones pendientes.

¹⁰ Villegas. **Ob. Cit.** Pág. 29.



El Artículo 688 del Código de Comercio, señala sobre el tema de una defectuosa redacción, porque no era necesario decir en qué clase de contratos puede operar la cláusula de la imprevisión, ya que es natural que únicamente puede serlo en los contratos sucesivos y no en los instantáneos.

A este respecto, los tratadistas Henri Mazeaud, dicen. “La teoría de la imprevisión... no se puede aplicar, por la fuerza de las cosas, más que los contratos sucesivos”.¹¹

En efecto, supone que se hayan tornado en exceso gravosas las obligaciones de una de las partes, en el curso de su incumplimiento. Por su parte el último párrafo del Artículo citado dice que la imprevisión no funciona en los contratos aleatorios ni en los conmutativos, si la onerosidad que sobreviene es riesgo normal del contrato.

Por ejemplo, si se contrata un seguro, sólo se ha pagado una prima y sucede el siniestro, aun cuando hubiera desproporción entre la prima y la indemnización, se podría invocar esta cláusula porque se trata de un contrato aleatorio, cuya desproporción entre las prestaciones es riesgo propio de su misma naturaleza.

1.2.7 El contratante definitivo

El Artículo 692 del Código de Comercio, da a conocer una particularidad del contrato mercantil; y que puede darse debido al poco formalismo del tráfico comercial. Cuando se celebra un contrato se debe saber de antemano quienes son las personas que lo van a concertar.

¹¹ Henri Mazeaud. **Manual de derecho civil**. Pág. 102.



Al fin y al cabo, el mismo concepto de contrato que da el Código civil así lo insinúa. Pero, en el mundo del comercio puede suceder otra cosa: una persona contrata con otra un determinado negocio, pero una de ellas lo hace como representante aparente, reservándose la facultad de designar dentro de un plazo no superior a tres días, quien será la persona que resultará como contratante definitivo.

Esta designación, para que surta efectos y vincule al designado, depende de que efectivamente éste acepte el contrato en forma personal o por medio de representante debidamente acreditado.

Ahora bien, que ocurre o ¿Qué sucedería si el designado no se vincula al contrato? Que el contratante original deviene en contratante nato. Donde más se configura este caso es en el contrato de transporte de cosas, cuando la documentación permite sustituir al consignatario.

1.3 La clasificación de los contratos

La clasificación en relación a los contratos también puede aplicarse a la designación que se hace sobre los contratos en el ámbito civil para lo cual puede hacerse referencia de la siguiente manera:



- **Contratos bilaterales**

“Contratos bilaterales son aquéllos en que las partes se obligan en forma recíproca”,¹² como en el caso de la compraventa, suministro, seguro, etc.

- **Unilaterales**

En este tipo de contratos ha de entenderse como “Aquellos contratos en que la obligación recae únicamente en una de las partes contratantes”.¹³ Como por ejemplo: la donación pura y simple, mandato gratuito.

- **Onerosos**

El contrato oneroso “*Es aquél en que la prestación de una de las partes tiene como contrapartida otra presentación*”.¹⁴ Es decir, ante una obligación se tiene un derecho, aunque no sean equivalentes las prestaciones. Ejemplo de ello: la compraventa, la entrega de la cosa y el pago de la misma por parte del comprador.

¹² Mosset, Jorge. **Manual de derecho civil**. Pág. 141.

¹³ *Ibíd.*

¹⁴ Villegas. **Ob. Cit.** Pág. 36.



- **Gratuitos**

Estos encuentran su fundamento en la liberalidad: “Se da algo sin esperar nada a cambio”.¹⁵ Es preciso señalar que en el mundo del derecho mercantil no hay gratuitos porque la onerosidad es principio de este derecho. Es la razón de existir, producir un beneficio de tipo económico.

- **Consensuales**

Los llamados contratos consensuales son aquellos que se perfeccionan en el momento en que las partes prestan su consentimiento. Ejemplo: la compraventa.

En este tipo de contratos ha de entenderse que para que “los mismos sean perfectos, nacen a la vida jurídica con la condición que se entregue la cosa objeto del negocio”.¹⁶ Podría referirse la compra de un vehículo donde el vendedor tiene la obligación de entregar dicho vehículo.

- **Nominados e innominados**

El contrato nominado “es el nombre por medio del cual se le conoce el tipo de contrato”.¹⁷ Si un contrato tiene un nombre proveniente de la ley o las costumbres de los comerciantes, es nominado. Por el contrario ocurre que un contrato es innominado, lo cual significa que carece de nombre o identificación.

¹⁵ Villegas. **Ob. Cit.** Pág. 36.

¹⁶ Brugi, Biagio. **Instituciones del derecho civil.** Pág. 89.

¹⁷ Ibid.



- **Principales y accesorios**

Es un contrato principal, “aquel contrato que subsiste por sí mismo, y no pende de otro”.¹⁸ Cuando un contrato depende de un principal este se denomina accesorio, como por ejemplo: la promesa de compraventa. Si los efectos jurídicos de un contrato dependen de la existencia de otro, es accesorio.

- **Conmutativos o aleatorios**

En el caso de Guatemala, la ley guatemalteca sigue la línea de esta clasificación como una subdivisión de los contratos onerosos; de manera que hay oneroso conmutativo y oneroso aleatorio. “El contrato conmutativo es aquel en que las partes están sabidas desde que se celebra el contrato, cuál es la naturaleza y el alcance de sus prestaciones (obligaciones), de manera que aprecian desde el momento contractual el beneficio o la pérdida que les causa o les podría causar el negocio”.¹⁹

En cambio, el contrato es aleatorio cuando las prestaciones dependen de un acontecimiento futuro e incierto que determina la pérdida o ganancia para las partes, tal situación ocurre en el contrato de seguro.

¹⁸ Villegas. **Ob. Cit.** Pág. 36.

¹⁹ *Ibíd.*



- **Típicos y atípicos**

El contrato es típico “cuando la ley lo estructura en sus elementos esenciales: aparece en el listado que da la ley dispone. Es atípico, esto significa sin tipicidad, cuando no obstante ser contrato, porque crea, modifica o extingue obligaciones, y donde la voluntad del humano está implícita, la ley no lo prevé en su existencia”.²⁰

- **Formales y no formales**

En el sentido al estudiar la forma, lo contractual, en el caso del Derecho mercantil se caracteriza por un mínimo de formalismo. Entonces, esta clasificación tiene mucho sentido en el tráfico comercial porque en él, cualquier forma de contratar, salvo casos expresos de la ley como en el caso de la constitución de sociedad y fideicomiso; tiene validez y vincula a las partes. “El contrato es formal cuando ella hace nacer el vínculo; la ausencia de la formalidad anula el contrato”.²¹

El contrato es no formal, cuando el vínculo no deja de surgir por la ausencia de alguna formalidad. Esto último es la base y regla en el derecho mercantil.

²⁰ Boneo, Eduardo. **Derecho civil**. Pág. 94.

²¹ Villegas. **Ob. Cit.** Pág. 91.



- **Condicionales y absolutos**

Un contrato es condicional cuando las obligaciones que genera se sujetan a una condición suspensiva o resolutoria; y es absoluto, cuando su eficacia no está sometida a una condición.

- **Instantáneos y sucesivos**

“Cuando un contrato se consuma o cumple de una vez en el tiempo, se clasifica como instantáneo”.²² Ahora bien, si las obligaciones se van cumpliendo dentro de un término o plazo que se prolongue después de celebrado el contrato, se le llama sucesivo o de tracto-sucesivo.

²² Villegas. **Ob. Cit.** Pág. 58.



CAPÍTULO II

2. El contrato de transporte

2.1 Antecedentes

En la etapa preindustrial el viaje era lento e inseguro, todo esto se debía a la inexistencia de medios de transporte eficaces. Todo el tránsito por tierra se hacía a lomos de animales: caballos, mulas, camellos; o en los carruajes tirados por dichos animales, en las pocas carreteras y caminos que existían. “Pero el transporte del traslado de grandes mercancías se realizaba por mar, o por vías fluviales.

Esto ocurrió en la Edad Media, las carabelas que oscilaban en transportar alrededor de unas trescientas toneladas de carga, o en embarcaciones que soportaban alrededor de quinientas toneladas”.²³

El transporte por tierra era usado para llevar mercancías ligeras y de alto valor estimativo y personas. Agregado a ello la seguridad para protección de los mismos. Normalmente los circuitos en los que se movían los artículos eran cortos, ya que no solían sobrepasar el ámbito interregional. “Era llevado a cabo por arrieros profesionales especializados, que durante muchos siglos se agruparon en gremios privilegiados”.²⁴

²³ Rodríguez, Joaquín. **Derecho mercantil, contrato de transporte**. Pág. 84.

²⁴ *Ibíd.*



El transporte de mercancías pesadas y voluminosas requería más medios. También solía tener circuitos cortos, de ámbito local o regional, que dependían de las festividades y los mercados.

En este tipo de transporte era responsabilidad de personas vinculadas al pueblo productor, que, de manera temporal y de forma estacional, al finalizar las tareas agrícolas se dedicaban al comercio, por turnos, entre los jóvenes y adultos del pueblo. Pero también existió transporte de larga distancia, con productos de poco peso y alto valor añadido, tales como el aceite de oliva.

En aquel entonces existían dos tipos de vías:

a. Los caminos de herradura

Donde sólo podían circular: mulas, bueyes, caballos y personas.

b. Las carreteras

En las cuales solo podían circular los carros. Las carreteras eran escasas, y sólo unían las principales ciudades. Eran caminos inseguros.

c. De transporte fluvial y marítimo



En este caso, los barcos permitían una mayor carga, por lo que eran más rentables, pero necesitaban lugares de puerto donde arribar. En todas las ciudades importantes de la costa, o en los ríos navegables, había puerto; pagado tanto por el municipio como por las cofradías de los mercaderes. Estos puertos tuvieron una infraestructura muy compleja, para garantizar la buena marcha de las transacciones. Actuaron como lugar de mercado.²⁵

Por otra parte durante la época de la Revolución Industrial, el transporte consigue un avance espectacular, fundamentalmente por dos motivos: la creación de una vía segura y adecuada para el transporte, y una máquina potente y regular.

Estas características las tuvo el ferrocarril, que fue el gran medio de transporte que impulsará la revolución industrial, no sólo porque colocarán las mercancías en el mercado en grandes cantidades, sino porque él mismo demandó gran cantidad de productos industriales.

Por otra parte la máquina de vapor, la cual se aplicara al transporte como se consigan estos avances. El transporte por ferrocarril permitió en su momento, al disponer de una vía privada y rápida a las sociedades, transportar grandes cantidades de mercancía de una manera segura, rápida y regular. No obstante, de ser lenta pues inicialmente era impulsado a 25 kilómetros por hora.

²⁵ Rodríguez. **Ob. Cit.** Pág. 152.



Por su parte la aplicación de la máquina de vapor a la navegación será un avance cualitativo importante, pero no podrá competir con ventaja contra los veleros hasta bien entrado el siglo XX, cuando se inician a elaborar enormes embarcaciones metálicas de gran tonelaje y se reduzca la carga de carbón. En los primeros barcos de vapor la carga de carbón necesaria para hacer funcionar la máquina ocupaba la mayor parte del espacio útil.²⁶

Es así, que pasa el tiempo y a inicios del siglo XX se consiguen los primeros derivados bondadosos del petróleo de manera industrial, y se logra tratar la hevea para obtener caucho. Por lo cual nace el asfaltado de las carreteras y se obtiene, con el motor de explosión y la rueda de caucho, un vehículo rápido, tanto como el tren, y seguro, pero mucho más versátil.

Al no depender de la vía férrea puede llegar a todas partes, lo que le hace muy superior al ferrocarril. Al no depender de la vía férrea puede llegar a todas partes, lo que le hace muy superior. “Pero habrá que esperar al asfaltado de las carreteras para que se note la ventaja”.²⁷

Los vehículos automotores, fueron aumentando progresivamente su capacidad de carga, hasta que aparecen los camiones. Sin embargo, las carreteras, que hasta el

²⁶ Uría, Rodrigo. **Tratado de derecho mercantil español**. Pág. 78.

²⁷ *Ibíd.*



momento habían estado infrautilizadas por falta de un vehículo adecuado, toman pronto un protagonismo decisivo. En el caso del transporte por carretera evita la carga y descarga del tren (dos operaciones menos), y también el almacenamiento en la estación, esto solo hace al transporte por carretera más barato.

Por otra parte, en esa misma época los barcos a vapor desplazan a los veleros, y la aviación comienza a desarrollarse hasta alcanzar un protagonismo decisivo en el transporte de viajeros, mercancías perecederas y productos de poco peso y volumen, pero de alto valor añadido, como las flores o las joyas. Los grandes volúmenes de mercancía a larga distancia y el comercio internacional, siguen estando en manos de la marina mercante.

Hoy en día el sector del transporte es esencial para el funcionamiento de los países, por eso es el Estado quien construye las infraestructuras viarias: carreteras, vías de ferrocarril, puertos y aeropuertos, que todos pueden utilizar más o menos libremente. Para cualquier zona subdesarrollada la construcción de una carretera es una garantía, y una condición, de desarrollo.

2.2 Generalidades

Es importante hacer énfasis sobre la situación que antes de entrar en vigencia el actual Código de Comercio en Guatemala, el contrato de transporte se encontraba contenido en el Código Civil.



Sin embargo, tomando en cuenta las aportaciones doctrinarias y sobre todo la dinámica en el derecho mercantil es un negocio que se desenvuelve con las características más significativas del tráfico comercial o sea son actos en masa y precedidos de una organización empresarial, por ello es que se traslada al Código de Comercio, al Libro V del Código de Comercio, en el mismo se regulan una serie de contratos que serán considerados como de naturaleza mercantil. Es importante señalar que el contrato de transporte era referido en forma escueta y pobre en el Código Civil. Al menos en el apartado que lo regula dicho capítulo lo describe en tres secciones:

- a. La Primera, que se refiere a las disposiciones generales del contrato de transporte;
- b. La Segunda, que desarrolla el transporte de personas; y
- c. La tercera que trata del transporte de cosas. Esta sistematización de las normas, a pesar de ser más técnicas en su presentación, adolece de algunas disposiciones confusas que no existían en el Código civil.
- d. El transporte, como actividad que facilita el desplazamiento de personas o cosas de un lugar a otro, y sobre todo el contrato de transporte de personas objeto de la presente pieza de investigación.

Por diversas razones, el contrato mercantil de transporte, como actividad mercantil, no funciona al arbitrio de los comerciantes: se sujeta a leyes y reglamentos dictados



por el Estado, asimismo sujeto a normativas de tipo internacional, lo cual incide en el campo contractual. Asimismo, si se trata del transporte a nivel internacional, tanto de personas como de cosas, existen tratados o convenios internacionales que también surten efectos en este contrato.

2.3 Concepto de contrato de transporte

El Artículo 794 del Código de Comercio, se debe de tener un sujeto conocido como “porteador”, como aquel que se obliga, por un precio, a conducir personas o cosas de un lugar a otro. Este concepto es aplicable al contrato de transporte terrestre, al aéreo o el agua como vía de comunicación, ya que el régimen jurídico del negocio es genérico, esto basado en lo referido en el Artículo 795 del Código de Comercio.

Es importante indicar que también el transporte es el traslado de personas o cosas, de un lugar a otro, en el espacio. Ha de concebirse como ese acto de ejecutar dicho traslado configura la celebración del contrato, que constituye el convenio en virtud del cual, el porteador se obliga mediante remuneración a trasladar personas o cosas de un lugar a otro.

El objeto del contrato es, entonces, “la presentación del resultado de una actividad, que la efectúa el porteador a su propio riesgo, valiéndose generalmente de su propia organización”.²⁸

²⁸ Villegas. Ob. Cit. Pág. 179.



Jurídicamente, el contrato de transporte entra en la categoría de la locatio operis, y se caracteriza por la particularidad del resultado prometido, consistente en el traslado de un lugar a otro de personas o cosas.

La actividad, la obra, la prestación de servicios, se considera un opus fungible e indivisible. Es fungible por cuanto el porteador puede efectuarlo por sus propios medios y con su propia empresa, o valiéndose de los medios de otros y de una organización ajena.

Es indivisible, en virtud de que el contrato se ejecuta al poner a la persona o a la cosa en su lugar de destino, independientemente de que el transporte hubiese sido asumido por uno o varios porteadores sucesivos.

El porteador, a cambio de la prestación de sus servicios, recibe el pago de un precio determinado en el contrato.

Esquemmatizado así el contrato de transporte, se debe anotar que dicho contrato se diferencia de la convención mediante la cual se pone a disposición de otra persona un medio de transporte, para que lo utilice por un tiempo determinado, o por uno o más viajes, sea que tal disposición se refiera al medio puro y simple del transporte, o al medio de transporte pero dotado del personal necesario para su funcionamiento.

Este contrato, que se califica de arrendamiento o alquiler del medio de transporte, como se puede apreciar, se sale del campo de la locatio operis, pues no existe la



contratación de un servicio determinado, sino solamente de uno de los medios para que otra persona pueda ejecutar un transporte.

Conforme con lo ya señalado, puede decirse entonces que: “el transporte consiste en hacer recorrer un itinerario determinado a una persona o a una cosa, trasladándola de un lugar a otro o volviéndolas al lugar de partida. Ese traslado puede motivar o no un contrato. Existe contrato, cuando se formaliza el acuerdo para efectuar dicho desplazamiento. Pero cuando se presente como un mero hecho, no surgido de un acuerdo contractual, no existe contrato de transporte, aunque susceptible también de producir efectos jurídicos”.²⁹

Es el caso del transporte de cosas que realiza su propio dueño, o el transporte que le realiza una persona a otra, por simple acomodamiento de amistad. Existe, por tanto un transporte contrato y un transporte hecho.

Existen el transporte de cosas y el de personas. El primero tiene por objeto el traslado en el espacio de cosas materiales. El segundo, tiene por objeto trasladar personas de un lugar a otro.

²⁹ Villegas. **Ob. Cit.** Pág. 180.



2.4 Clases de contrato de transporte

El contrato de transporte se clasifica atendiendo diversos aspectos, tomándose en cuenta que el espacio en que se va a llevar a cabo la actividad de transportación, se hablaría de contrato de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial. En esa línea puede hacerse referencia al punto de vista que clasifica la actividad y no al contrato en sí. Si el porteador actúa solo o utiliza los servicios de terceros para el cumplimiento de su obligación, se clasifica el contrato en unitario y acumulativo. Esta última clasificación, que podría encontrar acierto en los Artículos 796 y 797 del Código de Comercio, aunque no debe tomarse como algo aplicable al caso guatemalteco, ya que las normas citadas se refieren a la responsabilidad del porteador cuando el servicio no lo proporciona en forma estrictamente personal. Aunque en el caso de Guatemala, puede referirse a dos clases de transporte:

- Contrato de Transporte de personas; y
- Contrato de Transporte de Cosas

En ambos casos el porteador puede ser una o varias personas; y el servicio puede prestarse por aire, tierra o agua. En virtud de los anteriores puede explicarse las distintas variantes, para lo cual ha de hacerse ver determinadas generalidades en ambos tipos de contrato, haciendo énfasis lo siguiente:

- a. El concepto de contrato de transporte, es un término de tipo genérico o sea para personas o cosas ello de conformidad con el Artículo 794 del Código de Comercio.



- b.** El régimen legal del contrato se aplica al transporte por tierra, aire o agua, ello según el Artículo 795 del referido cuerpo normativo.

- c.** En el caso del porteador tiene una responsabilidad personal, aun cuando utilice los servicios de terceros, ello significa que se obliga en forma directa con el que adquiere el servicio, según el Artículo 796 del Código de Comercio. Esto es importante para poder identificar y definir sobre el tema de la obligación, a quien puede exigírsele la prestación del servicio, y para verificar responsabilidades en caso de incumplimiento.

- d.** Cuando intervienen varios porteadores, la responsabilidad de cada uno se limita al ámbito de su respectiva ejecución, en base al Artículo 797 del Código de Comercio.

- e.** La intervención de dos o más porteadores origina el llamado transporte combinado. En este caso, si el porteador tiene su domicilio en Guatemala, está sujeto a las leyes y tribunales de la República, aunque el transporte se hubiese iniciado o concluido fuera del territorio nacional, basado en el Artículo 798. Y,

- f.** Los derechos que se quisieran reclamar como consecuencia del contrato de transporte prescribe en seis meses, plazo que corre a partir de haber terminado el viaje o de la fecha en que la persona o las cosas debieron llegar a su destino, según el Artículo 799 del Código de Comercio.



El transporte de cosas se concluye entre dos partes: remitente, que es aquél por disposición del cual se efectúa el servicio de transporte, y el porteador, la persona que se compromete a efectuarlo o hacerlo por otro también conocido como expedicionista-porteador.

2.5 Actores intervinientes en el contrato de transporte de cosas

Para este tipo de contratos es necesaria la concurrencia de los siguientes actores:

a. El expedicionista o porteador

Es también conocido como el porteador contratos de transporte en nombre propio, pero por cuenta del remitente, y es por consiguiente, un comisionista en transporte. El porteador es quien se encarga del transporte, y resulta indiferente que para la realización del transporte, se valga de él de su propia organización (vehículos y personal) o de medios ajenos.

b. Destinatario

Es aquél a quien las cosas transportadas están dirigidas y deben ser entregadas. Es un extraño al contrato, aunque se beneficie de él. El transporte de cosas, asume en este caso, la figura del contrato a favor del tercero, y adquiere el destinatario un derecho propio distinto al del remitente.



2.6 Naturaleza jurídica

En cuanto a su ubicación dentro de las dos ramas que tradicionalmente forman el Derecho privado, no existe ninguna duda de que el contrato de transporte, particularmente en el Derecho guatemalteco, es un contrato mercantil, ya que se encuentra tipificado dentro de los contratos particulares que contiene el Código de Comercio.

Sin perjuicio de que al darse como fenómeno de tráfico comercial, la voluntad de la parte que presta el servicio de transporte se sujeta a las previsiones que le imponen leyes de carácter público, no modificables por la autonomía de la voluntad: tarifas o precios del transporte, rutas, horarios, categorías, etcétera.

Dentro del tema de la naturaleza jurídica del contrato de transporte, algunos tratadistas ubican a este tipo de contrato semejante a un contrato de arrendamiento de servicios, un contrato de locación de obra.

Aunque puede referirse que es una zona intermedia entre el arrendamiento de servicios y el de obra por nuestra parte, en ese orden de ideas la interpretación del derecho guatemalteco, ha de considerarse al contrato de transporte como un medio para la prestación de un servicio público, con características propias y destinadas a funcionar como unidad contractual autónoma.



2.7 De las características del contrato de transporte

- a. Consensual;
- b. Bilateral;
- c. Oneroso;
- d. Principal; y
- e. Conmutativo

2.8 Tipos de contrato de transporte

El contrato de transporte se clasifica atendiendo diversos aspectos. Si se toma en cuenta el espacio en que se va a llevar a cabo la actividad de transportación, se hablaría de contrato de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial. Pero, desde este punto de vista se clasifica la actividad y no al contrato en sí.

Si el porteador actúa solo o utiliza los servicios de terceros para el cumplimiento de su obligación, se clasifica el contrato en unitario y acumulativo. Esta última clasificación, que podría encontrar su asidero en los Artículos 796 y 797 del Código de Comercio, tampoco ha de considerarse aplicable al ordenamiento jurídico, ya que las normas citadas se refieren a la responsabilidad del porteador cuando el servicio no lo proporciona en forma estrictamente personal. En el caso de Guatemala, sólo se referirá a dos clases de transporte:



- a. Contrato de Transporte de personas; y
- b. Contrato de Transporte de cosas.

El porteador puede en ambos casos ser una o varias personas; y el servicio puede prestarse por aire, tierra o agua. En razón de lo anterior, nos dedicaremos a explicar cada una de estas variantes, pero, antes es necesario señalar lo que el derecho mercantil establece como generalidades para ambas clases de contrato, siendo ellas las siguientes:

- a. El concepto de contrato de transporte, es genérico o sea para personas o cosas. Tal como lo refiere el Artículo 794 del Código de Comercio;
- b. El régimen legal del contrato se aplica al transporte por tierra, aire o agua, según el Artículo 795 del Código de Comercio.
- c. El porteador tiene una responsabilidad personal, aun cuando utilice los servicios de terceros, esto es fundamental para solicitar el cumplimiento de la obligación, conforme el Artículo 796 del Código de Comercio.
- d. Cuando intervienen varios porteadores, la responsabilidad de cada uno se limita al ámbito de su respectiva ejecución, según el Artículo 797 del mismo código.



- e. La intervención de dos o más porteadores origina el llamado transporte combinado. En este caso, si el porteador tiene su domicilio en Guatemala, está sujeto a las leyes y tribunales de la República, aunque el transporte se hubiese iniciado o concluido fuera del territorio nacional, según el Artículo 798 del código en mención, y

- f. Los derechos que se quisieran reclamar como consecuencia del contrato de transporte prescribe en seis meses, plazo que corre a partir de haber terminado el viaje o de la fecha en que la persona o las cosas debieron llegar a su destino, Artículo 799 de la ley anteriormente citada.

2.9 Transporte de personas

El contrato de transporte de personas "tiene por fin conducir al sujeto de un lugar a otro".³⁰ Esta persona recibe el calificativo de pasajero. En el presente rubro se realizará un análisis sobre las particularidades elementales de esta modalidad contractual.

2.10 Elementos del contrato

Los elementos del contrato de transporte de personas, pueden dividirse en: personales, reales y formales.

³⁰ Vivante, César. **Tratado de derecho mercantil**. Pág. 95.



a. Personales

Son el porteador y el pasajero. “El porteador es la persona individual o jurídica, que contraen la obligación de conducir al pasajero de un lugar a otro”.³¹ Para que el porteador pueda prestar el servicio necesita autorización previa derecho de línea, de la Dirección General de Transportes, pertenecientes al Ministerio de Economía, cuando se trata de transporte extraurbano; o de las autoridades municipales, cuando se trate de transportación urbana. Con relación a esta última, el Código Municipal establece que el transporte urbano es un servicio público que las municipalidades pueden prestar discrecionalmente.

Por lo anterior y en cuanto al funcionamiento de la empresa del porteador le son aplicables la Ley de Transportes –Decreto 253 del Congreso- y el Código municipal; así como los reglamentos y ordenanzas que se dicten para la adecuada efectividad de la ley. Ello incluye el precio del transporte, rutas, horarios, cargas impositivas, etc. En cuanto al elemento personal, pasajero, su interés radica en que se le conduzca de un lugar a otro, conforme las estipulaciones con que se ofrece el servicio; y, como estas están establecidas de antemano, se considera que en la mayoría de los casos es un contrato por adhesión.

³¹ Villegas. **Ob. Cit.** Pág. 152.



b. Reales

En el contrato de transporte “el elemento real es el valor o precio del pasaje que el porteador tiene derecho a cobrar y el pasajero obligación de pagar”.³² Este precio o pasaje se encuentra determinado en interés público y no puede ser alterado sin autorización previa de las dependencias administrativas que correspondan.

Ahora bien, si la trasportación no obedece a la explotación de una línea autorizada, por ser negocios ocasionales, este precio va a resultar de un convenio entre las partes contratantes. Se considera también que es elemento real de este contrato, el equipaje u objeto que el pasajero tiene derecho a llevar como consecuencia del contrato, dentro de volúmenes que el porteador acepta conducir como parte de sus obligaciones.

Pero este elemento puede considerarse circunstancial, porque el pasajero puede no llevar equipaje o bien la naturaleza del servicio no lo permite, tal es el caso del transporte urbano regular; se dice regular, pues al menos en la Ciudad de Guatemala, el transporte urbano que conduce a los pequeños comerciales hacia los sitios de mercado, en donde, además de los pasajeros, se trasportan fardos de mercadería, bultos entre otros.

³² Morandi, Juan Carlos. **Derecho comercial**. Pág. 154.



c. Formales

Aun cuando el contrato mercantil se puede contratar en forma muy flexible. El transporte se encuentra sujeto a la formalidad del boteo o billete que el porteador está obligado a entregar al pasajero, “como prueba del contrato celebrado”.³³

Los elementos de forma son simples tal como lo hace ver el Artículo 804 del Código de Comercio, como las leyes y reglamentos del transporte extraurbano establecen los requisitos mínimos de tales boletos: nombre de la empresa, fecha del viaje, equipaje que se lleva, precio del pasaje, origen y destino de la transportación, fecha del servicio, etc.

Esos boletos están estandarizados en cuanto a sus elementos generales y se reducen a un mínimo considerable cuando se trata de transporte urbano; así podemos observarlo en el boleto que nos extienden al abordar un autobús en la ciudad capital, lo que es consecuencia de la práctica del tráfico comercial.

En resumen, con el boleto o billete se prueba la existencia de un contrato de transporte, así como todos los derechos y obligaciones que genera la relación jurídica, tanto para el porteador como para el pasajero.

³³ Morandi. **Ob. Cit.** Pág. 155.



2.11 Características especiales en el contrato de transporte de personas

a. Responsabilidad del porteador en cuanto al pasajero

En la realización y cumplimiento de un contrato de transporte de personas, el porteador puede devenir en sujeto responsable de pagar daños y perjuicios que cause el vehículo, aun cuando quien lo conduzca no sea empleado del porteador o se le hay encomendado aunque sea de manera transitoria.

Esta responsabilidad se refiere, tanto a los daños y perjuicios que se causaren al pasajero, como los que sufre un tercero como consecuencia de la actividad de transportación, con fundamento en las disposiciones del Código Civil en materia de responsabilidad civil. Esta responsabilidad regulada en el Artículo 800, no existe si se comprueba que el sujeto damnificado ha dado lugar a que se le cause el daño o perjuicio, sobre todo cuando se actúa con manifiesta violación de leyes y reglamentos. “También es responsable el porteador de los daños que cause al pasajero por el atraso o incumplimiento del contrato si existe culpa de la empresa”.³⁴

Si se trata de transportación aérea, el porteador responde de los gastos que se ocasionen al pasajero cuando por cualquier causa se cambie de ruta o bien no se pueda inicial el vuelo en la fecha u hora convenida, como una forma de garantizarle un buen servicio, ello conforme al Artículo 803.

³⁴ Villegas. **Ob. Cit.** Pág. 163.



Por eso es cuando una persona tiene que pernoctar en una ciudad de donde debe partir, debido a que el vuelo no puede despegar, cualesquiera que sea la causa, el regreso al hotel, el hospedaje, la alimentación, etcétera, son gastos que debe cubrir el porteador. Ello sucede así en el transporte aéreo internacional y en igual forma procede dentro del territorio nacional, conforme la última norma citada.

b. Responsabilidad del porteador en cuanto al equipaje

Los daños que ocasiona la transportación pueden recaer también en el equipaje del pasajero. “Si el valor del equipaje fue declarado al momento de celebrarse el contrato, esa suma sirve de parámetro para determinar la cuantía del daño a pagar”.³⁵

Sin embargo, para que no exista un enriquecimiento indebido por parte del pasajero, se establece que la cuantía a pagar se rebajará si se prueba que la declaración sobrepasa el valor real del equipaje. Ahora bien, como puede suceder que el valor no se haya declarado, la ley establece que en ese caso la responsabilidad del porteador se limitará a una cantidad igual, por Kilogramo de equipaje, al importe del pasaje o precio que corresponda a un recorrido de cincuenta kilómetros, de conformidad con el Artículo 801 del Código de Comercio.

Si un objeto o equipaje pesa treinta kilogramos y se le pierde a un pasajero cuyo recorrido fue de 150 kilómetros, habría que determinar el valor del pasaje en su tercera parte para cuantificar la responsabilidad del porteador.

³⁵ Mosset. **Ob. Cit.** Pág. 202.



Esta norma, tiene la apariencia de no ser la correcta, pues debería sustituirse por un procedimiento más efectivo en la determinación del monto del daño, ya que el valor del pasaje está fijado en razón de la persona y no del equipaje que puede llevar; de donde puede resultar una responsabilidad minúscula para preparar un daño mucho mayor. En el caso de transportar cosas o bienes, o mercancías de valor noble.

Puede ocurrir que el equipaje no sea entregado al porteador para su control. Sucede con objetos de reducido volumen que el pasajero lleva en sus manos. Por este equipaje el porteador no adquiere responsabilidad en el caso de pérdida o avería, a menos que el pasajero pruebe que el daño proviene de una causa imputable al porteador, este equipaje conocido como equipaje de mano, Artículo 802 del Código de Comercio.

2.12 El transporte de cosas

El contrato de transporte de cosas se va a referir siempre a la actividad de la transportación de un lugar a otro de mercancías, o cosas mercantiles, cuya propiedad, por la propia naturaleza de la relación, es ajena al porteador y sin necesidad de que lo diga la ley, como sucede en el Artículo 794 del código en mención, ya que si el objeto transportado fuera propiedad del porteador, no tendría por qué hablarse de la existencia de un contrato.



2.13 Elementos del contrato de transporte de cosas

Para el estudio de este contrato se divide el estudio del mismo en elementos personales, reales y formales.

a. Personales

En el contrato de transporte de cosas los sujetos del contrato reciben las siguientes denominaciones: cargador, remitente o consignante, “es la persona que por cuenta propia o ajena contrata con el porteador la conducción de la cosa mercantil. Porteador, fletante o transportista, es la persona encargada de la conducción del objeto a transportar. Y, consignatario o destinatario, es la persona a quien se le entregará la cosa transportada en el destino final de la conducción”.³⁶

Regularmente es el adquiriente del objeto transportado, quien puede ser substituido por el encargado antes que el inicialmente indicado no haya pedido la entrega de la mercancía. Semánticamente es preferible el termino destinatario.

b. Reales

Los elementos reales del contrato de transporte se constituyen por las mercaderías o cosas que se transportan; y el flete, término con el que se conoce el precio de la transportación.

³⁶ Villegas. **Ob. Cit.** Pág. 163.



c. Formales

El Artículo 808 del Código de Comercio, establece que el porteador debe extender al cargador un comprobante que acredite haber recibido la cosa a transportar; este comprobante es un documento en donde deben constar todos los términos del contrato, por lo que la forma escrita deviene en obligatoria. A la par de dicho comprobante, el cargador puede exigir al porteador que le extienda una carta de porte o un conocimiento de embarque, según el caso, que viene a completar la forma escrita en el transporte de cosas.

2.14 Sobre las características del contrato de transporte de cosas

- **Derecho y obligaciones del cargador**

Cuando el cargador entrega las cosas al porteador, debe trasladarle todos aquellos documentos que faciliten la transportación: pólizas, facturas, catálogos, etc. Asimismo, debe informarle sobre la dirección del destinatario, el lugar para la entrega de las cosas; embalar las cosas transportables, indicando el número, peso, género, y calidad de los objetos enfardados; pagar el flete, a menos que se pacte que es a cobrar, ya que en ese caso quien va a pagarlo es el destinatario.

Ahora bien, si el cargador falta a las obligaciones señaladas, especialmente las que se refieren a las cualidades, cantidades y documentación de las cosas, los daños que



ocasione le son imputables al mismo. Además, debe responder de vicios ocultos de la cosa transportada, conforme al Artículo Artos 805, 806 y 807 del Código de Comercio.

- **Derechos y obligaciones del porteador**

A cambio del flete que el porteador, fletante o transportista tiene derecho a cobrar, se obliga:

- Expedir el comprobante del contrato a los títulos de crédito que se le requieran;
- Poner las cosas a disposición del destinatario al concluir la conducción y darle aviso inmediato del mismo hecho, en el caso de que el lugar de destino no sea el domicilio del destinatario.
- Cobrar el valor de las cosas transportadas cuando así lo hayan pactado con el cargador.
- Responder de los daños ocurridos a las cosas, por averías o retrasos en el tiempo de transportación, salvo las excepciones que para este deben establecer la ley. En el caso de la obligación por retardo puede exonerársele al porteador convencionalmente, si cobra un flete menor al establecido en las tarifas ordinarias y siempre que el cargador tenga la opción de contratar sobre la base del flete que más le convenga.



- No adquiere tampoco obligación de responder por avería o pérdida, cuando los objetos son transportados al descubierto, no obstante que las cosas necesiten transporte cerrado, contando desde luego con la autorización escrita del remitente; en el caso de que se transporten substancias explosivas, corrosivas o de naturaleza peligrosa; y también si la manipulación de los objetos transportador está a cargo de personas designadas por el remitente.

Por uso sistemático que hace el Código de Comercio de los términos avería o pérdida, es prudente aclarar que la avería es una pérdida que sucede cuando la cosa transportada sufre un daño que demerita sus características cualitativas; y la pérdida cuando la cantidad de cosas entregadas para la transportación no coincide con la que se entrega al destinatario.

a. Obligaciones y derechos del destinatario

La persona que resulte destinatario de las cosas transportadas, tiene las siguientes obligaciones y derechos:

- **Obligaciones**

Recibir las cosas en un término de veinticuatro horas a partir del momento en que el porteador las ponga a disposición suya. Si fuere el caso, sólo está obligado a recibir las que no hayan sufrido avería, Artículo 812 del Código de Comercio.

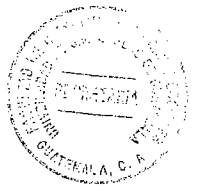
- Si el porteador se lo requiere, abrir y reconocer los bultos en el momento de la recepción. Artículo 813 de referido cuerpo normativo.



- Pagar el flete, si es a cobrar al momento de la recepción; y
- Pagar el precio de las cosas, cuando el porteador tiene encargo de cobrarlo conforme al Artículo 815 del citado cuerpo normativo.

b. Derechos

- No recibir las cosas averiadas; y
- Negarse a abrir y reconocer los bultos en el acto de la recepción. Se hace referencia únicamente estos dos derechos, porque de la enumeración de obligaciones se puede deducir que a cada una de ellas le corresponde un derecho correlativo. Por ejemplo, de la obligación de pagar el precio de la cosa, deviene el derecho a que se le entregue la misma.





CAPÍTULO III

3. El transporte aéreo

3.1 El desarrollo de las aeronaves y su importancia en el comercio

Uno de los sueños más anhelados del hombre fue el de volar y es así como inicia una búsqueda constante para inventar aparatos que le permitan surcar los aires. Es así que Lilienthal, inspirándose en los pájaros, creó un planeador con línea aerodinámica. También se considera a Leonardo da Vinci, como el precursor de la creación de aeronaves.

Por su parte el inventor rumano Traian Vuia, diseñó, construyó y logró hacer volar el primer avión autopropulsado más pesado que el aire. Los hermanos Wright habían conseguido realizar su primer vuelo el 17 de diciembre de 1903, tres años antes que Vuia pero emplearon una catapulta para lograr el despegue.

La navegación aérea debe entenderse como: “el conjunto de técnicas y procedimientos que permiten conducir eficientemente una aeronave a su lugar de destino, asegurando la integridad de los tripulantes, pasajeros, y de los que están en tierra. La navegación aérea se basa en la observación del cielo, del terreno, y de los datos aportados por los instrumentos de vuelo”.³⁷

³⁷ Vivante. **Ob. Cit.** Pág. 126.



Por otra parte gracias al uso de contenedores aéreos y al diseño de nuevos aviones destinados a carga, el volumen de mercancías transportado por este medio se incrementa año tras año. Los adelantos de la navegación aérea, de las telecomunicaciones y de las facilidades electrónicas han permitido que la aviación haya progresado de forma asombrosa.

El transporte aéreo es la modalidad de transporte más regulada en el globo terrestre. A raíz de la Segunda Guerra Mundial, la mayoría de los países del mundo suscribieron el Convenio de Chicago en 1944, donde se sentaron las bases de las regulaciones del transporte aéreo.

Al desarrollarse en el medio aéreo, goza de la ventaja de la continuidad de éste, que se extiende sobre tierra y mar, pero está limitado por la necesidad de costosas infraestructuras y mayor coste económico que el resto de los medios de transporte.

El primer vuelo autopropulsado de un aeroplano tuvo lugar en el año de 1903 y fue protagonizado por los hermanos Orville y Wilbur Wright, considerados padres de la aviación moderna.

Dentro del ámbito civil, el servicio de transporte aéreo incluye dos grandes categorías:

- Aviación comercial: que puede ser regular el cual significa líneas aéreas.
- No regular.



Las líneas aéreas se caracterizan por estar sujetas a itinerarios, horarios y frecuencias, independientemente de la demanda que posean. Los servicios no regulares son también conocidos como “a demanda”.³⁸

El sector que presta servicios de transporte de pasajeros o carga es conocido en su conjunto como “Industria aerocomercial”. Por su parte la “Aviación Comercial”, que comprende el resto de vuelos tanto comerciales como privados (escuelas de pilotos, fotografía aérea, ambulancia aérea, tratamientos agrícolas, extinción de incendios...).

El transporte aéreo es la forma de transporte moderno que más rápidamente se desarrolló. Aunque los pioneros de la aviación en Estados Unidos, Orville y Wilbur Wright, hicieron el primer vuelo en el aparato más pesado que el aire en Kitty Hawk, Carolina del Norte, en especial el año de 1903, no fue hasta después de la Primera Guerra Mundial, el transporte aéreo alcanzó un lugar destacado en todos los países.

Después de la Segunda Guerra Mundial, los transportistas aéreos comerciales recibieron un mayor impulso cuando los propulsores de los aviones se hicieron más grandes y eficientes. “Un avance importante tuvo lugar en 1958 con la inauguración, por parte de las líneas aéreas británicas y estadounidenses, del avión a reacción para el transporte comercial. Aparte de los aviones supersónicos, un gran avance en los viajes aéreos fue la introducción, en el año de 1970, del Boeing 747, el llamado

³⁸ Garriguez. **Ob. Cit.** Pág. 88.



reactor Jumbo, que puede trasladar desde 360 hasta más de 500 pasajeros en vuelos regulares”.³⁹

En Guatemala, también tiene gran importancia el transporte aéreo, tanto para vuelos nacionales como para los internacionales. El primero es básico para el transporte de turistas, comerciantes, profesionales entre otros. Y el internacional pues abre las fronteras para intercambio y tráfico y circulación de personas, mercancías etc.

Las conexiones internacionales se han incrementado debido a la situación geográfica de Guatemala, ha podido garantizar un contacto en la promoción del turismo tanto a nivel local como internacional.

La historia de la aviación comercial forma parte evidentemente de la Historia de la aviación, y su nacimiento se remonta a los instantes posteriores al lanzamiento de los primeros aviones y se puede centrar en los albores del año 1910 mediante el vuelo de los primeros aviones encargados de hacer el transporte aéreo de correo, durante la primera guerra mundial.

El empleo de los motores aéreos conocidos también como de reacción lograron revolucionar el transporte aéreo por completo, estos nuevos aviones permitieron volar a mayor velocidad (reducción de tiempos de vuelo) y emplear mayores altitudes de vuelo (esto suponía evitar inclemencias atmosféricas), por lo cual reducían lógicamente los posibles incidentes que podrían retrasar vuelos y disminuir el tiempo

³⁹ Montufar. **Ob. Cit.** Pág. 96.



entre trayectos de los países de Tokio a Londres que tenían un rango de 85 horas de vuelo a 36.

En los primeros instantes de vuelo de este tipo de avión se generaron algunas resistencias hacia el desarrollo de este sistema de propulsión en los aviones comerciales, ya que el empleo de altas temperaturas en sus motores, al alto índice de consumo se sospechaba que tendrían una vida efectiva bastante pequeña que los turbohélices, esto a pesar de sus indudablemente ventajosas prestaciones.

Este escepticismo hizo que las compañías tuvieran que dedicar un esfuerzo para establecer nuevas medidas de mantenimiento de los aviones mucho más estrictas y de tener que contratar personal más cualificado, además de tener que construir instalaciones más sofisticadas para llevar a cabo este trabajo. La introducción del motor a reacción supuso un gran esfuerzo y tuvo que cambiar muchos conceptos en el negocio del transporte aéreo.

3.2 Desarrollo histórico

El transporte aéreo internacional en Guatemala, se debió al desarrollo de la aviación civil y comercial y la internacionalización de la aeronave como nuevo medio de transporte, estos fueron dos factores que prontamente se conjugaron para obligar a los Estados a crear un orden internacional que regulara esta nueva actividad. “De tal manera, que finalizada la Primera Guerra Mundial, entre 1914 y 1918, se celebró la



Convención de París en 1919, que por primera vez regula los aspectos públicos de la actividad aérea”.⁴⁰

De esta convención emana una serie de propuestas evidentemente definidas por intereses de los Estados participantes: Australia y Nueva Zelanda, que proponían que la explotación de grandes troncales estuvieran sometidas a una autoridad de transporte aéreo internacional; por su parte los representantes de las Islas Británicas proponían una distribución equitativa por un organismo internacional que determinara las frecuencias, fijación de la oferta y la determinación de grandes rutas troncales, asegurando la participación equilibrada en el tráfico de todas las líneas aéreas;

Estados Unidos por su parte, teniendo gran poderío en esta materia, era partícipe de que se mantuviera el principio de soberanía sobre el espacio aéreo, pero dejando constancia de su anhelo en cuanto a que las restricciones sobre el transporte aéreo se redujera en a su mínima expresión.⁴¹

En 1925 se celebra la conferencia de París, para discutir el proyecto francés, sobre la responsabilidad del Transportador Aéreo Internacional y se propuso, entre otras cosas, la creación de un comité de expertos para que preparar los proyectos sobre aspectos privados del derecho aéreo, creándose el Comité Internacional de Técnicos Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), cuyo trabajo se centró en la creación de

⁴⁰ **Convenio sobre aviación civil**. 40 años de la Secretaría General de la OACI. 1988. Pág. 15.

⁴¹ Montúfar Chichilla, Luis. **Contrato aéreo internacional**. Pág. 3.



disposiciones, que más tarde fueron la base de sustentación de la Convención de Varsovia, suscrita el 12 de octubre de 1929.⁴²

La Convención de Varsovia, no regula enteramente los aspectos relacionados con el Contrato de Transporte Aéreo Internacional, pero tiene suma importancia, no sólo por el alto número de países que la han ratificado, sino por la influencia que sus normas han ejercido en la regulación del Contrato de Transporte Aéreo impulsada por el principio de igualdad entre los Estados participantes, se celebra en 1944, la Convención de Chicago, en la que se entabla una pugna por imponer su supremacía, los Estados Unidos, aspiraban por una libertad aérea completa, basándose en su potencial, resultado de la Segunda Guerra Mundial;

por otra parte Gran Bretaña, proponía una política restringida, debido a su escaso poderío industrial y a su evidente desventaja aérea. Por su parte, Nueva Zelanda y Australia proponían la propiedad internacional de la explotación en las rutas principales de este transporte.⁴³ En el caso de Canadá proponía se conformara una autoridad internacional que organizara en forma técnica y económica el transporte aéreo, dividiendo la tierra en sectores sometidos a la acción de consejos regionales.

En el seno de esta Convención y con la asistencia de 52 delegados, se firma el "Convenio sobre aviación civil internacional, más conocido como el Convenio de Chicago, que cobró vigencia en 1947, que deroga el Convenio de París, integrando la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo que ha estado

⁴² Vásquez, Modesto. **Derecho internacional público**. Pág. 78.

⁴³ *Ibíd.*



inseparablemente vinculado desde su nacimiento con la historia aeronáutica, permitiendo el desarrollo ordenado de la aviación civil".⁴⁴

Esta convención ha sido ratificada en la actualidad por más de 187 Estados, que constituyen la Organización. Como resultado de la citada Convención se derivaron dos convenios, el Convenio de tránsito aéreo, que regula la primera y segunda libertades del aire y el Convenio de Transporte, el cual establece además de las dos anteriormente señaladas la tercera, cuarta y quinta libertades del aire.

Este último convenio no tuvo mayor aceptación y solo está vigente en 11 Estados, debido a que la mayoría de ellos han estimado que el otorgar las ventajas económicas que él entraña, es contrario a sus intereses aeronáuticos.⁴⁵

Debido a que en la práctica se dan problemas entre países de un terminado continente o región y que no involucran directamente a la totalidad de los Estados representados en la Organización de Aviación Civil Internacional,⁴⁶ se han creado organismos regionales para solventar sus propias diferencias, tales como:

- **Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)**

La cual fue creada en 1919, dejando de funcionar a raíz de la Segunda Guerra Mundial y reactivada en 1945, cuyos fines eran mejorar la prestación de los servicios a los usuarios y aumentar la rentabilidad de las empresas.⁴⁷

⁴⁴ Tapia Salinas, Luis. **La Regulación legal del transporte Aéreo**. Pág. 102.

⁴⁵ Vásquez. **Ob. Cit.** Pág. 79.

⁴⁶ Larios Ochaíta, Carlos. **Apuntes de Derecho Internacional Público**. Pág 69.

⁴⁷ *Ibíd.*



- **Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)**

Esta Comisión fue integrada en México 1973 y agrupa a los países de América Latina, teniendo como finalidad primordial proveer de una estructura adecuada a las autoridades de aviación civil de los países miembros y sentar las bases dentro de las cuales puedan discutirse y plantear todas las medidas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil. Cuenta dentro de su organización con el Grupo de Expertos Jurídicos y Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo, Costos y Tarifas.⁴⁸

Se ha discutido recientemente la participación de los países de Norte América, como Estados Unidos y Canadá, lo que conllevaría el cambio de los estatutos y su denominación. Este es organismo regional de la OACI, cuya sede se encuentra en Lima, Perú.

- **Asociación Internacional de Transporte Aéreo de América Latina (AITAL)**

Se originó en 1980 y agrupa a las líneas aéreas de América Latina, con el objeto de atender los problemas comunes de las empresas latinoamericanas, fortalecer la rentabilidad de sus operaciones, buscar fórmulas de cooperación para enfrentar de mejor manera la competencia y presentar un mejor servicio a los usuarios.⁴⁹

⁴⁸ Larios. **Ob. Cit.** Pág 205.

⁴⁹ *Ibíd.*



Además de los organismos señalados, existen otros como la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC), la Comisión africana de aviación civil (CAFAC) y la Comisión árabe de aviación civil CAAC, entre otras.

- **La Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea (COCESNA)**

En Centroamérica se crea el 26 de febrero de 1960 la Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea, mediante un convenio constitutivo, suscrito en primera instancia entre los cinco países de la región, al que posterior se incorpora Belice, “con el afán de contar con un organismo técnico con capacidad y recursos para afrontar los problemas derivados de la aviación moderna y su incidencia en el área centroamericana, participa como país observador Panamá”.⁵⁰

Esta organización, se indicó, es la encargada de controlar el tráfico aéreo de la región sobre los 20,000 pies de altura, en la actualidad y debido a las auditorias practicadas por la Organización de Aviación Civil Internacional a sus Estados miembros, para determinar si cumplen con sus normas y métodos recomendados y debido a que la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos, se encuentra haciendo una calificación a las operaciones aéreas de los Estados que incursionan en su espacio aéreo, debido a los accidentes catastróficos sucedidos. “COCESNA, ha creado una dependencia asesora denominada ACSA Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica, para proveer a los Estados de la región

⁵⁰ Tapía. **Ob. Cit.** Pág. 195.



de asesoría en materia de seguridad aérea operativa y que en los actuales momentos ha jugado un papel importante dentro de la aeronáutica nacional, pues ha proporcionado capacitación a personal técnico de la institución y ha coadyuvado en el desarrollo de las inspecciones a operadores”.⁵¹

3.3 Desarrollo histórico del transporte aéreo nacional

El nacimiento de la aviación en Guatemala, fue producto del auge de esa materia en el ámbito internacional. Inicialmente el conocido Campo Marte, era el escenario de la recién nacida aviación, improvisado como aeródromo. Como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos, construyeron en donde hoy funciona el Aeropuerto La Aurora, un campo de aterrizaje, que operaba como base militar, la cual al terminar su cometido dejó de ser operada por dicho agrupamiento, siendo absorbido el aeródromo en principio para las operaciones de la aviación militar.⁵²

Al rededor de 1927, el ánimo expansionista de empresas de aviación a nivel internacional, permitieron la incursión en el territorio nacional, para la explotación de su espacio aéreo de la empresa Panamericana World Airways Inc. (PANAM), que a principio de la década de los años de 1990 clausurara operaciones a nivel mundial por problemas económicos, pero que en su momento facilitó la comunicación entre las ciudades centroamericanas, con los Estados Unidos y Suramérica.⁵³

⁵¹ **Convenio sobre aviación civil.** Los primeros 40 años de la OASI, 1948. Pág. 60.

⁵² Larios. **Ob. Cit.** Pág 205.

⁵³ Viñals, Jorge. **Derecho aéreo internacional.** Pág. 47.



La necesidad de crear un órgano que se encargara de vigilar lo concerniente a la aviación, originó el nacimiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el 11 de septiembre de 1929, por medio del Decreto 1032 del General Lázaro Chacón, entidad adscrita a la Fuerza Aérea Guatemalteca y posteriormente como Dependencia del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda.

Con la intención de mantener el estatus de las operaciones aéreas, lo más apegado posible a las disposiciones internacionales, el Estado de Guatemala, se adscribe como Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional –OACI- siendo esta organización la madre rectora de la aviación civil internacional.

La incursión de técnicas modernas de la época, al transporte aéreo nacional y la incorporación de líneas aéreas extranjeras, hicieron que el Estado dotara al Transporte Aéreo nacional de su ordenamiento jurídico, para regular el uso de su espacio aéreo, en ejercicio de su soberanía, promulgándose el Decreto 563 del Congreso de la República, que contenía la Ley de Aviación Civil, el 28 de octubre de 1948 y posteriormente se crea la infraestructura que alberga el actual aeropuerto Internacional La Aurora, siendo la Dirección General de Aeronáutica Civil la encargada de promover el desarrollo ordenado y seguro de la aviación en Guatemala. Sin embargo, su accionar se veía truncado, por ser no sólo una dependencia centralizada, sino porque su ley de aviación civil con el pasar de los años exigía cambios acordes a la evolución del Transporte aéreo.



En esa cuenta se promulgó el “Decreto 100-97 cuya vigencia inició el 7 de diciembre de 1997, pese a ser una legislación reciente, respondía más a intereses de sectores económicos y políticos que a disposiciones técnicas operativas acordes a las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional”.⁵⁴

Como consecuencia de la auditoría de la OACI practicada en febrero del 2000 se determinó que la nueva ley de aviación civil, no satisfacía las expectativas de una legislación aeronáutica que le permitiera cumplir con las normas y métodos recomendados por la OACI.

En concordancia con tales recomendaciones se propició la creación de un cuerpo normativo apegado a las disposiciones de la OACI, y mientras la misma registraba las etapas legislativas se aprobó por parte de la Dirección General el Manual de Regulaciones de Aviación Civil, para suplir las lagunas jurídicas del Decreto 100-97. Posteriormente nació, la Ley de Aviación Civil, mediante el Decreto 93-2000, cuya vigencia cobro el día 3 de marzo del año 2001 y posteriormente fue emitido y aprobado su Reglamento mediante Acuerdo Gubernativo 384-2001.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, para el cumplimiento de sus objetivos cuenta con un funcionario de Dirección, denominado Director, dos Subdirectores, y unidades administrativas y técnico-operativas tales como Departamento de Estándares de Vuelo, Transporte Aéreo, Navegación Aérea, Telecomunicaciones, Financiero, Administrativo, Jurídico, entre otros y administraciones aeroportuarias en

⁵⁴ **Convenio sobre aviación civil.** Los primeros 40 años de la OASI, 1948. Pág. 74.



La Aurora, Santa Elena Petén, Puerto Barrios, San José, Poptún, Retalhuleu, Quetzaltenango, Chiquimula y Huehuetenango.

3.4 Antecedentes del contrato de transporte aéreo

En cuanto a los antecedentes del contrato de transporte aéreo a nivel nacional, se puede decir que la historia de su evolución, como se ha expuesto, viene a regularse con la Ley de Aviación Civil de 1948. El espacio aéreo está conceptualizado como bien del Estado y plasmado de esa forma en el ordenamiento constitucional, en su Artículo 121 literal d) “la zona marítima terrestre, la plataforma continental y el espacio aéreo...”, así mismo el Artículo 131 de dicho cuerpo constitucional señala que para la instalación y explotación de cualquier servicio de transporte nacional o internacional, es necesaria la autorización gubernamental, por lo que una vez cumplidos los requisitos correspondientes por el solicitante, la autoridad gubernamental deberá extender la autorización inmediatamente.

En las nuevas disposiciones jurídicas aeronáuticas como el Acuerdo Gubernativo 384-2001, se refiere a que ninguna empresa podrá iniciar operaciones si no cuenta con contrato o certificado de explotador aéreo y certificado de operador aéreo, cabe señalar que dentro de tal autorización se ha incorporado la figura de certificado de explotador o sea contrato con disposiciones específicas.



3.5 Conceptos Fundamentales del Transporte Aéreo

Para la presente exposición es fundamental dar a conocer los siguientes conceptos para lograr una mejor comprensión de la misma. Dichos conceptos son utilizados en el ámbito aeronáutico y que en el transcurso de la presente exposición son clave para su buena interpretación.

- **Aeronáutica**

Este término es empleado a nivel mundial como sinónimo de la navegación aérea, su control y regulación está delegado por parte de los estados a instituciones gubernamentales, "denominadas en los países como Dirección General de Aeronáutica Civil, Institutos de Aeronáutica Civil o de Aviación Civil".⁵⁵

Las regulaciones de esta materia son emanadas de la OACI que cuenta en su seno con especialistas en cada una de las ramas del derecho, para establecer mecanismos y disposiciones que generan el fundamento para las legislaciones internas de cada Estado.

- **Aeropuerto**

Está constituido por el terreno y la infraestructura que provee los servicios destinados al tráfico regular de aviones, integrado por pistas, con superficie de aterrizaje, la cual ha sido declarada como la zona utilizable para el recorrido normal en tierra para que las aeronaves desciendan o amarren en una dirección determinada; y "Superficie de

⁵⁵ Viñals. **Ob. Cit.** Pág. 205.



despegue que es la parte declarada utilizable para que las aeronaves puedan despegar en una dirección determinada”.⁵⁶

- **Aeronave**

“Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por las reacciones del aire que no sean debidas al efecto de ésta contra la superficie terrestre”.⁵⁷ La Ley de Aviación Civil, clasifica en su Artículo 40 en: Aeronaves de Estado; las aeronaves que pertenecen al Ejército de Guatemala o ejércitos extranjeros; y Aeronaves Civiles que son todas aquellas que no se encuentran contempladas en el ámbito militar y las aeronaves civiles se subdividen en aeronaves comerciales que son las utilizadas para el transporte remunerado de pasajeros, carga y correo y aeronaves de aviación general, las utilizadas en cualquier otra actividad.

La aeronave es cualquier aparato destinado para la navegación o el vuelo por el aire o bien sea apto para circular por el aire, pueda transportar personas o cosas y clasificada por su naturaleza jurídica como bien inmueble y sus motores como bienes muebles.

- **Certificado de operador aéreo (COA)**

Es el documento que acredita que una persona individual o jurídica ha cumplido con las regulaciones y requisitos técnicos para prestar el servicio de transporte aéreo.

⁵⁶Viñals. **Ob. Cit.** Pág. 205.

⁵⁷ *Ibíd.*



- **Certificado o contrato de explotador aéreo**

Documento que autoriza al Operador Aéreo a explotar o desempeñar operaciones específicas de transporte aéreo.

- **Certificado de matrícula**

Es el documento mediante el cual se determina la nacionalidad de las aeronaves, haciendo constar que las mismas se encuentran inscritas en el Registro Aeronáutico Nacional. Guatemala tiene asignada como registro de nacionalidad las siglas TG seguidas de tres letras del alfabeto.

- **Certificado de aeronavegabilidad**

Es el documento que acredita que la aeronave se encuentra en condiciones de ser operada, el modelo de este certificado es el establecido por la OACI, y debe de ser renovado periódicamente o bien por accidente sufrido previa inspección de las autoridades de aviación.

- **Espacio aéreo**

Éste está constituido por el espacio situado sobre su territorio en el cual el Estado ejerce soberanía plena, lo que confiere la facultad de regular su utilización y cuyos límites lo constituyen de acuerdo a la "Convención de Chicago".⁵⁸

⁵⁸ Mosset. Ob. Cit. Pág. 141.



- **Libertades del aire**

Para determinar con precisión lo que constituyen estas libertades, es necesario referirse a los convenios que celebran los estados para otorgarse el uso de sus espacios aéreos, dentro de tales convenios están los Convenios bilaterales, que son celebrados entre dos Estados, para tratar asuntos que únicamente a ellos incumben, los convenios están basados en la reciprocidad efectiva entre las partes que lo celebran.

Los convenios multilaterales, celebrados entre varios estados, con el objeto de normar sus relaciones, por ejemplo el Convenio de Chicago, el Convenio de Varsovia etc, de tales convenios y específicamente el Convenio Sobre Aviación Civil, más conocido como Convenio de Chicago emanaron de acuerdos tal como el Convenio sobre Transporte Aéreo Comercial que establece libertades técnicas y comerciales.⁵⁹

- **Libertades técnicas**

- a. Primer libertad**

El derecho que tiene una aeronave de sobrevolar el espacio aéreo de otro Estado miembro de la OACI sin aterrizar en él.

⁵⁹ Viñals. **Ob. Cit.** Pág. 208.



b. Segunda libertad

El derecho que tiene una aeronave de aterrizar en cualquier Estado miembro de la OACI por razones técnicas.

- **Libertades comerciales**

c. Tercera libertad

El derecho que tienen las aeronaves comerciales de levantar pasajeros, carga y correo, de l país A (su propio país) y desembarcarlo en el país B (otro país).

d. Cuarta libertad

Derecho que tiene toda aeronave comercial de un país A de levantar pasajeros, carga y correo del país B y desembarcarlo en el país A.

e. Quinta libertad

Derecho que se le concede a una aeronave comercial del país A de levantar pasajeros, carga y correo del país B y desembarcarlo en el país C o viceversa.

De esta libertad, se han derivado la sexta, séptima, octava, y novena libertades del aire, que en suma no son más que una variación de la quinta libertad, de esa cuenta una sexta, que establece el derecho concedido al Estado de nacionalidad de la aeronave a embarcar pasajeros, correo y mercancías entre dos Estados vía el Estado de nacionalidad de la aeronave. Y,



f. La Séptima libertad

Que es el derecho a establecer una base en el territorio del Estado cedente con el objeto de embarcar o desembarcar pasajeros, correo y carga con destino u origen en otros estados.

g. Octava libertad

Aquella que el derecho al transporte de tráfico comercial dentro del territorio del Estado cedente, tanto esta como la novena se refieren al cabotaje que en Guatemala, esta destinado exclusivamente para empresas nacionales.

h. Novena libertad

Es el derecho al transporte de tráfico comercial dentro del territorio del Estado cedente sin que sea parte de un vuelo internacional.

- **De las rutas, horarios y frecuencia e itinerarios**

Definidas las rutas como los puntos de partida y destino de las aeronaves, por ejemplo la ruta Guatemala/Panamá, los horarios están establecidos por la hora fijada en que las aeronaves arriban y parten del Aeropuerto; las frecuencias son las veces que las aeronaves arribaran y partirán del Aeropuerto por ejemplo tres veces a la semana, y el itinerario es el recorrido o los puntos que la aeronave por razones técnicas o comerciales debe atravesar hasta llegar a su destino.



- **Tipo de transporte**

Dentro de estos tipos se encuentran los vuelos regulares, que son los que tienen rutas, horarios, frecuencias e itinerarios definidos. Y los no regulares denominados también como Charter, que son los vuelos eventuales, o por temporada. Dentro de estos dos tipos de vuelo existen los de transporte comercial de pasajeros, transportando exclusivamente personas y los de Correo y carga o bien combinados, correo o carga.

Por su denominación en este apartado se subsume, el contrato de transporte aéreo, pues el Estado concede su espacio aéreo, sin embargo hay que mencionar que dicha concesión, a la fecha no es onerosa, pues conviene más a los intereses del Estado la incorporación a su mercado de líneas aéreas, cuyo transporte de pasajeros y mercancías le genera más beneficios económicos. Por otra parte debe entenderse el contrato administrativo como: "aquel celebrado entre la administración, por una parte y un particular o empresa por la otra, para realizar una obra pública, explotar un servicio público y obtener la concesión de alguna fuente de riqueza dependiente de la entidad de derecho público.

Esta combinación de voluntades desiguales por su calidad pública y aún soberana la una, y privada y aún sometida en aspectos generales la otra, revela la flexibilidad de los vínculos contractuales y anticipa la singularidad de esta contratación".⁶⁰

⁶⁰ Videlo Escalada, Federico. **Derecho y aeronáutica**. Pág. 75.



(

(



CAPÍTULO IV

4. Análisis jurídico del contrato de transporte aéreo de personas en el derecho mercantil guatemalteco

4.1 Generalidades del contrato de transporte aéreo

El ámbito del transporte aéreo es una esfera de contratación en la que el consumidor puede verse perjudicado por actuaciones de las compañías aéreas, en la medida en que establecen o pueden establecer condiciones generales de aplicación a dichos contratos que, como se podrá apreciar mas adelante, pueden calificarse como abusivas a la luz de la legislación que protege a los consumidores y en este caso al usuario.

En general, las partes, en este tipo de contratos, vienen determinadas por la compañía aérea que se obliga a realizar el transporte de la persona que lo solicita en un momento determinado y a un lugar preciso, junto con el equipaje que lleve, obligándose el viajero a pagar el precio que corresponda de acuerdo con las tarifas previamente establecidas.

Los consumidores y usuarios son los sujetos protegidos por la propia Constitución Política de la República de Guatemala, en especial el Artículo 1, el cual hace referencia a la obligación que tiene el Estado en garantizar la seguridad a los guatemaltecos, la cual se ve avalada por los derechos que le asisten al consumidor. Aunque esta demás recordar que en Guatemala, existe la Dirección que protege al



consumir, sin embargo no adquiere pleno campo de acción, cuando a hacer efectivos los derechos del consumidor se refieren.

Cuando se hace referencia al sujeto pasivo, “en este tipo de contrato se hace referencia al pasajero, conocido también como consumidor o usuario”.⁶¹ Ello puede mencionarse como ocurre en el caso de España, en el Real Decreto Legislativo 1-2007, de fecha 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, se define de manera conjunta consumidores y usuarios diciendo que sin perjuicio de lo dispuesto expresamente en sus libros tercero y cuarto, son consumidores o usuarios las personas físicas o jurídicas que actúan en un ámbito ajeno a una actividad empresarial o profesional.

Evidentemente en este contexto ha de referirse a pasajeros que son personas físicas con independencia de que el contrato lo realice una persona jurídica. Igualmente en el contrato de viajes combinados se amplía el concepto y se considera consumidor o usuario a la persona física, pero también a la persona jurídica que compre o se comprometa a comprar el viaje combinado, la persona física en nombre de la cual el contratante principal se comprometa a comprar el viaje combinado y la persona física a la cual el contratante principal u otro beneficiario ceda el viaje combinado, conforme el Artículo 151, del relacionado cuerpo normativo, con independencia del ámbito privado, empresarial o profesional en el que actúe.

⁶¹ Rodríguez. **Ob. Cit.** Pág. 102.



No tienen la consideración de parte en este contrato las agencias de viajes cuando actúen como mediadoras. Las obligaciones que asumen las agencias, en los casos en los que actúen exclusivamente como meras mediadoras mercantiles en la adquisición de los billetes, son las siguientes:

- Realizar las gestiones oportunas para que el viajero pueda contratar el transporte que le interesa con la compañía aérea que lo ofrezca.
- Proporcionar al pasajero que tenga la condición de consumidor, información veraz y suficiente sobre las características del servicio y sobre su precio.
- Servir de interlocutor entre el pasajero y la transportista, propiciando la entrega respectiva de documentación y el pago del precio.
- Cumplir cualquier otra obligación que libremente hubiese podido pactar con los clientes (como, en su caso, asesorarle sobre el cálculo de los tiempos precisos en las escalas para enlazar con otros vuelos, por ejemplo).

Las agencias son responsables en caso de incumplimiento de estas obligaciones; la agencia de viajes no se compromete con el cliente, a cambio de precio, a responsabilizarse de que se lleve adelante la operación de transporte, ni por sí ni por medio de otro. Algo a considerar es que la agencia de viajes no asume, en este tipo de mediaciones, la responsabilidad por el incumplimiento de las obligaciones que sean propias del transportista, que incumban precisamente a este y no tengan que ver con



el ámbito propio de las que corresponde desplegar a aquella. En todo caso el consumidor al contratar un viaje aéreo, ya sea con compañías aéreas low cost o sea a bajo costo o no, lo hace de manera cada vez más arraigada a través de la vía electrónica o telemática, a través de páginas web se realiza la operación, o bien acudiendo a una agencia de viajes, intermediaria entre la línea aérea y la compañía aérea.⁶² En estos casos, ya sea con carácter previo o posterior, se hace, o debe hacerse, una remisión a las condiciones generales que debe ser objeto de información previa, de manera veraz, eficaz y completa, de manera que el adherente, el consumidor que quiere realizar un viaje, tenga una información sobre las cláusulas del contrato mediante el texto íntegro de las condiciones generales. Esta nueva modalidad de contratación que se impone, ha de serle de aplicación la normativa que regula la contratación electrónica o telefónica con condiciones generales, así como la que se refiere a la normativa de los servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico. Las compras de billetes para volar también deben de regularse para proteger a los consumidores, en el caso español, fue ingresada una reforma 1/83/UE, de 25 de octubre de 2011, sobre los derechos de los consumidores pendiente de transposición, se dirigen a proteger al pasajero que contrata con una compañía aérea, imponiendo una serie de elementos en este tipo de contratos dirigidos a que la información sea veraz y previa al contrato, a garantizar que el abono de las cantidades que ha de desembolsar por el transporte resulten claras desde un principio, desterrando pagos adicionales impuestos, en ocasiones sin un concreto conocimiento de las tarifas, y exigiendo la constancia del previo conocimiento de las condiciones generales que han de ser aceptadas previamente.

⁶² Uría. **Ob. Cit.** Pág. 82.



- **Las libertades aéreas y navegación**

En el caso guatemalteco, como lo señala el autor guatemalteco Carlos Larios Ochoa, “los estados no han establecido una forma particular y homogénea en el ejercicio de su soberanía, sobre el espacio aéreo, para el uso de las libertades del aire técnicas y comerciales, utilizando tres formas; tratados bilaterales aéreos, permisos específicos de operación y contratos de transporte aéreo”.⁶³

Recientemente el proceso de globalización de la aviación a llevado a países a discutir sobre una política de cielos abiertos, propiciándose a nivel internacional un convenio multilateral entre Chile, Estados Unidos, Singapur, Nueva Zelanda y Prunein, pudiendo los cinco países entrar y salir en forma muy liberal, aunque es prudente recordar, que quien más provecho obtiene de la liberación de los cielos es quien más potencial tiene en la industria aeronáutica.

Las normas jurídicas que regulan la aviación nacional, actualmente en vigencia, han acogido la modalidad de contratos o certificados de explotación aérea, como se ha utilizado en países de la región centroamericana como Panamá, El Salvador, Costa Rica, en cuyo cuerpo se establecen las condiciones sobre las cuales se otorga la explotación del servicio proyectado.

⁶³ Larios. **Ob. Cit.** Pág. 97.



Sobre esa base, Guatemala, ha otorgado actualmente la concesión por medio de certificados o contratos resumidos, por ser más convenientes, a diferencia de los esquemas contractuales utilizados tradicionalmente.

4.2 Definición del contrato de transporte aéreo de personas

No existe una definición precisa del Contrato de Transporte Aéreo, aún en el Convenio de Varsovia; cabe la existencia de varias definiciones como en las legislaciones argentinas, hondureña panameña y otras que coinciden con la de autores europeos, cuyos elementos más importantes y que privan en la relación contractual de los citados, son: “la de transportación de cosas o personas y la obligación del transportador o dueño de lo transportado de pagar un precio por el servicio que se presta”.⁶⁴

En concordancia con lo anterior y sin mayores variaciones el autor Videla Escalada, al referirse al contrato de transporte aéreo señala que: “hay contrato de transporte aéreo de personas, cuando una parte se obliga a trasladar en aeronave y por la vía aérea de un lugar a otro a personas... y a su destino y la otra a pagar un precio por este traslado.”⁶⁵

El tratadista español Luis Tapia Salinas, al referirse a este contrato, considera que el contrato de transporte aéreo es, “en su mayor parte un contrato de adhesión, en el que se aceptan especiales prescripciones legales y condiciones generales de transporte

⁶⁴ Viñals. **Ob. Cit.** Pág. 225.

⁶⁵ *Ibíd.*



que cada transportista adopta e impone a los contratantes de manera que solo es pasajero aquel que acepta tales condiciones”.⁶⁶

El citado tratadista señala que este contrato es de naturaleza consensual en el que hay la obligación del transportista de expedir un billete, el valor legal de este billete es el de documento de prueba de las prestaciones en él consignadas y de mucha utilidad cuando se presenta la necesidad de ejercer acciones de responsabilidad.

Siguiendo la misma tendencia, el Código de Comercio señala en su Artículo 794. Por el contrato de Transporte, el porteador se obliga, por cierto precio a conducir de un lugar a otro a pasajeros.

En el tema de transporte aéreo de personas, al menos en Guatemala su regulación legal es muy pobre. Sin embargo, por medio de la doctrina, la práctica comercial y algunas leyes se integraran la presente exposición a efecto de realizar el análisis de dicho contrato. Dentro de las leyes a realizar referencia se tomará las aportaciones que da a conocer la Ley de Aeronáutica Civil de Guatemala, en especial en su Artículo 7 inciso c) que hace referencia sobre las funciones de la Dirección, se encuentra el supervisar la prestación de los servicios de navegación, de control del tráfico aéreo, de transporte aéreo.

⁶⁶ Tapia. **Ob. Cit.** Pág. 108.



Para que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad y protección al vuelo, de acuerdo con las normas y otras disposiciones nacionales e internacionales, generalmente aceptadas, velando en todo momento por la vigilancia de la seguridad aeronáutica.

Es importante recalcar que la presente exposición se basa en forma exclusiva sobre el transporte comercial nacional de personas, de conformidad con el Artículo 71 de la Ley de Aviación Civil. Aviación comercial nacional.

La aviación comercial nacional se encuentra reservada a personas individuales o jurídicas guatemaltecas y deberá entenderse como todo transporte aéreo realizado por aeronave de transporte público de pasajeros, correo o carga, por remuneración o alquiler. Para el efecto se conceptúa como persona jurídica guatemalteca a aquella que cumpla con los siguientes requisitos:

- a. Tener su domicilio principal en el territorio de la República.
- b. Que por lo menos la mitad más uno de los directores, gerentes y personas que tengan a su cargo el control y dirección de la sociedad, sean guatemaltecos o residan permanentemente en el país.
- c. Que el 51 %, del capital social de la empresa, por lo menos, sea de propiedad guatemalteca y esté bajo el control real y efectivo de accionistas o socios de nacionalidad guatemalteca. No obstante lo que indica la anterior literal, los accionistas



extranjeros podrán aportar o invertir en el capital social de personas jurídicas que se dediquen a dicha actividad, de conformidad con las disposiciones siguientes:

A partir del uno de enero del año 2001, con la aportación máxima del 51% del capital social respectivo. Y A partir del uno de enero del 2004, con una aportación del cien por ciento 100% del capital social total.

Asimismo se toma como base el Artículo 73 del referido cuerpo normativo en relación al transporte aéreo nacional e internacional. Por el ámbito territorial donde se realicen las operaciones, el servicio de transporte aéreo puede ser nacional o internacional.

El transporte aéreo nacional: es el servicio aéreo explotado exclusivamente dentro del territorio guatemalteco. El transporte aéreo internacional: es el realizado entre el territorio guatemalteco y el de un Estado extranjero o entre dos (2) puntos del territorio guatemalteco cuando exista una o más escalas intermedias en el territorio de un Estado extranjero.

Es importante realizar énfasis, que las personas jurídicas extranjeras autorizadas para prestar servicio de transporte aéreo internacional, en forma directa o indirecta, deben designar domicilio y representante legal con amplias facultades de mandato y representación, quienes deberán tener su domicilio permanente en Guatemala.



Con ello se asegura todo tipo de responsabilidad tanto hacia el propio Estado como hacia los particulares, ello en relación a la prestación de sus servicios.

4.3 Concepto

Este contrato se puede definir como aquel mediante el cual “una Empresa de transporte aéreo o un transportista o transportador, en determinadas condiciones, se compromete a trasladar de un lugar a otro, por vía aérea y en una aeronave equipada para este fin, a una persona y su equipaje, generalmente mediante remuneración.”⁶⁷

4.4 Naturaleza jurídica y caracteres

- **Carácter consensual**

Se trata de un contrato consensual. El simple consentimiento entre las partes perfecciona el contrato. El mismo debe hacerse constar por medio escrito a través de un documento denominado billete. Artículo 78 de la Ley de Aeronáutica Civil.

- **Naturaleza personal**

La determinación de la persona del pasajero es esencial para la existencia del contrato. Es por ello que el titular es la persona a la cual se suscribe el billete o boleto aéreo.

⁶⁷ Viñals. **Ob. Cit.** Pág. 302.



- **Carácter adhesivo**

Este es un contrato de adhesión. Generalmente los transportistas o transportadores tienen establecidas sus condiciones, las cuales aparecen impresas en los billetes o boletos de pasaje, y el mero hecho de adquirir este título de transporte implica por parte del pasajero la aceptación de estas condiciones sobre las que no se admite variación alguna.

Algo sumamente importante que la ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el que puede acreditarse con cualquier otro medio de prueba, bajo responsabilidad del transportador, conforme al Artículo 79 de la Ley de Aeronáutica Civil.

- **El pasajero**

El pasajero se define como la persona que, según el contrato de transporte, debe ser efectivamente transportada en una aeronave con arreglo a las condiciones previstas. Este es uno de los elementos personales del contrato de transporte aéreo. O sea que será el transportado.

- **El título de transporte, billete o boleto de pasaje**

Se puede definir el billete o boleto de pasaje como el documento, expedido por el transportista en cumplimiento del contrato, que habilita al pasajero para utilizar un transporte aéreo entre los lugares y con las condiciones en él expresados.



El billete o boleto de pasaje acredita la existencia del contrato y puede ser un documento de transporte individual o colectivo, que puede ser reemplazado por otros medios electrónicos, los que tienen los mismos efectos para las partes y terceros, el cual necesariamente debe contener la información y demás condiciones. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el que puede acreditarse con cualquier otro medio de prueba, bajo responsabilidad del transportador.

- **Caracteres**

Los caracteres del billete o boleto de pasaje son los siguientes:

4.5 Elemento de prueba

El billete o boleto de pasaje constituye el más importante elemento de prueba de la existencia del contrato de transporte, aunque no el único, de hecho, el Convenio de Varsovia establece que la ausencia o la pérdida del billete o boleto no afecta ni la existencia ni la validez del contrato de transporte. Al igual que para el Convenio de Varsovia, para la Ley Aeronáutica Civil de Guatemala encuentra armonía con el Artículo 79 del contrato de transporte aéreo de pasajeros debe constar por escrito, siendo el billete de pasaje el que acredita la existencia del contrato.



4.6 Contenido del billete

Según el Convenio de Varsovia, el billete o boleto expedido por el transportista debe contener por lo menos los siguientes requisitos:

- Lugar y fecha de emisión
- Puntos de partida y de destino
- Las paradas previstas
- Nombre y dirección del transportista o de los transportistas
- Indicación de que el transporte está sujeto al régimen de la responsabilidad.
- Número de vuelo, fecha y hora de inicio del viaje. Tipo de vuelo, equipaje etc.

Para los casos de emisiones de pasajes sin billete por computadora o sistemas mecánicos o electrónicos en los aeropuertos u otros sitios. En relación a este tema la Ley de Aeronáutica Civil de Guatemala, no hace referencia en relación a esta situación.

4.7 Efecto del contrato

La expedición del billete o boleto de pasaje es la consecuencia o efecto más inmediato del contrato de transporte aéreo.



4.8 Transporte de equipaje

El transporte de equipaje registrado se prueba con el talón de equipaje que el transportador deberá expedir, siempre y cuando no esté combinado con un documento de transporte que cumpla con los requisitos que establece la reglamentación.

No se incluye en dicho documento, los objetos personales que el pasajero conserva bajo su custodia. El conocido equipaje de mano, el transportador no puede liberarse de su responsabilidad, si acepta el equipaje sin entregar el talón o si ésta no contiene la indicación del número del billete de pasaje o del documento de transporte y del peso y la cantidad de los bultos, sin perjuicio de la validez del contrato. Artículo 80 del referido cuerpo normativo. Existen dos tipos de equipaje:

a. Equipaje de mano

Este tipo de equipaje es el permitido ingresar a la sala principal del avión. Y,

b. Equipaje facturado

Este equipaje es el que va localizado en los espacios especiales para equipaje de las personas a bordo de las aeronaves. Las Condiciones Generales de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo, IATA, Artículo 9, especifican los objetos que no pueden ser incluidos como equipaje:



- Aquellos que puedan poner en peligro la aeronave, las personas y/o cosas a bordo.
- Aquellos cuyo transporte esté prohibido por las Leyes y regulaciones en vigor en los Estados de salida, sobrevuelo y destino.
- Aquellos que en opinión del transportador o transportista no sean aptos para ser transportados debido a su peso, tamaño y/o características.

- **Constituye una mutua obligación**

Cualquiera de los contratantes, transportista o pasajero, puede obligar al otro al otorgamiento del billete o boleto, en ejecución concreta del contrato y para la realización efectiva del transporte.

4.9 Intransmisibilidad

La Asociación Internacional del Transporte Aéreo, IATA, establece, sin lugar a dudas, que el billete o boleto de pasaje no es transmisible.

4.10 Precio del billete o boleto de pasaje

En el precio del billete o boleto se incluyen, además del precio del transporte en sí mismo, el pago de toda clase de impuestos y tasas, exigidos por la administración estatal del país donde se expide el billete o boleto, que generalmente gravan al transportista y éste repercute sobre el pasajero. Los precios de los transportes aéreos



generalmente requieren la aprobación de los Organismos rectores de la aviación en cada país.

En este tema las tarifas y fletes en las actividades de la aviación comercial y en especial en el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, carga y correo es efectuada libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de la oferta y la demanda de los servicios.

Excepcionalmente y por razones de interés nacional o de necesidad pública, el Estado podrá fijar las tarifas mínimas y máximas, para el transporte aéreo nacional o internacional. Esta intervención tiene carácter extraordinario, las tarifas mínimas y máximas se fijarán de acuerdo al informe técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Artículo 75 de la Ley de Aeronáutica Civil.

4.11 Obligaciones del transportista o transportador

- **Expedir el billete o boleto de pasaje**

Ésta es una obligación principal del transportista o transportador, puesto que la mayoría de las Empresas de transporte aéreo exigen la posesión del billete o boleto por parte del pasajero como condición precisa para la realización del servicio.

La expedición del billete boleto debe ser hecha cumpliendo los requisitos exigidos por la legislación. El Convenio de Varsovia contempla dicha obligación en su Artículo 3, en



el cual establece que en el transporte de viajeros el porteador está obligado a expedir un billete de pasaje.

- **Realizar el transporte**

Ésta es la obligación fundamental del transportista o transportador. La realización del transporte debe ser hecha en todo caso, en las condiciones precisamente contratadas, a menos que concurran circunstancias que hagan imposible, perjudicial o peligroso el transporte estipulado.

En este caso, según la Ley Aeronáutica Civil de Guatemala, cuando el viaje se suspenda o retrase por causas de fuerza mayor o razones meteorológicas que afecten a la seguridad del mismo, el transportista quedará liberado de responsabilidad, devolviendo el precio del billete.

La mencionada Ley también establece que si una vez comenzado el viaje se interrumpiera por cualquiera de las causas señaladas en el párrafo anterior, el transportista viene obligado a efectuar el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible, hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros optasen por el reembolso de la parte proporcional al trayecto no recorrido. También sufragará el transportista los gastos de manutención y hospedaje que se deriven de la expresada interrupción.



- **Reembolsar el importe del billete o boleto**

En los casos en que el transporte no se haya podido cumplir por causas ajenas a la voluntad del pasajero, el transportista o transportador estará obligado a reembolsar el importe del billete o boleto.

- **Transportar el equipaje del pasajero**

El transportista o transportador tiene la obligación de transportar el equipaje del pasajero. Las condiciones de este transporte serán tratadas en el numeral dedicado al contrato de transporte de equipaje.

- **En relación a los daños y perjuicios**

El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión sufrida por un pasajero, cuando el accidente que los ocasionó se produjo a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Las operaciones de embarque comienzan en el momento en que el pasajero deja las instalaciones del aeródromo para ingresar a la aeronave y las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero, después de salir de la aeronave, ingresa a las instalaciones del aeródromo. En cualquier caso, las operaciones de embarque y desembarque estarán determinadas en función del control que sobre los pasajeros asuma el transportista. Artículo 93 de la Ley de Aeronáutica Civil de Guatemala.



- **La responsabilidad por la tripulación**

La responsabilidad del transportador con respecto al personal aeronáutico de abordaje se rige de acuerdo a las condiciones especiales que establece la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la reglamentación correspondiente.

A ello se suma la situación laboral, convenios, sindicatos y otros. Al determinar la responsabilidad, debe tenerse presente la regla general que hace responsable a los propietarios, representantes, o directores por los daños de sus empleados o dependientes en el ejercicio de sus funciones, ello conforme al Código Civil

- **En caso de daños, lesiones, perjuicios y muerte a los pasajeros**

En el transporte de personas, el monto de la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero por la muerte, lesión, daños y perjuicios sufridos, será la que establezca la reglamentación respectiva, salvo resolución judicial, transacción o laudo arbitral que fije un monto mayor.

En caso de muerte, el transportador tendrá la obligación de abonar a los herederos de la víctima legalmente declarados, en el plazo máximo de 30, días desde la fecha del requerimiento y sin condiciones, el monto que se establezca en la reglamentación respectiva. La indicada suma no será reembolsable ni supondrá ningún tipo de reconocimiento de responsabilidad y podrá ser deducida del monto de la indemnización final que corresponda.



Toda cláusula que tienda a limitar o reducir la responsabilidad del transportador en caso de daños y perjuicios a las personas es nula, pero la nulidad de tales cláusulas no acarrea la del contrato.

Es de considerar que paralelamente muchos de los pasajeros, usualmente contratan seguro por muerte, lesiones, pérdida de tarjetas de crédito, lesiones, robo entre otros ante los riesgos que asumen al salir del territorio nacional, los mismos son actualmente ofrecidos por las agencias de viaje.

Por otra parte, en el tema de responsabilidad en los accidentes de transporte de personas, existen varias teorías sobre el tema, tales como:

- **Responsabilidad en los Accidentes de Transporte de Personas**

En principio, quien se encarga del transporte no se libera de esa responsabilidad si no prueba que está exento de culpa, demostrando haber adoptado todas las medidas idóneas para evitar el daño (prueba negativa).

Para fundamentar este principio, doctrinariamente se han estructurado varias teorías.

- a. **Teoría contractual**

Sostiene que “la ejecución del contrato conlleva la obligación de conducir sano y salvo al pasajero a su lugar de destino”.⁶⁸

⁶⁸ Montufar. **Ob. Cit.** Pág. 201.



Al producirse un accidente que lesione al pasajero, virtualmente no ha cumplido con su obligación y, por tanto, la responsabilidad surge de la inexecución del contrato.

b. Teoría delictual

Parte del principio del hecho ilícito, en el sentido de que todo aquel que cause por su culpa un daño a otro, está obligado a repararlo. Según este criterio, se deben demostrar varias circunstancias: 1. el contrato de transporte; 2. el accidente; y 3. la culpa del conductor, que puede ser por negligencia, impericia o imprudencia.

A estas dos teorías se le han formulado varias críticas. En ese sentido se dice, por ejemplo, que la teoría contractual, presenta el inconveniente de no poder prever, al celebrarse el contrato de transporte, los daños y perjuicios que por accidentes puedan resultar, y en cuanto a la teoría delictual, se afirma que presenta el inconveniente de tener que probar primero la culpa del conductor, para luego declararlo responsable.

c. Teoría del riesgo

Esta teoría se basa en “Que toda actividad que crea para otro un riesgo, hace responsable a su autor del daño que él puede causar, sin necesidad de establecer que ha habido o no falta de su parte”.⁶⁹

En este caso el Código de Comercio de Guatemala en sus Artículos 801 al 803, así como la Ley de Aeronáutica Civil de Guatemala del Artículo 99 al 101, que recoge la teoría contractualista conforme a los Artículos 801 a 803.

⁶⁹ Lara. **Ob. Cit.** Pág. 223.



4.12 Obligaciones del pasajero

Corresponden y son obligaciones de los pasajeros:

- **Pagar el precio del billete o boleto de pasaje**

El pago del precio constituye la obligación principal del pasajero. Se efectúa en el momento de la expedición del correspondiente billete o boleto de pasaje.

El pago debe realizarse al transportista o a sus empleados autorizados, en el domicilio social de éste. Cuando el billete o boleto de pasaje sea expedido por una Agencia de viajes debidamente autorizada, el pago realizado en las oficinas de la misma será válido para el pasajero.

- **Presentarse en el lugar indicado**

Es obligación del pasajero presentarse puntualmente en el lugar y hora indicados en el billete o boleto de pasaje. De esta forma, se posibilita el cumplimiento de los requisitos que las leyes de tráfico aéreo imponen a los transportistas o transportadores.

La salida de una aeronave no se puede retrasar por la demora de un pasajero. Por esta razón, el transportista razones meteorológicas que afecten su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad devolviendo el precio del billete, y el pasajero podrá en tales casos exigir la devolución inmediata del precio.



- **Reembolsar el importe del billete o boleto**

En los casos en que el transporte no se haya podido cumplir por causas ajenas a la voluntad del pasajero, el transportista o transportador estará obligado a reembolsar el importe del billete o boleto.

Las distintas legislaciones iberoamericanas analizadas en este escrito incluyen disposiciones que contemplan la obligación del transportista de reembolsar el importe del billete o boleto.

- **Transportar el equipaje del pasajero**

El transportista o transportador tiene la obligación de transportar el equipaje del pasajero. Las condiciones en este sentido giran en relación a la compra del billete y que el mismo lo tenga por contenido y como parte de la obligación.

- Cumplir con las obligaciones aduaneras, administrativas, sanitarias, policiales etc.
- Observar los reglamentos del transportista
- Además de los reglamentos sancionados por las autoridades estatales el pasajero debe ajustarse a aquellos que, para orden y seguridad de los vuelos, establece el transportista, a los que debe agregarse su deber de cumplir las instrucciones del comandante y su tripulación.



- a. En el caso que el pasajero no se ajuste a las instrucciones como así también si se conduce de manera indebida como por ejemplo estar alcoholizado o drogado puede ser excluido del viaje.

- b. Acatar las instrucciones del comandante de la aeronave y su tripulación.

- c. Acondicionar debidamente los equipajes.

- d. Indemnizar al transportista por los perjuicios causados por su culpa.



CONCLUSIONES

1. Los principios filosóficos que inspiran las obligaciones mercantiles no son observados en muchas ocasiones por parte de los que prestan el servicio de transporte aéreo en el caso de Guatemala, pues se carece de un precepto de las condiciones mínimas que deben reunir los billetes para abordar. Por lo cual no se ve materializada la buena fe y la verdad sabida.
2. El contrato de transporte, como actividad mercantil, no obstante que las mismas no funciona al arbitrio de las empresas que prestan el servicio, la ley guatemalteca carece de condiciones mínimas que deben reunir esa prestación de servicio, por lo cual en muchas ocasiones el usuario guatemalteco, únicamente se adhiere al contrato ya establecido.
3. El contrato de transporte aéreo es un contrato mercantil, que ha jugado un papel sumamente importante en la sociedad guatemalteca, donde ha beneficiado en mucho al país, pues con el mismo se ve garantizado desplazamiento de personas, bienes y servicios en el menor tiempo posible, sin mayores obstáculos, ni contratiempos. Lo que produce ganancias, fuentes de trabajo; sin embargo la insuficiencia de nuestras leyes al no contemplar debidamente el contrato de transporte aéreo debe conducir a una regulación más adecuada de esta materia.



4. El contrato de transporte, es clave en el desarrollo y producción de capitales a nivel mundial. Lo que hace que sea tenido como un contrato rápido, de adhesión y oneroso.

5. Actualmente no existe una legislación adecuada que regule el contrato de transporte aéreo de personas, que garantiza la responsabilidad entre los oferentes que brindan el servicio, y como figura contractual de uso jurídico en una actividad comercial de desarrollo dinámico precisa de una legislación específica en nuestro ordenamiento legal.



RECOMENDACIONES

1. Es importante que el Estado de Guatemala incorpore dentro de la ley de la Navegación las condiciones mínimas que deben reunir los billetes, así como la prestación del servicio de transporte aéreo a efecto de garantizar a los usuarios en sus derechos, y con ello garantizarse el uso de los principios filosóficos del derecho mercantil.
2. El Ministerio de Economía a través de la Dirección General de Transportes, y auxiliada de la Dirección al consumidor debe dar a conocer a los usuarios sobre los derechos de los mismos, al momento de contratar los servicios de transporte aéreo de personas. Y que esa protección que se brinda sea en forma efectiva. Y no solamente de denuncia pública.
3. En virtud de carecerse de caracteres oficiales de la forma e información que deben de contener los boletos aéreos para transportar personas, conforme a la ley, se regule dicha situación en la actual Ley de Aeronáutica Civil de Guatemala, como una forma de garantizar la seguridad jurídica y el buen servicio a cada usuario que lo utilice. Apegado a los estándares de calidad conforme a los convenios de los cuales el Estado de Guatemala es parte. Por lo que deberá la Dirección de Aeronáutica Civil ser la responsable.



4. En vista que el contrato de transporte aéreo de personas ha alcanzado altos índices de utilización y como consecuencia ha beneficiado en la economía de los países específicamente en Guatemala, lo que hace necesario que se supervise constantemente los servicios que localmente prestan las líneas aéreas por parte de la Dirección de Aeronáutica Civil, tanto nacionales como internacionales.

5. En virtud que la ley regula la responsabilidad que debe asumir el Porteador de forma solidaria con el pasajero, según Artículo 797 del Código de Comercio de Guatemala, se sugiere que las aerolíneas le informen al usuario si en determinado momento se utilizará transporte combinado a efecto de que en caso de riesgo se tenga conocimiento ante quien se debe reclamar los daños causados al usuario. Debiendo ser la responsable la Dirección de Aeronáutica Civil.



ANEXOS



(

(



(

(



BIBLIOGRAFÍA

BONEO, Eduardo. **Derecho Civil**. 2ª. ed. Distrito Federal, México. Ed. Porrúa. 1998.

BRUGI, Biagio. **Instituciones del derecho civil**. 3ª. ed. Milano, Italia. Ed. Italiana, S.A. 1987.

GARRIEGUEZ, Joaquín. **Curso de derecho mercantil**. 2ª. ed. Madrid, España. Ed. Tecnos, S.A. 1990.

LARA, Roberto. **Introducción al estado del derecho mercantil**. 2ª. ed. Distrito Federal, México. Ed. Porrúa. 1998.

MANTILLA, Roberto. **Derecho mercantil**. 4ª. ed. Distrito Federal, México. Ed. Siglo XXI. 1985.

MAZEAUD, Henri. **Manual de derecho civil**. 3ª. ed. Roma, Italia. Ed. Trotta. 1998.

MOSSET, Jorge. **Manual de derecho civil**. 2ª. ed. Valencia, España. Ed. Tirant Lo Blanch. 1999.

MONTÚFAR, Luis. **Contrato aéreo internacional**. 2ª. ed. Distrito Federal, México. Ed. Porrúa.

MORANDI, Juan Carlos. **Derecho comercial**. 3ª. ed. Barcelona, España. Ed. Reus. 1980.



LARIOS, Carlos. **Apuntes de derecho internacional público**. Notas varias. Universidad de San Carlos de Guatemala. 1992.

PEÑA, Luis. **Libertades garantías en el ámbito civil y mercantil**. 4ª. ed. Barcelona, España. Ed. Cataluña. 1991.

RODRÍGUEZ, Juan Joaquín. **Derecho mercantil, contrato de transporte**. 2ª. ed. México. Ed. Harla. 2000.

TAPIA, Luis. **La regulación legal del transporte aéreo**. 5ª. Ed. Buenos Aires, Argentina. Ed. Astrea. 1992.

URÌA, Rodrigo. **Tratado de derecho mercantil español**. 2ª. ed. Valencia, España. Ed. Tirant Lo Blanch. 2001.

VÁSQUEZ, Modesto. **Derecho internacional público**. Instituciones del derecho internacional en materia comercial. 3ª. ed. Distrito Federal, México. Ed. Porrúa. 1990.

VÌDELO, Federico. **Derecho y aeronáutica. El dinamismo del comercio internacional y su aporte al desarrollo. Instituto de Ciencias Penales de México**. Inacipe. 3ª. ed. Distrito Federal, México. 2001.

VIÑALS, Jorge. **Derecho aéreo internacional**. Instituto de Ciencias Penales de México, Inacipe. 2002.

VIVANTE, César. **Tratado de derecho mercantil**. 2ª. ed. Distrito Federal, México. Ed. Siglo XXI. 1998.



VILLEGAS, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Tomo III. 3ª. Ed. Editorial Universitaria. Guatemala. 2000.

VILLALTA, Ludwin. **Garantías, principios que estructuran el proceso**, 2ª. ed. Guatemala. Ed. Nogales. 2008.

Legislación:

Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

Código Civil Decreto 106, 1964.

Código de Comercio de Guatemala. Decreto 2-70. Congreso de la República de Guatemala.

Ley de Aviación Civil. Decreto 563.

Sobre Disposiciones Técnicas. Decreto 100-97, 1997.

Decreto 1032. Expedido por el General Lázaro Chacón. Fuerza Aérea Guatemalteca. 1929.

Ley de Aeronáutica Civil.

Convención Sobre Aviación Civil. 40 años de la Secretaria General de la OACI. 1998.



(

(



(

(