

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

*FACULTAD DE DERECHO*

*Con sincero afecto al maes-  
tro de la facultad de derecho  
Sr. Lic. Rafael de Bina.*

*Fco. Ruiz Corzo*

*15 nov. 1967.*

**EL CONTRATO DE FLETAMENTO DE  
AERONAVES CIVILES**

**TESIS**

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE**

**LICENCIADO EN DERECHO**

**PRESENTA**

**FRANCISCO ADELIN RUIZ CORZO**

**MEXICO ,D.F.**

**1967.**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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

**A MI MADRE:**

Sra. Etelvina Corzo Vda. de Ruíz,  
Con orgullo y eterna gratitud.

**A LA MEMORIA DE MI PADRE:**

Sr. Adelin Ruiz Cordova.

**A LA MEMORIA DE MI ABUELITA:**

Idolina Ruíz Vda. de Corzo.

**A MIS HERMANITAS:**

Idolina Ruíz de Hernández y  
Bella Elena Ruíz de Sarracino.

A MIS TIOS:

David Corzo Ruíz,  
Humberto Corzo Ruíz y  
Roberto Riquelme Flores.

María Luisa Corzo de Riquelme y  
Flor de María Corzo de Aburto.

A MIS TIOS:

Lic. Humberto Ruíz Cordova, q.e.d.  
Gral. Francisco Ruíz Cordova q.e.d.  
Gral. Fausto Ruíz Cordova q.e.d.  
Cort. Sostenes Ruíz Cordova  
Sr. David Ruíz Cordova q.e.d.  
~~Sr. Antonio Ruíz Cordova~~  
Sr. Antonio Ruíz Cordova  
Sr. Gregorio Ruíz Cordova y  
Sra. Luvia Ruíz Cordova q.e.d.

A MI MAESTRO:

Sr. Gral. y Dr. Octavio Vejar Vazquez,  
Con mucha gratitud y sincero afecto.

**A MIS MAESTROS:**

Lic. José López Noriega  
Dr. Ignacio Villalobos  
Dr. Ezequiel Burquete  
Dr. Raúl Ortíz Rerquidi  
Lic. Wesnceslao Avila Rebollo  
Dr. Raúl Cervantes Ahumada  
Dr. Juan Manuel Terán Mata.

## INDICE

### EL CONTRATO DE FLETAMENTO DE AERONAVES CIVILES

#### Introducción

#### CAPITULO I

##### GENERALIDADES SOBRE EL FLETAMENTO DE AERONAVES

	Pág.
1o.- El Derecho Aeronáutico y el Fletamento de Aeronaves	19
2o.- El Fletamento Marítimo y el Fletamento Aeronáutico	24
3o.- El Fletamento de Aeronaves Civiles en la Legislación Mexicana	28
4o.- El Fletamento de Aeronaves Civiles en la Legislación Internacional	45

#### CAPITULO II

##### TEORIA SOBRE LOS CONTRATOS DE UTILIZACION DE AERONAVES.

1o.- Contratos de Utilización de Aeronaves	53
2o.- Concepto del Contrato de Fletamento	59
3o.- Definición del Fletamento	60
4o.- Fletamento y Transporte	62
5o.- Fletamento y Arrendamiento	64

#### CAPITULO III

##### FORMACION DEL CONTRATO DE FLETAMENTO DE AERONAVES

1o.- Capacidad	67
2o.- Consentimiento	69
3o.- Póliza de fletamento	71
4o.- Conocimiento de embarque	72
a) recibido embarcado	74
b) recibido para embarque	75

#### CAPITULO IV

##### ELEMENTOS INTEGRANTES DEL CONTRATO DE FLETAMENTO DE AERONAVES

1o.- Sujetos :	a) el fletante	77
	b) el fletador	80

	c) el corredor de fletamento	Pág. 82
2o.- Objetos:	a) la aeronave	83
	b) la carga y el pasajero	88
	c) el flete	90

## CAPITULO V

### MODALIDADES DEL CONTRATO DE FLETAMENTO DE AERONAVES

1o.- Fletamento total	94
2o.- Fletamento parcial	95
3o.- Fletamento por viaje	97
4o.- Fletamento a tiempo	99
5o.- Fletamento a carga general	101
6o.- Subfletamento	102
7o.- Cesión del contrato de fletamento	105
8o.- Modelo del contrato de fletamento.	108

CONCLUSIONES	111
--------------	-----

BIBLIOGRAFIA	113
--------------	-----



## INTRODUCCION

La aeronavegación, producto de indeclinable voluntad de hombres de arroj<sub>o</sub> y desarrollada por avanzada mentalidad universal, desde sus inicios ha sido un fenómeno siempre actual y de incalculables límites, tanto en sus adelantos técnicos como en la legislación que lo regula dentro y fuera de las fronteras de las naciones.

La aviación, medio moderno de locomoción, es un concepto de lenguaje internacional que su práctica tanto en la guerra como en la paz, ha dado lugar al nacimiento de una rama jurídica nueva dentro de las ya existentes, como es el "Derecho Aeronáutico", cuyas manifestaciones principales son el contrato de fletamento, el contrato de transporte y el contrato de arrendamiento de aeronaves.

La institución de " el fletamento ", motivo de nuestro estudio, evolucionó de manera inversa en la navegación marítima que en la navegación aérea. En la navegación marítima que es en donde tuvo su origen, fué la forma más común para contratar la utilización de una nave. El comerciante actual que recibe la carga en su escritorio o en su mostrador ha dejado de ser el navegante intrépido y aventurero de los albores de la navegación comercial, aquel que fletaba una nave en perfectas condiciones de navegabilidad, armada y con tripulación bien experimentada y él mismo acompañaba a su carga hasta feliz arribo a su destino, si así lo permitían las vicisitudes de la peligrosa travesía, más aún por la poca seguridad que proporcionaban las pequeñas naves dotadas de rudimentarias medios de propulsión; conforme las naves fueron garantizando más seguridad y rapidez pudo ser utilizada en servicios de rutas regulares para el transporte de carga y de personas.

El fletamento en la navegación aérea evoluciona a la inversa, primero es el contrato de transporte en servicios regulares, pero terminada la primera guerra mundial, los aviones que habían servido a los fines bélicos son desechados para reemplazarse por los nuevos inventos y al mismo tiempo vendidos, cuyos compradores los utilizaron principalmente para efectuar vuelos a demanda del usuario mediante la remuneración convenida, todos estos vuelos se realizaban dentro de un servicio no regular, esto es, sin contar con itinerarios fijo y sujetos a libre convenio entre las partes, constituyéndose desde entonces en verdaderos " taxis " aéreos para ser utilizados a realizar diversos fines, como: al transporte de carga y de personas, a viajes de placer, a la siembra de granos desde el aire, a exterminar plagas agrícolas con fumigaciones aéreas, a provocar precipitaciones pluviales, etc.

Como consecuencia del advenimiento del fletamento en la aeronavegación ha traído consigo numerosos problemas jurídicos a los que hay que darles soluciones adecuadas, que a nuestro modo de ver, debe ser objeto de una reglamentación especial que lo diferencia de otras figuras jurídicas afines pero de ningún modo confundibles.

El análisis de nuestro presente estudio " El Contrato de fletamento de Aeronaves Civiles ", lo hacemos en cinco capítulos, de los cuales el capítulo primero lo dedicamos a " Generalidades sobre fletamento de aeronaves ", en el que hacemos una breve narración de los sucesos y fechas principales de los comienzos de la aeronavegación, así como los tipos de aparatos que fueron utilizados en la lucha por el dominio del espacio. Así también nos referimos a la evolución que ha tenido el vocablo fletamento desde sus inicios para darnos cuenta de su origen y trascendencia a nuestra época y así ir haciendo más acce

sible a nuestro entendimiento el estudio que presentamos.

Luego analizamos la legislación mexicana y la legislación internacional - en lo referente a lo que presente interés a nuestro estudio.

En el capítulo segundo " Teoría sobre los contratos de utilización de aeronaves", hacemos un estudio de cada una de las figuras jurídicas - fletamento, transporte y arrendamiento - comprendidas dentro de los contratos de utilización de aeronaves, señalando con la mayor claridad posible, sus diferencias pero observandolos en conjunto ya que - entre las mismas se presentan afinidades pero sin haber confusiones.

Con los conocimientos que nos aporten las generalidades del primer capítulo y con el establecimiento de las diferencias entre los contratos de utilización de aeronaves, daremos a comprender mejor los siguientes capítulos, que en sí, son la realización contractual.

## CAPITULO I

### GENERALIDADES SOBRE EL FLETAMENTO DE AERONAVES.

1o.- El Derecho Aeronáutico y el Fletamento de Aeronaves. - 2o.- El Fletamento Marítimo y el Fletamento Aeronáutico. - 3o.- El Fletamento de Aeronaves Civiles en la Legislación Mexicana. - 4o.- El Fletamento de Aeronaves Civiles en la Legislación Internacional.

1o.- El Derecho Aeronáutico y el Fletamento de Aeronaves. - El dominio del espacio ha sido la aspiración del hombre de todos los tiempos. Desde milenarios años atrás, los hombres al posar la mirada en el infinito sintieron la palpitación de remontarse a las zonas etéreas en donde siempre han situado la fé y bienaventuranza. Durante muchos siglos tal aspiración no fué más allá del campo de la fantasía.

Fué a partir de los estudios de Leonardo de Vinci, "que fué el primero que aplicó conocimientos matemáticos al problema del vuelo, a comienzos del siglo XVI" ( 1 ), cuando empezó a considerarse con mayor seriedad la posibilidad de que el hombre alcanzase a surcar el espacio aéreo.

Tal posibilidad se convirtió en realidad con el primer viaje aéreo - en aerostato - ( 2 ), que se llevó a cabo en París, ya para finalizar el año 1783 por Pilatre de Rozier y el Marqués de Arlandes, quienes cumplieron la hazaña de elevarse hasta mil metros de altura y tocar tierra a diez kilómetros de distancia del punto de partida.

( 1 ).- Enciclopedia estudiantil. No. 2.- Los Aviones.- P. 2

( 2 ).- Globo cautivo o libre, sin medios propios de propulsión. Dirigible, con medios propios de propulsión, que llenados con un gas más ligero que el aire hace posible la sustentación en la atmósfera.

"Recordemos que en 1782, los hermanos Montgolfier inventaron el globo. -  
Un año después subió al espacio, en aerostato, el primer ser humano. En este caso se rea-  
lizó el vuelo, usando un gas más liviano que el aire". ( 3 )

En 1884, hubo otro acontecimiento notable, el globo pudo ser dirigido, en  
aquella inolvidable fecha los capitanes Renard y Krebs, abordo de un globo dirigible, se  
elevaron para seguir una ruta fijada de antemano y regresar a descender en el punto de --  
partida.

En octubre de 1897, Clement Ader experimentó con éxito el primer aero--  
plano con motor, el cual tenía un peso aproximado de 500 kilogramos incluyendo conduc-  
tor y combustible, quedando así demostrado que algo más pesado que el aire sería el ob--  
jeto indicado para que el hombre realizara su aspiración milenaria.

El dominio del espacio aéreo, con instrumentos más pesados que el aire --  
fueron decisivos, con los experimentos realizados por Wilburg Wright en Francia y en Amé-  
rica, infundiendo confianza el nuevo invento hasta en los más incrédulos y pesimistas de -  
la época. Desde entonces la invención de aeronaves de distintos tipos y para diferentes -  
funciones ha sido de tanta energía potencial que no ha habido obstáculo suficiente que -  
haya podido impedir su desarrollo.

El primer vuelo de transporte se realiza en marzo de 1908. En julio de --  
1909, el Ingeniero Francés Luis Bleriot, piloteando un monoplano con motor inventado y -  
construido por él, atraviesa por primera vez el canal de la mancha.

La guerra de 1914 - 1918, influyó poderosamente en el desarrollo de la --  
aviación y al restablecerse la paz los inventos aeronáuticos se aplicaron a fines comercia-  
les y a continuar las proezas de aeronavegación. Podemos citar la primera travesía del --

Atlántico, de Terranova a Lisboa, llevado a cabo en 1919 por un piloto norte americano; en 1927, otro piloto norteamericano, Charles Lindbergh, piloteando un avión monoplano - llevó a cabo la célebre travesía del Atlántico del Norte, desde Nueva York a París.

Actualmente hay aeronaves capaces de desarrollar grandes velocidades y - con capacidad para alojar cientos de pasajeros y decenas de toneladas de carga, más rápidas y con mayor seguridad de éxito en cada vuelo, virtud de los muchos inventos técnicos y estudios científicos del espacio aéreo. Todos estos progresos aeronáuticos traen consigo constante incremento de concesiones y permisos a compañías aéreas para proporcionar servicio de transporte aéreo regular y no regular.

La aeronavegación representa ya, una forma de comunicación y translación de carga y personas tan común y tan importante como en su tiempo lo fueran las carreteras, los ferrocarriles y las rutas marítimas.

Visto el inmediato desarrollo y ante la gran importancia de este moderno medio de locomoción, no podemos dejar de considerar todavía más importante el derecho que lo regula, que hace posible con su ordenación, su difusión y travesía por distintos países de la más variada organización política y de tan opuestos matices.

Desde que la aviación se hallaba en sus heroicos tiempos experimentales, ya los juristas empezaron a preocuparse del problema que traía consigo la aeronavegación y pensaron en regularlo.

Entre los antecedentes más remotos, en la elaboración de este conjunto de leyes que constituyen actualmente el eje al rededor del cual giran las relaciones de los Estados entre sí - relativos a la navegación aérea - se encuentran las ideas expuestas por Vattel, quien en una obra dedicada al derecho de gentes presentó estudios relativos al trán-

sito inofensivo de los aerostatos. Destacó notablemente por la novedad, precisión y amplitud de sus conceptos Paul Fuchille quien se dedicó a analizar la serie de problemas que presentaban las aeronaves en el tráfico entre los Estados y realizó estudios encaminados a dar sus soluciones. (4)

Son diversas las denominaciones que se le ha dado a este nuevo derecho para calificarlo, pero dos se han impuesto en el campo internacional: " Derecho Aéreo " y " Derecho Aeronáutico ".

La expresión " Derecho Aéreo ", comunmente utilizada es aceptada desde 1909, fecha en que se fundó la "Escuela Superior de Aeronáutica de París, " encontró acogida entre los investigadores y estudiosos de esta nueva rama del derecho; extendiéndose internacionalmente debido a revistas que se publicaron y que se encargaron de familiarizar la expresión en todo el mundo y principalmente por la obra "Elementos creadores del derecho aéreo", de Andrés Henri Coüanier.

"El vuelo no es solamente el fenómeno que se desarrolla en el espacio aéreo y asume relieve jurídico a través de la idea de la navegación y del transporte de personas y cosas, la expresión "derecho aéreo", generaliza el concepto del aprovechamiento del aire para toda clase de transmisiones a distancia, sean corrientes o bien comunicaciones". (5)

Es una expresión con un contenido muy general para que sea aplicada exclusivamente a la aeronavegación, ya que hay fenómenos como la electricidad, la telegrafía, la radiofonía, la televisión, etc., que requieren del espacio aéreo para efectuarse, sin

---

(4).- Antonio Francos Rigal. Principios de Derecho Aéreo. PP. 25 y 26.

(5).- Rafael Gay de Montellá. Principios de Derecho Aeronáutico. R. 18

tener nada que ver con la aeronavegación y forman parte del derecho aéreo, puesto que, la expresión nos indica: lo relativo al aire.

Frente a tal denominación se encuentra la de "Derecho Aeronáutico", propuesta en 1923, por el profesor Ambrosini, extendiéndose primero en Italia y actualmente prevaleciendo a aquella en el campo internacional.

"La expresión derecho aeronáutico define con más propiedad cuanto tiene relación con la navegación y, por lo tanto, con el conjunto de normas que disciplinan el objeto del transporte aprovechando al medio del aire". (6)

"El mundo científico ha acabado por admitir la expresión derecho aeronáutico en lugar de derecho aéreo". (7)

Nosotros aceptaremos en el curso de este estudio, la denominación "Derecho Aeronáutico", que no se refiere a tan vasto panorama - como la de derecho aéreo - sino exclusivamente a la navegación aérea, porque lo aeronáutico se refiere al aeronauta y la actividad de este es navegar por el aire.

Sin ser indispensable para nuestro estudio, pero en función de dejar más completa la cuestión que tratamos, daremos - sin comentarlas - dos definiciones de derecho aeronáutico, de autores de gran prestigio.

"La rama del derecho que determina y estudia las leyes y las reglas del derecho que regula la circulación y la utilización de las aeronaves, así como las obligaciones que dimanar de ellas": Maurice Lemoine (8)

---

(6). - Rafael Gay de Montellá. - Principios de Derecho Aeronáutico. - P. 18

(7). - Idem.

(8). - Citado por: Rafael Gay de Montellá. - Misma obra. p. 8



"Conjunto de normas de derecho público y privado de la navegación aérea dedicada al transporte de cosas y de personas, mediante la utilización de aeronaves, y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema: Rafael Gay de Montellá (9)

El derecho aeronáutico, siendo una norma jurídica reciente y un período de elaboración, necesita con frecuencia acudir a otras disciplinas para suplir sus lagunas y buscar los principios reguladores de algunas materias.

Así la denominación de fletamento que la toma del derecho marítimo, adaptándolo a sus peculiaridades hasta hacerlo asimilable para la aeronavegación. El derecho aeronáutico admite el fletamento de aeronaves y lo admite en varias de las modalidades propias del fletamento del buque. (10)

2o.- Fletamento Marítimo y Fletamento Aeronáutico.- La denominación fletamento, es sin duda, típico del transporte por mar, su significado ha venido en el transcurso del tiempo ligado a la nave - desde su forma más rudimentaria - y al mar.

Geográficamente localizamos la palabra fletamento en los primeros centros de actividades marítimo mercantiles, de lugares diversos pero de épocas contemporáneas, como en las riberas del mediterráneo y en torno a los mares del norte y báltico. (11)

En las riberas del mediterráneo se conoció la voz naullum, derivada de la voz griega naus - con significado de buque - de aquella y de esta fueron derivando una serie de voces que aparecieron en las lenguas románicas, como la voz francesa nolis - con significado de flete - y nolissement - con significado de fletamento. (11a).

(9) .- Obra antes citada.

(10).- Ver Cap. III de este estudio. P. 67

(11-11a.-) Nueva Enciclopedia Jurídica.- F. Seix.- P. 856. Tomo IX.

La voz catalana nolit que se refiere, indistintamente, al contrato de fletamento como al flete. La voz en castellano antiguo nolito con significado de fletamento. (11b)

Por otro lado, en torno al mar del norte se conoció la voz alemana vracht con su variante vrecht, de las que se derivó la palabra alemana frach; las inglesas freight, fretar, fletamento y fletaje y las del castellano moderno flete y fletamento. (11c)

El comercio marítimo de los asirios, fenicios y cartagineses, seguramente estuvo sujeto a <sup>un</sup> conjunto de costumbres, o posiblemente a leyes escritas que actualmente son casi desconocidas. (12)

Es hasta Grecia en donde encontramos un derecho marítimo formado; es seguro que los Rodios tuvieron leyes marítimas escritas y la práctica consuetudinaria de los mismos perduró en el mediterráneo hasta bien entrada la edad media, es posible que la legislación marítima de los mismos, haya sido recogida por los jurisconsultos Romanos en el digesto, lo comprueba la famosa Ley de Lege Rodia de Factu. (12a)

En roma el contrato de fletamento era uno de tantos contratos innominados, en el cual se combinaba el arrendamiento de cosas con el de servicios, correspondiendo -- por tanto ejercitar en su caso la acción in factum prescriptis verbis. (12b)

En la edad media predomina el derecho consuetudinario pero aparecen leyes marítimas locales; entre ellas la famosa tabla amalfitana, que regula el contrato de -- fletamento de una manera fragmentaria, parcial y asistemática, pero suficiente para las -- necesidades de la época. (12c)

---

(11b-11c).- Nueva Enciclopedia Jurídica.- F. Seix.- P. 856. Tomo IX.  
(12-12a.-12b- 12c).- Enciclopedia Universal Ilustrada.- Europeo.- Americana. P.  
58, II. Tomo XVI.

En el siglo XVI se publicó el Libre del Consulat del Mar, la más completa compilación de derecho marítimo aparecidas en la edad media, que da al fletamento el nombre de nolleiament y al conocimiento el de carta de nolit, no siendo necesario que el contrato fuera reducido a escrito en póliza o carta. El fletamento podía ser a quintarafas y a scar, según se arrendaba una parte o la totalidad del buque, y originaba responsabilidades mutuas que se hacían efectivas con energía. (12d) Posteriormente - en 1737 - en España se publican las ordenanzas de bilbao que dedica por entero el capítulo XVIII al fletamento de navios, se mencionan las posibles formas que admite el contrato de fletamento: por viaje redondo de ida, estada y vuelta; para un solo viaje de ida o solo de venida; por meses; por todo el navio o parte de él, ajustado en uno y otro caso el transporte por tonelada, quintales, fardos, barricas o cajones, según convenga a las partes. (13)

Por lo expuesto, vemos que el fletamento marítimo en los siglos anteriores a la invención y desarrollo de los modernos medios de locomoción, fué la forma más difundida y más importante para el traslado de carga y de personas, siendo el precedente histórico del fletamento aeronáutico.

Desde que la aeronavegación fué inventada, ha venido compitiendo y superando a cualquier otro medio de locomoción; ha invadido instituciones que se consideraban exclusivas del derecho marítimo; así el contrato de fletamento que es una institución que actualmente se identifica tanto en lo aeronáutico como en lo marítimo, aunque sea en este campo en el que haya tenido su origen.

En tiempos pasadas, Marghieri expresó la duda de que el contrato de fletamento propio de la navegación marítima, pudiera extenderse a la navegación aérea, nega

(12d) .- Enciclopedia Universal Ilustrada.- Europeo-Americana. P. 58, II. Tomo XVI:

(13) .- Francisco Fariña Gúitán.- El Transporte Marítimo y sus Sistemas de Responsabilidad. P. 38

ba que pudiera hablarse de fletamento de aeronaves con acierto. Su negativa la fundaba en las diferencias tanto del medio en que se desplaza la nave - aire y agua - como en la nave misma - avión y buque -. No hay motivo para que este contrato no pueda prosperar en el derecho aeronáutico, lo que no sería conveniente es vaciar totalmente al fletamento de aeronaves, la disciplina del fletamento marítimo, lo cual no sucede; en ambos campos se presentan con mucha analogía sin haber confusiones.

El fletamento marítimo es un contrato de utilización de buque y el fletamento aeronáutico lo es de avión.

Ambas naves - buque y avión - tienen nacionalidad y por tal prolongamiento territorial del Estado al que pertenece su registro y matrícula.

La "Ley de Vías Generales de Comunicación", establece en su artículo - 312: "La nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles se rigen por las disposiciones siguientes:

- I.- Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que están matricu ladas.
- II.- Ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula.
- IV.- La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano y el otorgamiento de su matrícula le confieren la nacionalidad mexicana.

Inscrita la aeronave se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado de nacionalidad y matrícula que la identificará y probará su inscripción".

Por lo tanto, no vemos porqué no pueda hablarse de fletamento de aeronaves con acierto. Si celebro un contrato con una persona que tenga el derecho de disposición sobre una aeronave, <sup>la</sup> el cual, reservándose la dependencia de la tripulación y la con

ducción técnica de la misma, me conceda<sup>2</sup> contra remuneración, su uso total o parcial, -- para uno o más viajes o por un cierto tiempo, indudablemente que estamos en presencia -- de un contrato de fletamento de aeronaves.

La reglamentación que se le aplique, a falta de disposición entre las partes, puede ser por analogía la que esté consagrada para el fletamento marítimo pero no por eso dejará de ser, un contrato de fletamento aeronáutico.

Ante lo expuesto, no podemos dejar ya en tela de duda las grandes semejanzas que existen entre el fletamento marítimo y el aeronáutico, y afirmar que si es posible y acertado hablar de fletamento de aeronaves.

3o.- El fletamento de Aeronaves Civiles en la Legislación Mexicana. - La legislación mexicana, siempre sensible al efecto de nuevas corrientes científicas que constituyen la base de la vida internacional, ha sentido y normado los progresos técnicos correspondientes a ideologías modernas. Tal como la aeronavegación, que en armonioso enlace con las ideas jurídicas, ha hecho surgir en la existencia del Derecho Mexicano una rama distinta de las que ya habían como es el "Derecho Aeronáutico". (14) El gran desarrollo de la aviación ha traído consigo el inicio y auge del fletamento de aeronaves en esta nueva rama del derecho, en tal forma que ya encuentra aplicación y se incluye en los Convenios Internacionales de Aeronavegación, que deberá ser reconocido en el futuro como un contrato que la práctica y la legislación lo ha incluido dentro del ámbito aéreo.

Analizando nuestra legislación, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en el artículo 73.- " El congreso tiene facultad: XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación....."

(14).- Antonio Francos Rigalt.- Principios de Derecho Aéreo. P. 11

"Entre las vías de comunicación, se encuentra el espacio aéreo nacional".

(15)

Vemos pues, que la Constitución da al Congreso la facultad de reglamentar al espacio aéreo nacional, como vía de comunicación, tanto para el transporte aéreo regular como el no regular, siendo en este campo en donde el fletamento de aeronaves -- toma sus especiales características.

El mismo ordenamiento establece en el artículo 76 "Son facultades exclusivas del Senado:

I.- Aprobar los tratados y convenciones diplomáticas que celebre el Presidente de la República con las potencias extranjeras".

En el artículo 89 establece: "Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes:

X.- Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar tratados con las potencias extranjeras, sometiéndolos a la ratificación del Congreso Federal",

El ejercicio de estas facultades ha dado por resultado que el fletamento de aeronaves en la legislación mexicana ha empezado a ser una realidad cuyo avance y progreso podrá medirse a través de los convenios. El Gobierno de México, se adhirió al 12 de septiembre de 1946, a la convención de Aviación Civil Internacional de Chicago de 7 de diciembre de 1944, la cual se refiere al fletamento de aeronaves en su artículo 5o.

Ya sabemos que este convenio constituye en la República Mexicana, ley fundamental, conforme con lo que establece el mismo ordenamiento en su artículo 133, - "Esta constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma celebrados y que se celebren por el Preste. de la

(15).- Inciso VIII del artículo 1o. de la "Ley de Vías Generales de Comunicación".  
vigente.

República, con aprobación del Senado serán ley Suprema de toda la Unión. Los jueces.."

Las atribuciones que el Estado Mexicano, tiene para realizar sus propios fines, se manifestaron en la navegación aérea, mediante la elaboración de la "Ley De Aeronáutica Civil de 12 de julio de 1930", apoyada en la Ley de Ferrocarriles y en las disposiciones de aplicación internacional que entonces existían. En dicha ley, no se encuentra disposición relativa al contrato de fletamento, esto se explica porque apenas para esta época se estaban obteniendo algunos servicios efectivos en el campo comercial y solamente se hablaba de "Líneas Aéreas y de Aeronaves Privadas". Es innegable que esta ley, fruto de concienzudo estudio y prudente labor de sus redactores (16), fué suficiente para satisfacer las necesidades de la época, siendo esta reglamentación la primera que se expidió sobre aviación.

Con el mismo artículo de la "Ley de Aeronáutica Civil", se elaboró la "Ley de Vías Generales de Comunicación y medios de Transporte de 31 de agosto de 1931" y la "Ley de Vías Generales de Comunicación de 28 de septiembre de 1932". En efecto, estas leyes, ofrecieron nuevamente la estructura de la ley de Aeronáutica, sin ir más allá de hacerles simples retoques de estilo, depuración de palabrerío y aportación de algunas experiencias prácticas obtenidas, no mencionándose ni siquiera la palabra fletamento.

Es en la "Ley de Vías Generales de Comunicación de 19 de febrero de 1940" reformada por decreto de 30 de diciembre de 1949, en su libro IV, en donde encontramos que regula las "Comunicaciones Aeronáuticas". Para tal efecto, hace una enumeración de diez y siete capítulos, tratando el I Disposiciones Generales; el II del régimen de las aeronaves; III De las marcas de nacionalidad y matrícula; IV de la aeronavegabilidad;

(16). - Digno nos es mencionar que la Comisión Redactora de la primera reglamentación que se expidió en México sobre aviación, estaba integrada por los Lics. Gustavo Espinosa Mireles y Luis Flores Esponá y por los Ings. Eduardo de la Portilla y Juan Guillermo Villazana.

V Del personal técnico aeronáutico; VI Del comandante de la aeronave; VII De las operaciones; VIII del tránsito aéreo; IX De los aeródromos civiles; X Del transporte aéreo nacional; XI Del transporte aéreo internacional; XII De los servicios aéreos privados; XIII De las responsabilidades por daños; XIV De los accidentes y de las búsquedas y salvamentos; XV De los gravámenes; XVI De las industrias y escuelas aeronáuticas y de los clubes aéreos y el XVII Del registro aeronáutico mexicano.

Dentro del capítulo X, el artículo 330 está dedicado al fletamento cuando se refiere al servicio público no regular (17), dentro del cual queda comprendido el fletamento: "El servicio público de transporte aéreo, no regular, está sujeto:

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

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

c).- A remuneración sujeta a lo previsto en el artículo 336, inciso a) segundo párrafo. "El cual establece que las cuotas que se cobren en los vuelos no regulares, no podrán ser en ningún caso inferiores a las autorizadas para el servicio regular correspondientes.

Por la lectura del artículo 330 vemos que lo regula someramente y de manera imperfecta, ya que solo se refiere a las sujeciones que se encuentra el servicio público de transporte aéreo, no regular; obligaciones que tienen que satisfacer las empresas que se dediquen a esta clase de servicio, ante el Poder Ejecutivo, a través de la Secretaría de Comunicaciones, dejando para mejor ocasión cuestiones tan importantes como son reglamen

(17).- Tráfico aéreo sin itinerario fijo y sujeto a libre convenio entre las partes.



tar los derechos y obligaciones surgidos de las relaciones entre empresa o particulares que presten el servicio con los usuarios, sin embargo, del inciso "b" sacamos en claro que se quiso dejar sin obstáculos el camino para que las partes pacten libremente la realización de vuelos de aeronaves en servicio no regular.

El primer párrafo del Art. 8 de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece: "Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a estos, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a los preceptos de esta ley y sus reglamentos".

Al respecto recordemos que ya quedó apuntado, que entre las vías de comunicación se encuentra el espacio aéreo nacional en que transitan las aeronaves.

El art. 311, segundo párrafo, establece: "Las aeronaves mexicanas se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles. Son aeronaves de Estado las de propiedad de la Federación, de los Estados, de los municipios o de los órganos públicos descentralizados. Todas las demás se consideraran aeronaves civiles ya sean de servicio público o de servicio privado.

El servicio público de aeronaves se divide en: servicio público nacional y servicio público internacional; el servicio público nacional se subdivide a su vez en: servicio público regular (18) y servicio público no regular (19); el servicio público internacional se subdivide a su vez en:

- a) servicio mexicano de transporte internacional regular.
- b) servicio mexicano de transporte internacional no regular.
- c) servicio extranjero de transporte internacional regular

(18).- Cfr. art. 329, Ley de vías generales de comunicación, vigente.

(19).- Cfr. art. 330, igual ordenamiento.

d) servicio extranjero de transporte internacional no regular.

En el servicio público nacional regular, se requiere concesión, la cual es otorgada hasta por un plazo de 30 años, según sea la importancia del servicio y de la empresa misma, con derecho para el concesionario de obtener prórrogas por períodos adicionales de 10 años cada uno si demuestra ser merecedor por haber cumplido con todas sus obligaciones y haber hecho mejoras en el servicio. (20)

Para el servicio mexicano de transporte internacional regular, hacemos extensivo lo dicho en párrafo anterior.

En el servicio público nacional, no regular, se requiere permiso, otorgado por un plazo que se fijará considerando la importancia de la empresa y sus inversiones iniciales. La remuneración que se cobre en estos servicios, no podrán ser en ningún caso inferiores a las autorizadas para el servicio regular correspondiente (21), tal y como ya quedó establecido.

En el servicio mexicano de transporte internacional, no regular, existe la variante - respecto a lo dicho en el párrafo anterior - a que pueden ser revocables en cualquier tiempo.

Ahora, en cuanto al servicio extranjero de transporte aéreo internacional, regular, La Secretaría de Comunicaciones no podrá otorgar concesión para establecer y explotar tal servicio, únicamente podrá otorgar permiso. En cuanto al servicio extranjero de transporte aéreo internacional, no regular, el otorgamiento del permiso es más restringido y más estricto, pues únicamente habrá lugar a autorización para cada caso concreto de servicio y siempre que no se pretenda realizarlos entre puntos en el que haya servicio -

(20).- Cfr. art. 334 ordenamiento antes citado.

(21).- Cfr. art. 336, segundo párrafo, ordenamiento antes citado.

regular nacional o bien, que habiendolo, la empresa mexicana no esté en condiciones de efectuarlo. (22)

En estos casos, la Secretaría de Comunicaciones como autoridad competente a tales efectos, deberá tener buen cuidado que al otorgar permiso o autorización, según el caso, no entrañe peligro a la seguridad de la nación o perjuicios a los servicios mexicanos de aeronavegación con o sin itinerario fijo.

Esto es, que la política mexicana respecto a la explotación del espacio aéreo nacional, como vía de comunicación, es: satisfacer una necesidad pública, protegiendo la seguridad y la economía nacional.

Las concesiones o permisos para el establecimiento o explotación de un servicio público de aeronavegación - regular o no regular - solo se otorgaran a los ciudadanos mexicanos o a las sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas; en este caso, cuando haya uno o varios socios extranjeros, se considerarán - respecto a la concesión o permiso - como nacionales, y por tal se obligaran a no invocar la protección de sus gobiernos, y si así lo hicieren perderan en beneficio de la nación como pena, todos sus bienes adquiridos por motivo de la concesión. (23)

El interesado deberá comprobar a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que el servicio regular o no regular que se propone dar, satisficará una necesidad pública y que cuenta con capacidad y elementos técnicos y financieros para llevar a cabo la empresa que solicita. Una vez habiendo obtenido su conceción o permiso, deberá acreditar ante la misma Secretaría de que dispone en propiedad o por contrato, de aeródromos, instalaciones y servicios auxiliares necesarios para la aeronavegación; equipo

---

(22).- Cfr. 337, frac. IV, segundo párrafo, ordenamiento antes citado

(23).- Cfr. art. 12, ordenamiento antes citado.

de vuelo autorizado, aprobación de fletes, etc. (24)

La Ley de Vías Generales de Comunicaciones establece en su art. 52 "Los concesionarios o permisionarios que exploten vías generales de comunicación y medios de transporte podrán, con la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y sujetos a las restricciones que establece esta ley:

I.- Celebrar todos los contratos directamente relacionados con los objetos de la concesión o permiso....."

Y el artículo 4 del mismo ordenamiento establece: " Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones, y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidiran:

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

Esto es, que un permisionario, en virtud de un permiso que le fué otorgado por la Secretaría de Comunicaciones, celebre un contrato de fletamento, toda controversia que se suscite por motivo de su contrato, se decidirá con preferencia por lo que las par

---

(24).- Cfr. arts. 331 y 332 ordenamiento antes citado.

tes hayan pactado, porque si por acuerdo de sus voluntades crearon derechos y obligaciones recíprocas y en virtud de estas se suscita alguna controversia, muy acertado es que se disuelva conforme a los términos del contrato. Por lo que establezca la Ley de Vías Generales de Comunicación, vigente, sus reglamentos y leyes especiales, por lo que establezca el Código de Comercio el cual reglamenta el fletamento en el campo marítimo y por - tal, su aplicación debe ser analógica y en lo que no se contraponga al fletamento aeronáutico.

El artículo 340 del ordenamiento que venimos invocando, establece: "Son aeronaves de servicio privado: a) Las destinadas a recreo y asuntos privados del propietario; b) Las dedicadas a trabajos aéreos, tales como los de aerofotografía, aerotopografía, publicidad comercial y otros semejantes; c) Las del servicio particular de una empresa; d) Aquellas que se destinen a aplicaciones científicas de la aviación civil; tales como exterminación de plagas agrícolas, provocación artificial de lluvias, vuelos educativos y otros semejantes; e) Las pertenecientes a escuelas aeronáuticas privadas.

Las aeronaves comprendidas dentro de los incisos "b" y "d" pueden ser objeto de contrato de fletamento, para la realización de tales trabajos o aplicaciones científicas de la aviación, ya que en los mismos no se establecen, como en los incisos "a" y "c", si esos trabajos - aerofotografía, aerotopografía y publicidad comercial - y si esas aplicaciones científicas - exterminación de plagas agrícolas y provocación artificial de lluvias - se harán en provecho propio de los propietarios, es más, a un mayor análisis del inciso "d" resulta antieconómico e incomplicente a la razón que esas aplicaciones científicas de la aviación, efectuadas por el propietario o la empresa, sea exclusivamente en provecho propio.

Debemos considerar que estos servicios aerocomerciales, realizados por ae-

ronaves privadas -XB - se efectuan en virtud de autorizaciones especiales otorgada por la Dirección de Aeronáutica Civil, Secretaría de Comunicaciones.

Ya hemos dicho que el fletamento de aeronaves se desarrolla dentro del -- servicio aereo no regular, esto es, un servicio sin itinerario fijo y sujeto a libre convenio entre las partes en el que el fletante contrae como obligación fundamental la de poner a -- disposición del fletador, una aeronave en condiciones de realizar el fin para la que fué -- contratada, y este se obliga a pagar el flete convenido como contraprestación.

Luis Tapia Salinas, al referirse a los transportes no regulares, dice: "Los factores de su desarrollo del dominado tráfico o servicio no regular es en realidad bastante reciente y debido principalmente a dos factores muy apreciables.

El 1o. surge al terminarse la última guerra mundial, al darse el fenómeno -- principalmente en los grandes Estados, de existir un exceso material aeronáutico que en la mayoría de los casos era cedido por los Departamentos Oficiales a las empresas y particu -- lares a precios muy ventajosos. A ello se unió la existencia de un gran número de pilotos que ante la dificultad de encontrar trabajo, hubieron de dedicarse a las actividades aéreas que durante la campaña habían practicado en grado sumo.

El segundo factor se debe al propio incremento de, tráfico aéreo. Merced a los adelantos y perfeccionamientos de la técnica, no cabe duda que los transportes por -- la vía de los aires ofrecieron al terminarse la guerra unas condiciones tales de seguridad, -- que fueron apreciadas por el público inmediatamente y determinaron la utilización y pre -- ferencia por este nuevo medio. En estos momentos las empresas aéreas organizadas con el carácter de servicios regulares no bastaron de ninguna manera para satisfacer esta demanda. En parte, por que las líneas, servicios y aeronaves empleadas no eran suficientes para todos

y además, porque en la organización de aquellas actividades existían ciertas lagunas e inconvenientes, como comunicaciones inexistentes, servicios urgentes, transportes reducidos, itinerarios variables, que no podían ser subsanados por las empresas de tráfico regular.

Así nació el tráfico no regular, con la actual importancia, pues en el orden cronológico es en realidad el más antiguo y se remonta al mismo nacimiento del transporte aéreo." (25)

El fletamento como contrato del comercio marítimo se encuentra regulado en el capítulo tercero, del libro tercero, de la "Ley de Navegación y Comercio Marítimo".

En efecto, el Código de Comercio de 1889, vigente, contiene la "Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 21 de noviembre de 1963", la cual, en su libro tercero trata "Del Comercio Marítimo", dentro de este, el título tercero trata de "Los contratos" y este en su capítulo II, "Del fletamento".

Este capítulo reglamenta con esmerada atención al contrato de fletamento; contiene cinco incisos del "A al E". El inciso A) se refiere a las "Disposiciones generales", el B) trata "Del fletamento por entero o por compartimiento", el C) "Del transporte de cosas en general", el D) "Del transporte de cosas determinadas y el E) "Del transporte de personas", comprendidos entre los artículos 157 al 209.

Por lo expuesto en el párrafo anterior queda en claro que la Ley y capítulo mencionado, se refiere al fletamento total o parcial de nave, aceptándolo en todo caso como un transporte de carga o de personas, aceptación no siempre exacta como ya veremos.

En el estudio del presente apartado daremos atención, únicamente a aque-

---

(25).- La regulación jurídica del transporte aéreo. p. 188. Ministerio del Aire consejo superior de investigaciones científicas.

llas disposiciones legales que tengan relevancia con el contrato de fletamento de aeronaves.

Pero antes de seguir adelante, es interesante hacer notar que al hablar -- de "servicio no regular", que es el campo en donde se desenvuelve el fletamento, siempre se trató de "servicio de transporte aéreo", y ahora, al hacer un análisis de la Ley de Navegación en lo referente a los contratos del comercio marítimo, vemos que pasa lo mismo, en cuanto establece que por el contrato de fletamento el fletante se obliga a realizar un -- transporte, entonces es oportuno dejar apuntado de una vez que el contrato de fletamento, no tiene siempre como finalidad efectuar un transporte, esto es, que hay fletamento sin -- transporte, como ya veremos en su oportunidad (26), tal aclaración la hacemos para no fi-- jar en nuestra mente idea tan equivocada.

La "Ley de Navegación y Comercio Marítimo", no nos da una definición -- sobre el contrato de fletamento, únicamente fija las normas aplicables al mismo; en su ar-- tículo 157 establece: "Por el contrato de fletamento, el naviero se obliga a realizar con -- la nave un transporte marítimo en los términos que se pacten y el cargador se obliga a en-- tregar oportunamente las mercancías o efectos que deban transportarse y a pagar el flete." (27)

Establece cuales son las obligaciones que las partes contraen por el contra-- to de fletamento; el fletante que en virtud de un permiso otorgado para explotar -- en servi-- cio no regular -- una aeronave o una flota de aeronaves, contrata con el usuario un fleta-- miento, contrayendo el primero la obligación de "realizar un transporte" y el segundo la --

(26).- Fletamento y transporte. Cap. II, Pág. 62 de este estudio.

(27).- Art. 157 del ordenamiento antes citado.



obligación de entregar la carga oportunamente y a pagar el flete conforme al pacto con-  
traído.

Vemos que se establece la obligación de realizar con la nave un transpor-  
te cuando en realidad a lo que se obliga - el fletante - es a poner a disposición del fleta-  
dor, en perfecto estado de navegabilidad, una aeronave determinada que será el medio -  
para realizar un fin, que entre otros, si puede ser un transporte.

Insistimos que el fletamento no tiene como exclusiva finalidad, realizar -  
un transporte.

Así también, el mismo artículo adopta la expresión de mercancías y efec-  
tos al referirse a la carga, expresión esta que nosotros adoptaremos en el desarrollo de --  
nuestro estudio, ya que hay cosas que escapan a aquellas expresiones, tal es el caso de un  
cadáver, el transporte de éste da lugar a celebrar un contrato de fletamento y sería absur-  
do incluirlo dentro de mercancías o efectos.

Luego establece que "el cargador debe entregar oportunamente las mercan-  
cías o efectos...", entregar la carga a la hora y día pactado es consecuencia muy razon-  
able en cuanto que la fecha de entrega no puede ser indefinida ni dejarse al arbitrio de una  
de las partes, no obstante, en el contrato de fletamento se conceden estadías y sobre esta-  
días.

El fletante deberá dar aviso al fletador de estar la aeronave lista para que-  
cargue o al destinatario para que descargue, en caso de no efectuarse la carga o descarga-  
segun el caso - dará lugar a las estadías de una nave en el aeropuerto, la que deberá com-  
putarse con días laborables y a partir del aviso; pasadas las estadías se concederá otro lap-  
so como sobreestadía con igual número de días laborables señalados para las estadías pero-

computándose hasta los días no laborables. La duración de las estadías y sobreestadías, - la determinará la autoridad aeroportuaria. A lo dicho se acepta pacto, reglamento o usos locales en contrario.

El artículo 164 y el primer párrafo del 165, establecen respectivamente :-

"En el término de las estadías se computarán los días laborables y no laborables, y solo se suspenderán cuando se impida la carga o descarga por causas imputables al transportador, salvo pacto en contrario de las partes".

"Transcurrido el término de la estadía, sin que se haya realizado la carga o descarga de la nave por culpa del cargador o del destinatario, se concederá un término de sobre estadía que será igual al número de días laborables que se señalaron para la esta día; pero en él se computarán todos los días, incluyendo los feriados.

La cuota de la sobre estadía será por cuenta de los cargadores o consignatarios que la hubiesen ocasionado; se computará según las costumbres o usos locales y a - falta de ellos, será igual a los gastos de las estadías más un veinticinco por ciento.

Las disposiciones de este artículo regirán salvo pacto, reglamento local o uso en contrario".

De la lectura de los dos artículos bien podemos darnos cuenta que hay un - confucionismo. El 164 establece "En el término de las estadías se computarán los días la borables y no laborables...", esto es, si la estadía es fijada en una semana en la que el - sábado es 16 de septiembre, hubieron días laborables - de lunes a viernes - y no labora-- bles - sábado por ser festivo y el siguiente por ser domingo-. Pero el siguiente artículo es tablece "..., se concederá un término de sobre estadía que será igual al número de días la borables que se señalaron para la estadía; pero en él se computarán todos los días inclusive

los feriados", o que los días feriados no están en los no laborables?... claro que sí.

Lo más razonable es que para las estadías únicamente sean computables -- los días laborables y para las sobre estadías - con igual número de días fijados para estadías - sean computables los días laborables y no laborables, bien por ser domingos o feriados.

La ley no es clara en estos preceptos y por tal motivo debe ser reformada en lo que conduce a confusión.

Transcurrida la sobre estadía sin haber recibido la carga, salvo pacto en contrario, el capitán emprenderá el viaje con la que haya a bordo, o si se encuentra en el lugar de destino podrá ordenar la descarga y su depósito, en ambos casos tiene derecho el fletante a percibir el flete completo, más daños y perjuicios que compruebe se le hayan causado. (28)

Por el contrario, si avisado el destinatario o el titular del conocimiento -- que la carga está a su disposición - en el lugar y términos pactados - y se niega a recibirlas, salvo pacto en contrario, el capitán ordenará su depósito en sitio seguro en el lugar de destino a cuenta del cargador. Si el flete no le ha sido pagado podrá pedir la venta del cargamento en proporción suficiente a los pagos que le correspondan y si lo realizado por la venta no alcanza a cubrir su crédito, podrá reservarse el derecho a reclamar el resto -- que por estos conceptos le fuere debido; en caso de haber remanente se dejará a disposición del fletador (29). En todo caso el cargamento será lo especialmente dispuesto para cubrir los créditos del transporte.

(28) Cfr al art. 166 de Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

(29) Cfr al art. 174 del ordenamiento antes citado.

Los artículos 160, 167 y 169 respectivamente establecen: "salvo pacto en contrario, reglamento, costumbre o uso local, las mercancías o efectos transportados en - naves por entero o en compartimiento completo, serán entregadas en las bodegas de la nave."

"El contrato de transporte de cosas podrá abarcar total o parcialmente la - capacidad de carga de la nave, o bien, el transporte de cosas determinadas. Podrá pactarse señalándose específicamente una nave indeterminada."

"Si las mercancías hubiesen sido recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener, además:

I.- La indicación de "recibido para embarque";

En el artículo 160 encontramos "... en naves por entero o por compartimiento completo, ...", en relación con el 167 en donde establece: El contrato de transporte de cosas podrá abarcar total o parcialmente la capacidad de carga de la nave, ..." esto es, que en el contrato de fletamento puede pactarse la total capacidad de la aeronave -- en su capacidad receptiva no en su capacidad física (30) o bien una parte de la misma, -- dando lugar al fletamento total y al fletamento parcial de aeronaves, que más adelante -- estudiaremos con más detenimiento. (31)

El artículo 160 establece "..., serán entregadas en las bodegas de la nave," refiriéndose a la carga, y en relación, el 169 "si las mercancías hubieren sido recibidas -- para su embarque, ..." esto es, que la carga puede ser "recibido embarcado" en la aeronave misma y "recibido para embarque" en las bodegas previamente destinadas para el efecto,

(30) La capacidad receptiva de la aeronave es la parte útil dispuesta a la carga o al pasaje, sin incluir el espacio destinado a la tripulación navegante y a su equipaje.

(31) Ver "Modalidades del contrato de fletamento de aeronaves". p. 94.

también en su oportunidad estudiaremos tales recibos y veremos que beneficios dan. (32)

El contrato de fletamento deberá constar por escrito, y el fletante por sí o por conducto del capitán expedirá - al cargador - el conocimiento "recibido embarcado o recibido para embarque", según el caso, el cual tendrá el carácter de título representativo de la carga. (33)

El art. 171, muy confusamente establece: "los daños y perjuicios que resulten por omisión, inexactitud o falsedad en las manifestaciones, serán a cargo del remitente."

"Los daños y perjuicios que resulten ¿a que o a quien?, así nada más que resulten de una situación de duda; "por omisión, inexactitud, o falsedad en las manifestaciones", ¿manifestaciones de quien?; en las relaciones entre porteador - fletante - y - cargador - fletador - para concertar un contrato de fletamento es un continuo y mutuo manifestar respecto a la carga, respecto a la aeronave que realizará el servicio, respecto a las condiciones del contrato, etc. y si es el porteador el que en sus manifestaciones omite, es inexacto o falso, y no obstante los daños y perjuicios son a cargo del remitente, la ley no sería lógica consigo misma por injusta.

El art. que comentamos más bien debería contener las clases de conocimientos que hay; los cuales pueden ser nominativos, a la orden o al portador.

El artículo 175 establece: "El transportador será responsable de los daños o averías que sufran las mercancías y efectos cuando le sean imputables. Cuando los daños se deban a vicios ocultos, caso fortuito o fuerza mayor, a instrucciones del cargador, del consignatario o del titular del conocimiento, el transportador quedará exento de responsabili-

---

(32) Ver conocimiento de embarque en p. 72.

(33) Cfr a los arts. 168 y 170 Ley de Navegación y Comercio Marítimo. Vigente.

dad".

Este artículo resuelve cualquier problema que pueda suscitarse en la realización del contrato en cuanto resulten daños y averías y por tal hace innecesario el art. 171 en cuanto por lo que establece; ante la claridad con la que el art. 175 establece cuando los daños son a cargo del fletante y cuando a cargo del fletador.

En todo caso se presumirá perdida la carga que no sea entregada dentro de los 30 días en que debió hacerse la entrega. (34)

#### 4o.- El Fletamento de Aeronaves Civiles en la Legislación Internacional.

El espacio aéreo, común a todos los pueblos, constituye el medio de comunicación y diferencias más poderosos entre las naciones; la aeronavegación no ha quedado reducida a los estrechos límites de las fronteras, las aeronaves cruzan el espacio sobre todos los países, transportando personas y carga hasta los rincones más apartados del mundo, es por eso que los problemas relacionados con la aeronavegación interesa a todos los países.

Desde los orígenes de la aviación se ha impuesto la necesidad de una legislación de carácter internacional que regule cada una de las instituciones que surjan por motivo de la aeronavegación. Pero esa legislación de carácter internacional, no ha de ser de naturaleza tan absorbente que llegue a impedir que cada Estado dicte normas internas referentes a la navegación aérea, sino que se ha de limitar a los acuerdos y convenios internacionales necesarios, en los cuales los países sin pretensiones potenciales ni complejos de debilidad, dialogar proyectos dirigidos a resolver problemas referentes a la aeronavegación, para que las resoluciones habidas sean de fácil asimilación entre las naciones participantes.

(34) Cfr al art. 186, Ordenamiento antes citado.

Dos han sido sobre todo, los convenios en que se ha intentado regular el fletamento de aeronaves: uno, resultado de la convención internacional para la regulación de la navegación aérea, de París, de 13 de octubre de 1919, tratando la libertad de vuelo inofensivo; el otro resultado de la convención de aviación civil internacional de Chicago de 7 de diciembre de 1944, al tratar lo referente a los vuelos fletados, aunque lo reglamenta de una manera imperfecta e incompleta.

El derecho de sobrevuelo inofensivo está sancionado por la convención de París de 1919 en su artículo 2o. y por la convención de Chicago de 1944 en su art. 5o.

El artículo 2o. de la Convención de París de 1919, establece: "Todo Estado contratante se compromete a conceder en tiempo de paz a las aeronaves de los otros estados contratantes la libertad de pasaje inofensivo por encima de su territorio, siempre que las condiciones establecidas en el presente convenio sean observadas.

Las reglas establecidas por un estado contratante para la admisión, sobre su territorio, de las aeronaves procedentes de los otros estados contratantes, deben ser aplicadas sin distinción de nacionalidad".

Por la lectura de los artículos 2o. y 5o. (35) vemos que se conceden a los vuelos no regulares - campo en el cual se desenvuelve el fletamento - un singular privilegio de libertad de tránsito y escala para fines no comerciales.

En cuanto a la Convención Iberoamericana de navegación aérea de Madrid, de primero de noviembre de 1926, así como la Convención Panamericana de Aviación Comercial de la Habana, de 20 de febrero de 1928, en sus artículos 2o. y 4o. respec

---

(35) ver art. 5o. en p. 50.

tivamente, consagran el privilegio de pasaje inofensivo, principios a que se refiere, como vimos, la Convención de París de 1919, sin contener ninguna disposición relativa al contrato de fletamento.

Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte -- aéreo internacional de Varsovia, de 12 de octubre de 1929.- Esta Convención, como dice su título: relativas al transporte aéreo internacional, "no regula más que los transportes - internacionales, abandonando a la competencia de las leyes nacionales la regulación de los transportes interiores." (36)

El texto de la convención se divide en cinco capítulos, en el tercero se trató sobre la "responsabilidad del transportador". La delegación Brasileña representada por Pecanha, solicitó se aclarara en definitiva el concepto de "transportador", con el fin de saber si la convención podía ser también aplicable para los casos de fletamento. Posteriormente Goedhüs en un artículo "Los contratos de fletamento en conexión con la Convención de Varsovia" examinó el mismo problema, llegando a la conclusión de que en la convención existía una laguna al respecto, puesto que disciplina únicamente a los contratos de transporte.

Para obviar la laguna que se nota en la dicha convención de Varsovia con referencia al fletamento de aeronaves, el mayor K.M. Beaumont propuso el desarrollo de la teoría en los dos siguientes apartados, que forman parte del proyecto revisado de convención: (37)

primero.- "Cuando una aeronave es fletada, debe considerarse como dispuesta para efec---

---

(36) Gay de Montellá, Héctor.- Principios de Derecho Aeronáutico, p. 18.

(37) autor y obra antes citados, p. 390.



tuar un transporte internacional durante el o los viajes, o por un período durante el cual ha sido fletada, si el contrato de fletamento contiene disposiciones que exijan un transporte internacional, según la definición del artículo 1o. (38). No obstante, esta disposición no modifica los derechos o las responsabilidades de todo viajero o de todo expedidor que utilice la aeronave fletada para un viaje o un vuelo individual completo (cumplido durante el período de validéz del contrato de fletamento) que no constituye un transporte internacional."

primero.- "lorsqu' un aéronef est affrété, il doit être considéré comme étant en train d'effectuer un transport international pendant toute la durée du ou des voyages ou de la période, pour lesquels il est affrété, si le contrat d'affrètement contient des arrangements qui nécessitent un transport international, au sens de L'article 1o. Toutefois, cette disposition ne modifie pas les droits ou les responsabilités de tout voyageur ou de tout expéditeur utilisant l'aéronef affrété pour un voyage ou un vol individuel complet (accompli pendant la période de validité du contrat d'affrètement) qui ne constitue pas un transport international."

segundo.- El propietario o el explotador de una aeronave fletada será considerado a los fines de la presente convención como si fuere el transportista, salvo en el caso en que el fletador sea él mismo un transportista, tal como lo define el art. 1o. En este último caso, el fletador es considerado como el transportista a todos estos fines, a menos que el contrato de fletamento no estipulare expresamente que el propietario o el explotador asumir las obligaciones del transportista: en este caso, el propietario o el explotador será considerado como si fuera el transportista a todos los fines de que se trate."

segundo.- "Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef affrété est considéré, à toutes les fins de la présente Convention, comme étant le transporteur, sauf dans le cas où l'affréteur

este considéré comme étant le transporteur à tous ces fins, à moins que le contrat d'affrètement ne stipule expressément que le propriétaire ou l'exploitant assumera les obligations du transporteur: dans ce cas, le propriétaire ou l'exploitant sera considéré comme étant le transporteur à toutes les fins dont il s'agit."

El artículo primero de la Convención de Varsovia a que hemos hecho referencia, lo transcribimos literalmente para darnos cuenta de su contenido: "Transporte Internacional significa todo transporte en el cual, en virtud de un contrato de transporte:

- a) el transportista contratante es súbdito de un estado contratante (o una sociedad, una corporación, una asociación o cualquier otra empresa registrada o domiciliada en un estado contratante), el sitio de partida o el de destino está situado en el territorio de un Estado contratante, o se ha previsto un aterrizaje en el territorio de otro Estado distinto del de partida o;
- b) el lugar de partida y el lugar de destino están situados en el territorio de dos Estados contratantes diferentes; o
- c) el lugar de partida y el lugar de destino están situados en el territorio de otro Estado contratante, se ha previsto un aterrizaje en el territorio de otro Estado, sea o no este último un Estado contratante; y comprendidos los contratos de transporte incluidos en el billete de regreso y relativos a los viajes circulares.

Al transporte efectuado por varios transportistas sucesivos se le considerará constitutivo de un transporte único cuando haya sido estimado por las partes como una sola operación, concertada bajo la forma de un solo contrato o de una serie de contratos, y no pierde su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse integralmente en el territorio de un solo Estado. Para las necesidades

de las definiciones anteriores, la expresión "territorio de un Estado contratante" se considera que comprende no solamente el territorio del Estado interesado, sino igualmente todos los territorios sometidos a la soberanía, feudo o mandato de la autoridad o administración del Estado". Redacción de la nueva propuesta sometida por K. M. Beaumont, ponente del proyecto de revisión, en la reunión del Cairo.

Consideramos que el texto de la Convención de Varsovia, tal y como es actualmente, abocada a regular únicamente el contrato de transporte aéreo internacional, no debe ser aplicable al contrato de fletamento aeronáutico.

Específicamente el contrato de transporte y el de fletamento difieren; aunque, ante la necesidad de la práctica y en ausencia de una convención entre los Estados para disciplinar al contrato de fletamento aeronáutico, las partes recurren al texto de la Convención de Varsovia y lo usan para regular sus intereses.

Lo expuesto deja al descubierto la imperiosa necesidad de llegar a encontrar cuanto antes un proyecto de convención con normas exclusivas a regular el contrato de fletamento aeronáutico que sean comunes y asimilables para todos los Estados.

La Convención de Aviación Civil Internacional y Acuerdos de Tránsito y Transporte Aéreo, de Chicago de 7 de diciembre de 1944. - Esta Convención puso fin a las normas de la Convención de París de 1919, a la de Madrid de 1926 y a la de la Habana de 1928.

En lo que respecta a los vuelos fletados, lo reglamenta en su artículo 5o. en cuanto establece: "Derecho de vuelo en servicios no regulares. - Todo Estado contratante conviene en que toda aeronave de los demás Estados contratantes que no se dedique a servicios aéreos internacionales regulares tendrán derecho a penetrar sobre su territorio, a cruzarlo sin hacer escalas para fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso pre

vio, a condición de que se respete lo estipulado en el presente convenio y a reserva del derecho del Estado sobre el que se vuela de exigir aterrizaje. Sin embargo todo Estado contratante se reserva por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para dichos vuelos.

Dichas aeronaves, si están dedicadas en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, al transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del artículo 7o., de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentación, condiciones o restricciones que considere conveniente."

Esta convención al referirse a los vuelos fletados, lo hace someramente y con muchas reservas, no olvidemos que la Convención de Chicago tuvo lugar cuando se aproximaba el resultado de la segunda contienda mundial, además de que se consideró que los servicios no regulares podían constituir una competencia desleal para las empresas con servicios regulares y ser una amenaza para el transporte aéreo regular.

El artículo comentado establece, que sólo por razones de seguridad en el vuelo se admite la fijación de rutas determinadas cuando vuelan sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con las debidas facilidades para la navegación aérea, rutas que pueden ser reemplazadas por permisos especiales para tales vuelos, con la única limitación del derecho que se reserva el Estado sobrevolado de exigir el aterrizaje de la aeronave.

México ha tratado de restringir la franquicia otorgada por el artículo 5o.-

en el inciso IV del artículo 337 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el cual establece: "El servicio extranjero de transporte internacional no regular, con autorización en cada caso de la Secretaría de Comunicaciones. Cuando estos vuelos pretendan efectuarse entre puntos o zonas comunicadas por una empresa mexicana de transporte internacional regular, tales autorizaciones solo podrán otorgarse si está en condiciones de realizar el vuelo.

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

## CAPITULO II

## TEORIA SOBRE LOS CONTRATOS DE UTILIZACION DE AERONAVES

1o.- Contratos de utilización de aeronaves.- 2o.- Concepto del contrato de fletamento.- 3o.- Definiciones de fletamento.- 4o.- Fletamento y transporte.- 5o.- Fletamento y arrendamiento.

1o.- Contratos de utilización de aeronaves.- El incremento del tráfico, debido al perfeccionamiento de los aviones, de construcción adecuada para ser dedicados a toda clase de usos, aparejado a la tendencia del hombre de aprovechar al máximo toda innovación que le ayude a realizar con éxito su actividad, ha dado como consecuencia la aparición de diversos contratos sobre utilización de aeronaves.

"Respecto al uso de las aeronaves, es un concepto general que su destino es el transporte. Pero la ductilidad de aplicación de estos aparatos ha permitido realizar con ellos otras actividades que no son esencialmente de transporte, y ha originado así la construcción de tipos especiales de aeronaves cuya misión específica no es la de transportar, sino la de realizar otras tareas tales como fumigaciones, aerofotografía, etc." (39), dando lugar a la realización de diversos contratos sobre utilización de aeronaves.

Schuldreich Talleda (40) dice: "Entendemos por contratos de utilización - aquellos que tienen por finalidad primordial efectuar un transporte. En este aspecto nos

---

(39) Agustín Rodríguez Jurado. Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico. p. 206.

(40) Héctor A. Schuldreich Talleda. Derecho de la Navegación: Marítimo, Fluvial y - Aéreo. p. 685.

referimos no al contrato en sí de transporte de mercaderías, cosas o personas, sino en el sentido genérico del término, equivalente a "Translación."

Los contratos de utilización tienen por finalidad la explotación de las aeronaves, finalidad ésta que le da su carácter esencialmente dinámico."

Respecto al primer párrafo vemos que Schuldreich Talleda se refiere a los contratos de utilización en su concepción genérica - de utilización - independiente de las diversas figuras contractuales a que pueda dar lugar.

Respecto al segundo párrafo, "explotador de la aeronave es la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro." (41)

El autor mencionado dice que debe comprenderse en el concepto de explotador:

1o.- El propietario que la emplea directamente o por medio de sus dependientes, en el transporte de personas o cosas o la usa con fines no lucrativos.

2o.- El locatario de la aeronave, ya que por el contrato adquiere la tenencia de la misma.

3o.- El socio de un aeroclub que utiliza el material de la institución."

"Es tan explotador de aeronave quien la utiliza para transportar como quien lo hace para realizar trabajos aéreos, como quien la utiliza para fines de recreo, deportivos o cualquier otra forma que implique el empleo de aparatos en su función dinámica" -- (42). Presentándose así, tres hipótesis: El propietario de una aeronave puede utilizarla en su propio provecho, satisfaciendo sus propias necesidades. Puede utilizarla en prove-

(41) Art. 65 Código Aeronáutico Argentino de 21 de junio de 1967.

(42) Agustín Rodríguez Jurado. Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico. p. 209.

cho de otras personas, recibiendo en cambio del beneficio proporcionado una compensación determinada. No queriendo entenderse con los gastos y responsabilidades de una explotación directa, la cede a un tercero para que este la utilice por cuenta propia.

En la primera hipótesis el propietario utiliza la aeronave en su provecho satisfaciendo sus propias necesidades, asumiendo a la vez, el carácter de explotador y usuario, al dedicarla al transporte de los productos de su industria o de su comercio, a fines deportivos, etc, utiliza la aeronave por cuenta propia sin fines de lucro.

En la segunda hipótesis, la utilización de la aeronave es en provecho de otras personas distintas al propietario quienes pagan una compensación por el beneficio recibido, presentándose dos situaciones: en la primera, el cedente -fletante- conservando la tenencia de la aeronave y la dependencia de la tripulación, pone a disposición del cesionario - fletador - la capacidad útil de una aeronave determinada y los servicios de la tripulación, para uno o más viajes (fletamento a viaje) o por un cierto tiempo (fletamento a tiempo), encontrándonos en presencia de un contrato de fletamento de aeronaves, en donde la prestación debida por el fletante se mide por la suficiencia del medio suministrado: poner a disposición del fletador la aeronave, apta para realizar el fin para la que fue contratada.

No puede ser considerado explotador de la aeronave al fletador, porque el contrato de fletamento no le otorga la tenencia de la misma ni la dependencia de la tripulación, sino solamente la facultad de dar instrucciones al comandante en lo que respecta a la utilización comercial, y ya vimos que la explotación implica la utilización por cuenta propia.



En la segunda situación, el explotador - transportador - se obliga a conducir de un lugar a otro y por un precio establecido, carga o personas o ambas a la vez, encontrándonos en presencia de un contrato de transporte, en donde la prestación debida por el transportador se mide por la suficiencia del resultado: entregar la carga y personas, sanas y salvas.

Lena Paz, (43) al respecto dice: "En el contrato de transporte, el transportador se obliga a conducir a un determinado destino personas y carga mientras que en el fletamento el fletante solo se compromete hacer viajar la aeronave, poniéndola a disposición del fletador a fin de que éste pueda realizar los objetos que le llevaron a celebrar el contrato (transporte de mercaderías, turismo, aerofotografía, etc.)".

En una tercera hipótesis, puede ocurrir que el propietario no queriendo cargar con los gastos y responsabilidades de una explotación directa, cede a un tercero la tenencia de la aeronave para que la utilice por cuenta propia, encontrándonos así, en presencia de un contrato de arrendamiento. Presentándose dos situaciones: arrendamiento de aeronave no armada ni tripulada - a casco seco - y arrendamiento de aeronave armada y con tripulación.

En ambas situaciones el cedente transfiere la tenencia de la aeronave, disvinculándose completamente de la dirección de la misma; en la situación de aeronave armada y con tripulación, esta pasa a depender del cesionario.

Ante la circunstancia de que en el fletamento de aeronave, el fletador, como el arrendatario en el arrendamiento de aeronave armada y con tripulación, tienen a su disposición una aeronave ajena y el servicio de una tripulación que no han contratado,

(43) Juan Lena Paz. Compendio de Derecho Aeronáutico. 2a. edic. p. 129

puede dar lugar a confundirlas, debemos hacer notar que la diferencia se encuentra en el vínculo jurídico que existe entre las partes. Si el cedente - fletante - conserva la tenencia de la aeronave y la dependencia de la tripulación, con el derecho para el cesionario - fletador - a utilizar la capacidad receptiva de la aeronave y dar instrucciones sobre la gestión comercial, es fletamento; si el cedente - arrendador - transfiere la tenencia de la aeronave y la dependencia de la tripulación al cesionario - arrendatario-, es arrendamiento.

Como todos los actos jurídicos que se refieren o que tienen por objeto a las aeronaves, los contratos de utilización de aeronaves no producirán efectos contra terceros si no van seguidos de su inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano. La falta de inscripción pone al propietario como al explotador, como responsable solidarios de cualquier daño que se produzca por motivo de su utilización.

El art. 371 de la "Ley de Vías Generales de Comunicación," establece al respecto: "La Secretaría de Comunicaciones" llevará un registro que denominará Registro Aeronáutico Mexicano, en el cual se inscribirán:

I.- Los títulos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquileres sobre:

II.- Las concesiones y permisos que amparen el transporte aéreo y los actos y resoluciones que los modifiquen;

El contrato de arrendamiento, el cual hemos estudiado entre los contratos de utilización de aeronaves, presenta diferencias que obligan a excluirlo, entre las diferencias más acentuadas podemos señalar.

En los contratos de utilización, la tenencia de la aeronave y la dependencia de la tripulación, se encuentran en manos del cedente.

En el arrendamiento de aeronaves, el cedente, al transferir la tenencia de la aeronave se desvincula de la dirección de la misma, la que pasa a manos del cesionario.

En los contratos de utilización la figura del explotador recae en el cedente.

En el contrato de arrendamiento de aeronave, la figura del explotador, el cedente la transfiere al cesionario.

En los contratos de utilización, la prestación debida por el cedente es el ejercicio de la navegación y el aprovechamiento económico de esta. Carácter esencialmente dinámico.

En el contrato de arrendamiento de aeronaves, la prestación debida por el cedente se agota con la entrega de la aeronave en el lugar y tiempo convenido. Carácter esencialmente estático.

Los contratos de utilización de aeronaves se rige por la ley de aeronáutica respectiva, en su defecto, por sus principios generales y subsidiariamente, por el Código de Comercio.

El contrato de arrendamiento de aeronaves, se rige por el Código Civil y en su defecto por sus principios generales. Cuando el contrato de arrendamiento excede de seis meses, tiene la protección que señala el inciso c), de la fracción I del artículo 10. del Convenio de Ginebra de 19 de junio de 1948, el cual establece: "1) Los Estados contratantes se comprometen a reconocer:

c) El derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo.

2o.- Concepto del contrato de fletamento.- El propietario de una aeronave puede utilizarla a su uso particular o bien utilizarla a satisfacer necesidades ajenas a cambio de recibir como contraprestación el precio convenido, llamado flete.

Es frecuente en el primer caso que su propietario la destine a fines deportivos, a viajes de placer de su familia y amigos, etc., es también frecuente que las empresas industriales o comerciales tengan una aeronave o una flota para transportar sus materias o sus productos acabados, pero en casos como estos no hay contratación que recaiga en sí sobre fletamento de aeronaves.

Cuando las ventajas que derivan de la utilización de aeronaves van destinadas al aprovechamiento económico de otras personas y no al propietario, quien recibe como contraprestación el flete convenido por la utilización del medio suministrado, es cuando podemos decir que nos encontramos en presencia de un contrato de fletamento de aeronaves.

"El fletamento, como contrato, tiene su ascendiente en el grupo genérico de los contratos de locación y arrendamiento. Como especie, tiene sus rasgos fundamentales, siendo el más relevante el de poner a disposición de una persona para que la utilice, goce o disfrute, el medio oportuno para poder conseguir el intento económico de traslación de un lugar a otro, que tal persona se propone. Concretamente es el ejercicio de la actividad aérea, el medio de conseguir, con o sin remuneración, el viaje aéreo." (44)

En México se celebra este contrato con el fin de realizar un transporte de-

---

(44) Rafael A. Gay de Montellá. Principios de Derecho Aeronáutico. p. 383.

carga o de personas, o de ambas a la vez; para fumigar desde el aire siembras; para repartir desde el aire propaganda comercial; para explotar la industria aerofotográfica, etc.;- que de no existir el fletamento de aeronaves, estas importantes y especiales situaciones - tendrían que ser reguladas por otras instituciones jurídicas diversas - contrato de transporte o de arrendamiento que no corresponderían con exactitud y precisión a las verdaderas - necesidades de tales situaciones.

3o.- Definición de fletamento.- La "Ley de Navegación y Comercio Marítimo", vigente, sin dar una definición precisa de lo que es el fletamento establece únicamente las normas aplicables al mismo.

La "Ley de Vías Generales de Comunicación", establece únicamente que - el servicio público de transporte no regular - campo en el cual se desarrolla el fletamento - se encuentra sujeto a la obtención de un permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los vuelos se realizarán conforme a convenio entre usuario - fletador - y permisionario - fletante - y que la remuneración no será inferior a las autorizadas para el servicio no regular correspondiente.

Eduardo Hamilton (45), autor Chileno, dice: "El contrato de "fletamento o charter aéreo" es el arrendamiento de una aeronave equipada y con la tripulación necesaria para el vuelo".

En el fletamento, el fletante no transfiere al fletador, la tenencia de la aeronave ni la dependencia de la tripulación, transferir la tenencia de la aeronave y la dependencia de la tripulación sería requisito en el arrendamiento. El fletamento admite-

---

(45) Eduardo Hamilton. Manual de Derecho Aéreo. p. 413.

que la aeronave pueda ser sustituida en caso de volverse innavegable, lo que deberá determinar el fin del arrendamiento, si ese fuera el contenido del contrato.

El artículo 10. del último proyecto de reformas al convenio relativo a la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, de Varsovia, de 12 de octubre de 1929, preparado por la O A C I por el relator Mayor KM Beaumont, define al fletamento aeronáutico como "contrato de transporte de la capacidad total del avión".

La causa del contrato de fletamento es que el propietario de la aeronave debe ponerla a disposición del fletador, en perfecto estado de aeronavegabilidad - armada y con tripulación - para que este pueda obtener el fin para el cual la contrata. El fletante en todo momento conserva la tenencia de la aeronave por medio del capitán y la dependencia de la tripulación, sin perjuicio de los derechos del fletador en lo que se refiere a la gestión comercial de la misma, con la facultad de dar órdenes a la tripulación, facultad que deriva de la conveniencia práctica de evitar que el fletador de las instrucciones al fletante y este a su vez las transmite al comandante.

A tal definición corresponde el concepto expresado en los formularios de las Compañías de Aviación, cuyas cláusulas vienen a hacer gozar al fletante de las prerrogativas que la citada Convención otorga al "transportador".

Es cierto que casi siempre en el fletamento hay transporte, pero no es esta su exclusiva finalidad, más bien es suministrar un medio determinado - la aeronave - en condiciones de realizar la finalidad para la cual fue contratada. "No siempre el fletador celebra el contrato de fletamento con el objeto de realizar un transporte por cuenta propia. Puede ocurrir que utilice el avión con fines distintos, como, por ejemplo, a comba-

tir plagas agrícolas desde el aire o dedicarse a la industria de la fotografía aérea" (46).

En los dos siguientes apartados, estudiaremos dos contratos que guardan — cierta afinidad con el fletamento, relacionándolos, tratando de establecer con la mayor claridad posible las particularidades que en el derecho aéreo, pueden representar una distinción entre estas figuras jurídicas.

4o.- Fletamento y Transporte.- Ante la circunstancia de que en la actividad desarrollada para efectuar el fletamento, casi siempre lleve aunado el transporte de carga o de personas, ha inducido a algunos autores a identificar el contrato de fletamento con el de transporte; por eso debemos hacer notar que, aun cuando el fletador persiga tales fines, estos, únicamente representan el motivo determinante del contrato y no el objeto de la prestación debida por el fletante, que en todo caso será la aeronave equipada y con tripulación.

El fletamento puede celebrarse no necesariamente con la finalidad de realizar un transporte comercial. Identificar estas dos figuras es tanto como excluir la posibilidad de un fletamento sin transporte, lo que no es exacto, puesto que puede el fletador utilizar la aeronave con el fin de provocar precipitaciones pluviales, combatir las plagas de sus campos agrícolas, etc., constituyéndose un contrato de fletamento que no tiene como finalidad realizar un transporte.

Estas dos figuras se distinguen por la distinta naturaleza de las prestaciones que forman cada contrato, como veremos enseguida:

En el contrato de fletamento la obligación a cargo del fletante consiste en la prestación de una aeronave determinada en condiciones de navegabilidad para ser utili

(46) Víctor José Delacio. Manual de Derecho de la Aviación. p. 182.

zada a los fines establecidos en el contrato.

En cambio, en el contrato de transporte, el transportador, se obliga por un precio establecido a conducir de un lugar a otro, personas o carga, tomando a su cargo los riesgos del transporte.

En el contrato de fletamento la prestación debida por el fletante se mide por la suficiencia del medio suministrado, si se fleta una aeronave para desinfectar siembras agrícolas o exterminar plagas, debe ser idónea para realizar tal fin, además de llenar las condiciones de navegabilidad a que tanto nos hemos referido.

En cambio en el contrato de transporte, la prestación debida por el transportador se mide por la suficiencia del resultado, entregar en su destino sanas y salvas, la carga y las personas.

En el contrato de fletamento no cabe la fase precontractual de oferta vinculativa; si se fleta una aeronave o una flota, se formalizará un contrato encuadrado a la total o parcial capacidad de la aeronave, a uno o más viajes o a un cierto tiempo durante el cual el fletador puede disponer de la aeronave o de la flota fletada. Las partes convienen libremente las condiciones del contrato.

En cambio, en el contrato de transporte las compañías de aviación con vías aéreas regulares, existe la fase precontractual de ofrecimiento del servicio al público, en forma vinculativa, la compañía ofrece el servicio por medio de propaganda, por cualquier medio de difusión - publicaciones, avisos, etc. - señalando horarios de vuelos y tarifas y el tercero se vincula si le interesa la oferta, sin condiciones, porque en el contrato de transporte no hay libre convenio.

"Considerando ahora la cuestión a través de las prácticas actuales del trá-



fico aéreo, observamos que algunas compañías de aeronavegación del extranjero - KLM, British Air Transport. Ltd. y Pan American World Airways System - han adoptado formularios tipo para la realización de ciertos contratos denominados de "charter" de aeronaves, que por sus características se asemejan al contrato de transporte aéreo.

Del examen de los mencionados formularios resulta que las empresas ponen a disposición del otro contratante "charterer" por un viaje, una aeronave de tipo determinado, ya equipada y tripulada, a efectos de que sea utilizada por el "charterer" en el transporte de pasajeros y/o carga." (47)

Hemos visto que el contrato de fletamento y el de transporte difieren en grado sumo, sin embargo, los formularios usados por las compañías de aviación se forman por un conjunto de cláusulas que son, en su mayoría, de mero contrato de transporte, tal circunstancia tiene su razón en que ante la necesidad de la práctica y en ausencia de una convención entre los Estados para regular al contrato de fletamento aeronáutico, las partes recurren a las disposiciones de la Convención de Varsovia para regular sus intereses, la -- cual está abocada a regular únicamente, al contrato de transporte internacional.

5o.- Fletamento y arrendamiento.- Por el contrato de arrendamiento de-- aeronaves, una de las partes se obliga a conceder el uso y goce de una aeronave y la otra a pagar por ese uso y goce un precio determinado en dinero.

En la práctica de la actividad aeronáutica se presentan dos tipos de este -- contrato: arrendamiento de aeronave a casco seco, en el cual el arrendatario recibe del -- arrendador del avión no armado ni equipado y el se encarga de hacerlo y arrendamiento de

---

(47) Juan A. Lena Paz. Compendio de Derecho Aeronáutico. p. 130.

aeronave armada y equipada, en perfectas condiciones para utilizarlo, realizándose la explotación bajo la dirección y dependencia del arrendatario, quedando el arrendador ajeno a la gestión técnica y comercial de la aeronave.

Estas dos figuras, se distinguen también, por la distinta naturaleza de las prestaciones que forman cada contrato, como podemos ver por lo que apuntamos enseguida:

En el contrato de fletamento, el fletante - cedente - siempre conserva la tenencia de la aeronave y la dependencia de la tripulación, aún en el extremo caso de que este, conceda al fletador - cesionario - la facultad de escoger una tripulación de su confianza.

En cambio en el contrato de arrendamiento, el arrendador - cedente - se desvincula de la dirección de la aeronave, la que pasa a depender del arrendatario - cesionario - .

En el contrato de fletamento, la obligación fundamental del fletante consiste en poner a disposición del fletador la aeronave en estado de aeronavegabilidad - armada y equipada-. La figura de explotador la conserva el fletante - cedente - .

En cambio en el contrato de arrendamiento, la obligación fundamental del arrendador consiste en la entrega de la aeronave, al arrendatario, en el lugar y tiempo - convenido, prevista de la documentación necesaria para el vuelo. La figura del explotador recae en el arrendatario - cesionario - .

En el contrato de fletamento de aeronaves se rige por la ley aeronáutica - respectiva, en su defecto, por sus principios generales y subsidiariamente, por el Código de Comercio.

En cambio el contrato de arrendamiento se rige por el Código Civil y en su defecto por sus principios generales.

La legislación internacional se refiere al arrendamiento de aeronaves, en el artículo 1o. del Convenio relativo al reconocimiento de derechos sobre aeronaves de Ginebra del 19 de junio de 1948, en cuanto establece: "1) Los Estados contratantes se comprometen a reconocer:

c) El derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo."

Nuestra legislación se refiere al contrato de arrendamiento en el artículo 371 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y en el artículo 150 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en cuanto, respectivamente, establecen: "La Secretaría de Comunicaciones llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano en el cual se inscribirán.

1.- Los títulos por los cuales se adquiriera, transmita, modifique, grave o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquileres sobre:

a).- Las aeronaves Mexicanas;"

"El propietario que arrienda un buque para que un naviero arrendatario lo explote por su cuenta y riesgo, no responderá frente a terceros de los daños que se ocasionen durante la navegación, pero las responsabilidades que resulten a cargo del naviero, - podrán ejecutarse sobre el buque, que se considerarán como fortuna de mar."

## CAPITULO III

## FORMACION DEL CONTRATO DE FLETAMENTO DE AERONAVES

1o.- Capacidad.- 2o.- Consentimiento.- 3o.- Póliza de fletamento.- 4o.- El conocimiento de embarque: a) recibido embargado; b) recibido para embarque.

1o.- Capacidad.- En la celebración del contrato de fletamento de aeronaves, rigen las reglas del derecho común, interviniendo el fletante que es quien cede la aeronave poniéndola a disposición del fletador para que este realice el fin que lo llevó a celebrar el contrato.

Los elementos de los contratos pueden ser: esenciales y de validéz. Son elementos esenciales: el consentimiento y el objeto; son de validéz: la capacidad de las partes, la ausencia de vicios de la voluntad y las formalidades.

Invirtiendo un poco el orden, la capacidad nos interesa en el estudio de nuestro presente apartado y el consentimiento en el siguiente.

El "Código Civil para el Distrito y Territorios Federales", vigente, establece en el artículo 1798: "Son hábiles para contratar todas las personas no exceptuadas por la Ley."

Tienen capacidad como fletantes: el propietario de la aeronave, el amador, los representantes.

El propietario es la persona, individual o colectiva, que a título de dueño posee la aeronave en virtud de cualquier medio legítimo de adquirir.

El amador, es la persona que ama la aeronave, esto es, que la provee de todo lo necesario para la navegabilidad y que la explota empleándola en el transporte de personas o carga. Para ser amador es necesario tener capacidad para ejercer el comercio.

En cuanto a los representantes, es frecuente ver que las compañías de aviación, con líneas aéreas nacionales o internacionales, tengan sucursales que las representen con capacidad suficiente para celebrar contratos de fletamento, en calidad de mandatarios.

En cuanto al fletamento celebrado por el comandante de la aeronave, no necesita autorización especial para contratar cuando en el lugar donde se estipula el contrato de fletamento residan los propietarios o los amadores, porque ante la presencia de tales sujetos desaparece en el comandante la facultad de contratar, facultad que en ausencia de aquellos entra en la esfera natural de acción del comandante encargado de la empresa y del comando de la aeronave.

El artículo 321 de la "Ley de Vías Generales de Comunicación", vigente, establece: " Toda aeronave destinada a un servicio público de transporte estará bajo el mando de un comandante designado por la empresa operadora de entre los pilotos que integran la tripulación de vuelo.

El comandante es responsable de la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la aeronave, la tripulación, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo, tan pronto se haga cargo de la aeronave para comenzar el vuelo. Esta responsabilidad se extingue al final del vuelo, cuando el representante de la empresa o cualquier autoridad competente tome a su cargo la aeronave, los pasajeros, la carga, los equipajes y el

correo."

El comandante, en su calidad de mandatario queda obligado en el desempeño de sus funciones, a ejecutar los actos jurídicos con apégo a las instrucciones recibidas del mandante y en ningún caso podrá proceder contra disposiciones expresas del mismo. Cuando viole o se exceda del encargado recibido, además de indemnizar daños y perjuicios al mandante, quedará a opción de este ratificar o dejarlas a cargo del mandatario. (48)

En cuanto a la capacidad del fletador, este puede contratar por sí o por su legítimo representante, en el primer caso no hay problema y en cuanto al segundo podemos aplicar lo que se dijo del mandato.

2o.- Consentimiento.- El artículo 1796 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, vigente, establece: "Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, excepto aquellos que deben revestir una forma establecida por la ley."

"El contrato de fletamento es consensual, pero la costumbre, y para los efectos de su inscripción, ha establecido que se celebre por escrito, y generalmente por instrumento privado autorizado por un notario público." (49)

La redacción de la póliza de fletamento y la expedición de los conocimientos de carga no pueden considerarse como formalidades a las que se debe subordinar la existencia del contrato de fletamento, sino como documento normalmente exigidos como medios de prueba de las condiciones en que se celebró el fletamento de la aeronave y

---

(48) Cfr a los arts. 2546, 2562 y 2565 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

(49) Hamilton Eduardo. Manual de Derecho Aéreo. p. 414.

como medio de prueba de haber recibido la carga.

En la celebración del contrato de fletamento, el consentimiento puede darse expresa o tásitamente. El consentimiento es expreso, cuando se manifiesta con palabras, por escrito o por signos que no den lugar a dudarlo, y tásito, cuando resulta de hechos o actos que autoricen a presumirlo (50), el contrato de fletamento se forma en el momento en que el proponente recibe la aceptación de la otra parte en relación.

El artículo 1812 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, vigente, establece: "El consentimiento no es válido si ha sido dado por error, arrancado por violencia o sorprendido por dolo.

La "Ley de Navegación y Comercio Marítimos, vigente, prevee algunos casos en que el consentimiento puede al darse estar viciado. En su artículo 158 establece: "El naviero responderá de los daños que cause por su inexacta declaración sobre la capacidad de la nave o del compartimiento fletado, si la diferencia entre el cupo real y el declarado es mayor de veinte por ciento."

Esto es, dado el caso en que el fletador da su consentimiento en fletar una aeronave con cabida para una tonelada y le resulte que en realidad tiene para setecientos cincuenta kilos -hay error- no es válido su consentimiento, pero si la diferencia de la cabida manifestada y la real está dentro de la tolerancia del veinte por ciento, o sea que la cabida real sea de <sup>ochenta</sup> ~~ochenta~~ kilos, su consentimiento sí es válido.

La tolerancia adoptada por la "Ley de Navegación y Comercio Marítimos," del veinte por ciento se nos hace excesiva, aun más cuando es aplicada a la navegación

---

(50) Cfr. art. 1803 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

aérea por el grave peligro que pudiera traer consigo. Cuando la tolerancia es de menos a la capacidad real no hay problema pero cuando la excede si lo hay.

Supongamos a una aeronave con capacidad real de veinte toneladas y se manifiesta con diez y seis, está dentro de la tolerancia en menos, pero esa misma aeronave manifestada con capacidad para veinticuatro toneladas cuando en realidad le caben veinte, el inminente peligro en que se encontraría a una altura de mil metros y con la tolerancia de cuatro toneladas excedentes abordo. En la navegación aérea no deberá aceptarse mayor tolerancia del cinco por ciento.

El fletador, cuando ha fletado una aeronave, tiene derecho indiscutible a gozar del porte integro de la misma, porque tiene que pagar el flete en razón de la capacidad total, aunque no cargue toda la carga que pueda haber pero confía en el tonelaje que le ha sido declarado. En estos casos de inexacta declaración sobre la capacidad de la aeronave, será el fletante el responsable de los daños cuando no se encuentre dentro del criterio adoptado por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, del veinte por ciento.

3o.- La Póliza.- La póliza de fletamento es el documento en el que las partes establecen las condiciones en que han celebrado el contrato de fletamento de la aeronave.

El mecanismo práctico vendría a ser: al celebrarse el contrato de fletamento las partes convienen libremente las condiciones que mas les favorecen; estas condiciones las hacen constar en un escrito que es la póliza, con el interés de que les sirva como medio de prueba y de ningún modo como formalidad exigida; luego que la carga es recibida por el fletante, "embarcada o para embarque", sin perjuicio de la póliza de fletamen-



to ya firmada, se entregará al cargador el conocimiento respectivo que prueba que la carga ha sido recibida.

El fletante y el fletador, al celebrar el contrato de fletamento, suelen -- enunciar cláusulas en gran número, tratando de dejar establecida en la póliza de fletamento, con lujo de detalles, las condiciones con que pactan o bien en modelos impresos, como lo acostumbra las empresas de aviación, se encuentran las cláusulas normalmente -- usadas y con espacios para ser llenados al momento de la celebración del contrato. Además de las menciones libremente estipuladas por las partes, las pólizas deberán contener -- las siguientes: a) nombre y domicilio tanto del fletante como del fletador y sus firmas; -- b) tipo de la aeronave objeto del contrato de fletamento, esto es, su designación; c) modalidad de fletamento de que se trate. Por toda o parte de la capacidad útil, a viaje o a tiempo; d) el flete convenido; e) lugar y fecha en que se contrata y f) lugar y fecha -- en que se ejecutará el contrato.

En todo caso lo que deben procurar las partes es, establecer con la mayor claridad posible las condiciones del contrato para evitar conflictos de interpretación ante la oscuridad de las mismas.

Los formularios que se usan para el fletamento de aeronaves en la C.M.A. se llama "Contrato de vuelos especiales", en la K.L.M. "Aircraft Charter Agreement", en la Pan American World Airways se llama "Charter Contract", en la British Air Transport "Charter Marty".

4o.- El Conocimiento de Embarque.- Es un título de crédito representativo de la carga "recibido embarcado o recibido para embarque". El cual puede emitirse -- nominativo, a la orden o al portador; transferible y negociable, precisamente en ello es --

triba su gran importancia.

El artículo 170 de la "Ley de Navegación y Comercio Marítimo", vigente, establece: "El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y, consiguientemente, toda negociación, gravámen o embargo sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo".

Completando con los artículos 19 y 20 de la "Ley de Títulos y Operaciones de Crédito", que establecen respectivamente: "Los títulos representativos de las mercancías atribuyen a su poseedor legítimo el derecho exclusivo a disponer de las mercancías - que en ellas se mencionen.

La reivindicación de las mercancías representadas por los títulos a que este artículo se refiere, solo podrá hacerse mediante la reivindicación del título mismo, -- conforme a las normas aplicables al efecto".

"El secuestro o cualquier otros vínculos sobre el derecho consignado en el título, o sobre mercancías por él representadas, no surtirán efectos si no comprenden el - título mismo."

Vemos que el adquirente del conocimiento, por su entrega si es al porta-- dor o por endoso y entrega, si es a la orden, adquiere sobre la carga todos los derechos y acciones del cedente o del endosante, encontrando en esto el carácter representativo del conocimiento.

En el fletamento, normalmente se emite póliza y conocimiento, la razón - de la dualidad es sencilla, constituyen la prueba de dos momentos muy importantes y di-- ferentes: la póliza prueba las condiciones del contrato y el conocimiento su ejecución.

El conocimiento tiene una función económica y jurídica, respecto al transporte de carga, más amplio que la póliza. De esta únicamente nacen derechos y obligaciones para los contratantes, de aquella, por lo contrario, obliga a personas que se habían mantenido ajenas al nacimiento del contrato.

Prospero Ascoli (51) dice: "En tanto que el contrato no contiene sino la obligación de una parte de cargar mercaderías y de la otra la de transportarlas a un destino designado, el conocimiento prueba también que la carga ya se ha realizado "y esto no es siempre cierto puesto que el conocimiento es ante todo el medio de prueba de que la carga ha sido "recibida embarcada o para embarque".

a) "Conocimiento recibido embarcado", es el documento que expide el fletante al fletador una vez que la carga ha sido embarcada. Francisco Fariña (52) dice: "El conocimiento desempeña el papel preeminente del título acreditativo de las mercancías embarcadas". En virtud de que el conocimiento prueba la ejecución del contrato de fletamento, contienen menciones casi iguales y en lo referente a la carga debe detallarla en cuanto a su clase, calidad, peso, embalajes, marcas y números de bultos, cajas, naturaleza, etc., esto es, que es necesario más en el conocimiento que en la póliza, la individualización de la carga.

El artículo 168 de la "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", vigente, establece: El contrato de transporte de cosas deberá constar por escrito y el naviero, por sí o por conducto del capitán de la nave, expedirá un conocimiento de embarque que deberá contener:

---

(51) Del Comercio Marítimo y de la Navegación. p. 1 V. II.

(52) Derecho Comercial Marítimo. p. 323. T. II.

- I.- El nombre, domicilio y firma del transportador;
- II.- El nombre y domicilio del cargador;
- III.- El nombre y domicilio de la persona a cuya orden se expida el conocimiento o la indicación de ser al portador;
- IV.- El número de orden del conocimiento;
- V.- La especificación de los bienes que deberán transportarse, con la indicación de su naturaleza, calidad y demás circunstancias que sirvan para identificarlos;
- VI.- La indicación de los fletes y gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de haber sido pagados los fletes o por cobrarse;
- VII.- La mención de los puertos de salida y de destino;
- VIII.- El nombre y matrícula de la nave en que se transporte, si se tratase de transporte por nave designada;
- IX.- Las bases para determinar la indemnización que el transportador deba pagar en caso de pérdida o avería.

b) "Conocimiento recibido para embarque", para facilitar las operaciones de los cargadores se fué generalizando la práctica de admitir que la carga quede depositada en almacenes que el fletante destine a tales efectos, recibiendo a cambio un título de nominado, como hemos indicado, "conocimiento recibido para embarque."

Esta práctica tan ventajosa para ambas partes y ya aceptada en nuestra ley, además de permitirles economía de tiempo y facilidad en las operaciones de carga le permite al fletador la prueba de que el contrato ya se ejecuta y al fletante cobrar el flete del servicio, con anticipación.

El cargador tiene interés en poseer este título durante un período preliminar al embarque de la carga, pero una vez que la carga ha sido embarcada, carece para él de interés especial seguir con un título que ha sido aventajado por el acto de carga, -- por lo que debe pedir otro conocimiento en el que se acredite que la carga ya se encuentra embarcada, sin ser indispensable la expedición del nuevo título, es suficiente que en el mismo se le anote que la carga ya se encuentra embarcada, la fecha y la designación de la aeronave que realizará el transporte.

La "Ley de Navegación y Comercio Marítimos, vigente, se refiere al conocimiento recibido para embarque en su art. 169 al establecer: "Si las mercancías hubiesen sido recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener, además:

- I.- La indicación de "recibido para embarque";
- II.- La indicación del lugar donde hayan de guardarse mientras sean embarcadas;
- III.- El plazo fijado para embarque.

Vemos que la ley exige estas menciones mas para el "conocimiento recibido para embarque" además de las ya apuntadas para el "conocimiento recibido embarcado."

## CAPITULO IV

## ELEMENTOS INTEGRANTES DEL CONTRATO DE FLETAMENTO DE AERONAVES

- 1o.- Sujetos: a) el fletante, b) el fletador, c) el corredor de fletamento.  
 2o.- Objetos: a) la aeronave, b) la carga y el pasajero, c) el flete.

1o.- Sujetos:

a) el fletante.- Se llama fletante, a la persona individual o colectiva - que, reservandose el control sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave, concede a la otra parte su utilización total o parcial, por uno o mas viajes o por un cier tiempo, recibiendo como contraprestación el flete convenido.

"En este contrato el dueño de la nave debe ponerla a disposición del fleta dor con las bodegas limpias y vacías" (53). No se requiere que quien asume la calidad - de fletante sea propietario, es suficiente poder disponer de la aeronave; el arrendatario - que en virtud del contrato de arrendamiento, ha obtenido la tenencia de la aeronave y la dependencia de la tripulación, puede celebrar contratos de fletamento, asumiendo en tal acto, la calidad de fletante.

Tratándose de un contrato bilateral, impone obligaciones recíprocas a las partes que lo celebran.

Son obligaciones del fletante:

- 1.- Poner a disposición del fletador, en determinado tiempo y lugar pre-

---

(53) Arturo Vidal Sola.- El Conocimiento de Embarque en el Transporte Internacional.

viamente establecido, la aeronave o la flota en estado de aeronavegabilidad e idónea para realizar el fin para la que fué contratada.

Si no se estipula expresamente que el fletamento se celebra sobre aeronave de matrícula determinada y caracterizada individualmente, el fletante cumple poniendo a disposición del fletador cualquier aeronave del mismo tipo y capacidad que la pactada; así mismo, durante el viaje, puede cambiar la aeronave por cualquier otra similar.

"La navegabilidad es el conjunto de condiciones que coloca a una nave - apta para el cumplimiento de sus funciones. La navegabilidad es de dos clases: a) navegabilidad absoluta o legal. Es el conjunto de condiciones que debe reunir una nave para el cumplimiento de sus funciones como tal, con prescindencia del tipo de contrato. Es el mínimo de condiciones que debe tener la nave para cumplir con su destino.

Estas condiciones están contenidas en las leyes, reglamentos o convenciones, de ahí que se llame navegabilidad legal. Son condiciones que se refieren a: casco, quilla, motores y máquinas, instalaciones eléctricas, instalaciones de salvamento y al personal en su número y competencia.

b) navegabilidad relativa o contractual.- Es la que se exige en relación al contrato que se debe cumplir. De ahí que se llame contractual. Es el caso de un contrato para transportar petróleo. El fletante, además de cumplir con toda la navegabilidad relativa, es decir, la que le exige el cumplimiento del contrato, o sea preparar la nave para la clase de viaje y transporte que va hacer. En este caso, debe presentar una nave tanque." (54).

---

(54) Schuldreich Talleda, Héctor A. Derecho de la Navegación: Marítimo, Fluvial y Aéreo. p. 276.

En todo caso, la aeronave fletada, debe ser apta para el viaje a emprender, no solo por su estructura, construcción y dotada de la tripulación necesaria para su funcionamiento, sino que también tendrá que ser idonea para realizar el fin para la que fué contratada.

2o.- Garantizar la capacidad real de la aeronave.- En la póliza de fletamento se indica la cabida de la aeronave; siendo de gran importancia y aún más en el fletamento total, la indicación de la capacidad de que puede disponer el fletador y por lo tanto el flete a pagar. Habiendo error en la capacidad se puede perjudicar al fletador, al impedirsele cargar la cantidad de peso que tenía previsto, en caso de que sea menor, a pagar mayor flete del convenido, en caso de ser mayor, por lo que puede el fletador rescindir el contrato o pedir una reducción del flete en proporción de lo que deje de cargar, estando obligado el fletante a indemnizar al fletador de los daños ocasionados por error o engaño de su parte.

Al respecto el art. 161 de la "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", vigente, establece: "El naviero será responsable de los daños que cause por inexacta -- declaración sobre la capacidad de la nave o del compartimiento fletado, si la diferencia entre el cupo real y el declarado es mayor del veinte por ciento."

3o.- No aceptar carga de ilícito comercio o peligrosa.- El fletante como el comandante no deberán aceptar carga de ilícito comercio y si a sabiendas lo permiten, serán responsables mancomunadamente con el dueño de la misma de todo daño y perjuicio que por tal motivo se reclame.

El art. 324 de la "Ley de Vías Generales de Comunicación", vigente, establece: "En las aeronaves civiles no se podrá: 1.- Volar sobre zonas que han sido decla



radas prohibidas a la navegación por el Ejecutivo Federal; II.- Transportar armas, municiones, explosivos y artículos que por su naturaleza inherente sean peligrosas, a menos que cuenten con permiso de las autoridades competentes; III.- Transportar personas en estado de embriaguez o bajo los efectos de estupefacientes y, salvo con permiso de las autoridades competentes, cadáveres y enfermos contagiosos o mentales;"

Vemos que cuando la carga sea de ilícito comercio, y como establece la ley armas, o de naturaleza peligrosa; personas con enfermedad contagiosa o mental, cadáveres, es necesario permiso de autoridad competente. En lo que la ley es estricta y por tal muy acertada en cuanto al transporte de personas en estado de embriaguez o cuando se encuentran bajo los efectos de estupefacientes.

b) El fletador.- El fletador es la persona, individual o colectiva, que toma el fletamento, total o parcial de una aeronave, por uno o mas viajes o por un tiempo determinado, pagando como contraprestación el flete convenido.

En la práctica del fletamento de aeronaves -charter aeronáutico- según los formularios de las Empresas de Aviación extranjeras, como la CMA, la persona del fletador no se acerca a la realidad, ya que se limitan a ser intermediarios entre las Empresas de Aviación -fletante- y los pasajeros y cargadores -usuarios-.

La empresa pone a disposición del otro contratante -charterer- una aeronave armada y tripulada a efecto de que la utilice en el transporte de pasajeros o carga.

El rasgo mas notable de estos contratos estriba en que la documentación del transporte no la emite el charterer -fleteador- como sería lo normal en un contrato de fletamento, sino que es la empresa fletante la única que puede expedir los documentos de la aeronavegación a su nombre y bajo sus condiciones, apareciendo así, ante los

mismos pasajeros y cargadores -usuarios- como contratante directo del servicio; el charterer -fleteador- viene a ser un intermediario entre la empresa y los terceros, quien lucra con la diferencia entre el flete que paga a la empresa y el que percibe de los usuarios.

El formulario TP - 501 - A, Contrato de vuelo especial o de fletamento, de la CMA, establece en su cláusula QUINTA: "El contratante queda obligado a presentar a los pasajeros y sus equipajes, en el aeropuerto, con media hora de anticipación a la hora fijada para la salida, en viajes locales, y con una hora de anticipación en viajes internacionales."

La empresa propietaria del avión, al referirse que el contratante -fleteador- queda obligado a presentar a los pasajeros o cargadores -usuarios- con anticipación prudente antes de emprender el vuelo, significa que su función es de mero intermediario, ya que los documentos son expedidos, a los usuarios, por la empresa fletante.

Son obligaciones del fletador:

1o.- Utilizar la aeronave en los términos pactados para el viaje o los viajes convenidos -cuando se trate de fletamento a viaje- o por el tiempo que se haya estipulado -cuando se trate de fletamento a tiempo- no estando obligado al fletante a emprender un viaje, si la duración del mismo, sobrepasa considerablemente al término del contrato.

2o.- Pagar el flete convenido como compensación al aprovechamiento económico que obtiene, con referencia al tiempo en el cual la aeronave estuvo a su disposición, por el viaje o viajes que realice, o bien, por la total o parcial capacidad de que disponga.

3o.- Proporcionar la carga precisamente en lugar y tiempo convenido, - cantidad y naturaleza manifestada al momento de contratar el fletamento. La carga no - podrá ser diferente si no hay consentimiento del fletante, en caso de hacerlo se le hará - bajar, o si sobrevienen perjuicios responderá con el importe de su cargamento y además, - con sus bienes, al pago total de la indemnización a todas las perjudicadas por su culpa.

c) El corredor de fletamento.- En las relaciones entre fletante y fletador, para efectuar un contrato de fletamento, pueden intervenir los corredores de fletamento. Su intervención no es fundamental, pueden existir o no. En México tienen un carácter - oficial y público, sus derechos de correteaje están fijados por aranceles o tarifas oficia-- les.

Las compañías aéreas cuentan con corredores que los representan, desem-- peñan la función de agentes para conseguir clientes que ocupen los servicios de quien re-- presentan; sus funciones pueden ser limitadas o ilimitadas, varía según la confianza de -- que gozan. En su intermediación, relacionan a fletantes y fletadores siendo posible que -- los corredores representen también a los fletadores, para conseguir mejores condiciones en el contrato, etc.

El art. 729 del libro tercero, ya derogado, del Código de Comercio, vi-- gente, establece: "Las pólizas de fletamento contratado con intervención del corredor que certifique la autenticidad de las firmas de los contratantes...", la función acó previs ta para el corredor es la de autenticar las firmas puestas en la póliza, en su presencia, - además le compete la cotejación de fletes del lugar en que haya de ponerse la aeronave - a disposición del fletador, o del lugar en que se estipule el contrato.

2o.- **Objetas:**

a) La aeronave.- La aeronave objeto del contrato debe reunir al máximo de condiciones de seguridad que técnicamente deben ser satisfactorias, y para tal efecto, la Secretaría de Comunicaciones expedirá un certificado de aprobación.

El artículo 316 de la "Ley de Vías Generales de Comunicación", establece: "La Secretaría de Comunicaciones expedirá el certificado de navegabilidad como -- constancia de que la aeronave ha pasado las pruebas y el control técnico prescritos, para permitirle volar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias."

Para el funcionamiento de la aeronave se pondrá personal suficientemente -- capacitado y con licencia para comandar aeronaves; el primer párrafo y parte del segundo del artículo 319 y el artículo 321 del ordenamiento antes citado, respectivamente establece: "El personal técnico Aeronáutico está constituido por miembros de la tripulación de -- vuelo, y el personal de tierra adscrito al servicio de la navegación aérea civil.

Para actuar como miembro del personal técnico aeronáutico se requiere -- ser titular de una licencia válida para ejercer las funciones correspondientes, que le haya otorgado o reconocido la Secretaría de Comunicaciones."

"Toda aeronave destinada a un servicio público de transporte estará bajo -- el mando de un comandante designado por la empresa operadora de entre los pilotos que -- integran la tripulación de vuelo.

El comandante es responsable de la dirección, el cuidado, el orden y la -- seguridad de la aeronave, la tripulación, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el co -- rreo; tan pronto se haga cargo de la aeronave para comenzar el vuelo. Esta responsabi -- lidad se extingue al concluir el vuelo, cuando el representante de la empresa o cualquiera

autoridad competente tome a su cargo la aeronave, los pasajeros, la carga, los equipajes y el correo. "La idoneidad de la aeronave es en relación al fin que se va a realizar, esto es, que si fletamos una aeronave para transportar instrumentos de una orquesta, sustancias inflamables o explosivas, para repartir propaganda o para provocar precipitaciones pluviales, los compartimientos o aditamentos necesarios deben hacerse para satisfacer el caso.

Respecto a las distintas definiciones que se le ha dado a la acepción aeronave en la legislación internacional, podemos hacer una clasificación de dos grupos:

1o.- Aquellas que la definen considerando a su composición mecánica y aptitud de transportar: aviones, hidroaviones, helicópteros o cualquier otro vehículo -- análogo.

2o.- Aquellas que la definen considerando a su terminología: "nave aérea", o sea toda nave capaz de elevarse, sostenerse y desplazarse en el aire: globos, dirigibles, aviones, hidroaviones o cualquier otro vehículo análogo.

Dentro del primer grupo la legislación Argentina nos da la definición más moderna en el artículo 36 de su Código Aeronáutico de 21 de junio de 1967, el cual establece: "Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas."

Es notable en esta definición y en todas las que se encuentran en este grupo, la condición de la mecanización relacionada al transporte aéreo para ser aceptada como aeronave; y así, Gay de Montellá (55) dice: "2o.- La mecanización como elemento calificativo de la aeronave.- Este concepto de unidad perfectamente individualizada, se caracteriza fuertemente por la mecanización. La fuerza propulsora derivada de los mo

tores da a la aeronave el carácter de elemento mecanizado de transporte por aire. Este carácter diferencia fundamentalmente la aeronave de cualquier otro aparato destinado a navegar por aire (dirigible, globo libre, helicóptero, etc.) y sobre todo de las naves destinadas a la navegación marítima y fluvial. Esta diferenciación es notable, aún admitiendo que las naves marítimas o fluviales pueden ser igualmente calificadas de elementos de transporte mecanizado. Pero así como en el derecho marítimo se admite que los accesorios de una nave se hallan, con respecto a esta, en una situación de verdadera dependencia funcional y que la nave no deja de ser nave, aún cuando se separen de ella elementos tan importantes como son las máquinas o los motores, no ocurre lo mismo en la aeronave. Esta, sin los motores, no pueden sostenerse en el aire. ~~Por el contrario, la nave desmantelada de maquinaria puede sostenerse en el aire.~~ Por el contrario, la nave desmantelada de maquinaria puede sostenerse en el mar. Los mecanismos de propulsión son en la aeronave tan consustanciales con su naturaleza y rendimiento físico, que sin ellos la sustentación se paraliza y convierte al aparato en cosa inútil e inerte para el objetivo del transporte. La nave desmantelada puede flotar, ser utilizada en remolque. No así la aeronave. Estos elementos mecanizados la califican jurídicamente y permiten definirla como una máquina apta para el transporte por aire de personas o cosas, de un lugar a otro."

Le niegan su nominación propia y natural de "aeronaves" a las naves aéreas y escogen únicamente, como tal, al avión ~~mecanización~~ apta para el transporte, no obstante que insistentemente incluyen lo que no es mecanizado ni apto, actualmente, para el transporte, dentro de la nominación de aeronave. Así vemos como Gay de Montellá dice: "Este carácter diferencia fundamentalmente la aeronave de cualquier otro aparato destinado a navegar por aire (dirigible, globo libre, helicóptero, etc.)", esto es,

a aeronavegar y aeronavegan las aeronaves, demostrando con ello que todo objeto con --  
medias propios de propulsión o utilizando la sustentación estática o dinámica del aire --  
pueda elevarse y desplazarse, merece la nominación genérica de aeronave."

Ambrosini (56) "partiendo de esta idea de la mecanización, ha podido de-  
cir que una máquina cualquiera, aun siendo capaz de elevarse desde la superficie de la -  
tierra y circular por el espacio, no podría ser considerada como una aeronave, porque no  
sería apta para servir de medio para el transporte aéreo, o sea para dedicarse a la activi-  
dad de un tráfico con finalidades especulativas, que es lo que en sustancia caracteriza -  
al derecho aeronáutico comercial."

El maestro Ambrosini es mas estricto en su concepto de aeronave; condicio-  
nar que sea apta para servir de medio para el transporte aéreo, es tanto como desear que -  
sea la aptitud del transporte aéreo, lo que determine el calificativo de aeronave, y por -  
lo mismo confundir el objeto aeronave con su finalidad de transportar carga o personas.

Dentro del segundo grupo la legislación Española: "Todo aparato de nave-  
gación aérea o de estancia en el aire."

La legislación norte Americana: "Todos los intentos conocidos o que pue-  
dan descubrirse utilizados o previstos para la navegación o el vuelo en el aire."

La legislación Mexicana dentro de este grupo, establece en el primer pá-  
rrafo del artículo 311 de la "Ley de Vías Generales de Comunicación", vigente, "Para -  
los efectos de esta ley se considera aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en  
el aire."

---

(56) Antonio Ambrosini. Citado por Gay de Montellá. Principios de Derecho Aeronáuti-  
co. p. 81.

Por la lectura de las presentes definiciones, vemos cómo las legislaciones que se encuentran dentro de este grupo, consideran como aeronaves a todo tipo de artefactos hasta la época inventados y que hayan participado en la lucha por el dominio del espacio aéreo, como: Globos (libre y cautivo), dirigible, helicóptero, hidroaviones, aviones y cualquier otro mecanismo análogo.

El segundo párrafo del artículo y ordenamiento antes mencionado, nos da una clasificación jurídica sobre las aeronaves, estableciendo: "Las aeronaves mexicanas se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles. Son aeronaves de Estado las de propiedad de la Federación, de los Estados, de los municipios o de los organismos públicos descentralizados. Todas las demás se considerarán aeronaves civiles, ya sean de servicio público o de servicio privado". Las aeronaves civiles de servicio público se dividen en: servicio público nacional y servicio público internacional. El servicio público nacional se subdivide en: servicio público regular y servicio público no regular. El servicio público internacional se subdivide en: a) servicio mexicano de transporte internacional regular; b) servicio mexicano de transporte internacional no regular; c) servicio extranjero de transporte internacional no regular; tal y como ya dejamos establecido en otro apartado (57).

Respecto a las aeronaves de servicio privado, el art. 340 del ordenamiento que invocamos, establece: "Son aeronaves de servicio privado:

- a) Las destinadas a recreo y asuntos privados del propietario;
- b) Las dedicadas a trabajos aéreos, tales como las de aerofotografía, ae-



rotopografía, publicidad comercial y otros semejantes;

- c) Las del servicio particular de una empresa;
- d) Aquellas que se destinen a aplicaciones científicas de la aviación civil; tales como exterminación de plagas agrícolas, provocación artificial de lluvias, vuelos educativos y otros semejantes;
- e) Las pertenecientes a escuelas aeronáuticas privadas.

Toda aeronave civil, de servicio público o de servicio privado, deberán llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula. En México las siglas para las aeronaves de servicio público será X A , para las de servicio privado X B . Ya vimos en otro apartado (58) que las aeronaves privadas comprendidas dentro de los incisos b) y d), pueden ser objetos para realizar fletamentos.

b) La carga y el pasajero.- Elementos que generalmente son el motivo para la celebración del contrato de fletamento en cuanto tenga como finalidad realizar un transporte de carga o de personas; ya vimos que puede referirse a realizar otros fines.

La carga debe ser designada en la póliza de fletamento, pues no es indiferente para el fletante que abordo de su aeronave se cargue frutas que minerales, carga peligrosa como inflamables y explosivos, etc. las que requieren permiso y especial cuidado para su traslado y acomodamiento, sin descartar el interés que tiene el fletante de que en su aeronave no se aborde carga de importación o exportación prohibidas, por los conflictos que ellas puedan ocasionarle con las autoridades del país respectivo.

Por lo tanto, establecida en la póliza de fletamento la clase de carga ya aceptada, no podrá el fletador sustituirla sin autorización del fletante, lo cual implicando

una modificación en el contrato debe ser dada por escrito. Observando que esto debe -- ser interpretado razonablemente, es decir, que hay sustitución en el caso de tratarse de -- carga de naturaleza absolutamente distinta pero tratándose de naturaleza análoga, no -- hay lugar a objeciones.

En cuanto al pasajero o pasajeros, en la póliza de fletamento se estipulan las condiciones del contrato, la que además contendrá: la denominación de la empresa, -- la designación de la aeronave que efectuará el viaje, la hora y lugar en que la aeronave se pondrá a disposición de los pasajeros, no es necesario que a cada pasajero se le entregue un boleto acreditando su pasaje, esto mas bien es obligación en el contrato de transporte, del servicio de transporte regular, es suficiente que firme el contrato de fletamento y reciba un tanto para acreditar en caso necesario las condiciones con que contrató.

El primer párrafo del art. 349 de la "Ley de Vías Generales de Comunicación", vigente, establece: "Las empresas concesionarias y permisionarias del servicio -- público de transporte aéreo, regular o no regular, serán responsables de los daños causados a la carga o al equipaje facturado:"

El art. 342 del mismo ordenamiento, establece: "Las empresas concesio-- narias y permisionarias de servicio público de transporte aéreo, regular o no regular, se-- rán responsables por los daños causados con motivo del transporte:

- a) Por muerte, lesiones o cualquier otro daño causado al pasajero;
- b) Por destrucción o avería de su equipaje de mano;
- c) Por retraso en el transporte.

Para los efectos de esta ley se entenderá que los daños se causaron con -- motivo del transporte, si son el resultado de hechos ocurridos durante el período compren-

dido desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave, hasta el momento en que --  
ha desembarcado de ella, ya sea a la terminación del viaje previsto en el contrato de --  
transporte o en el caso de aterrizaje forzoso o accidental."

Por lo expuesto en estos dos artículos vemos como la protección por daños  
a la carga como al pasaje, lo dan por igual "las empresas concesionarias de servicios pú--  
blicos de transporte aéreo, regular, como las empresas permisionarias de servicio público  
de transporte aéreo, no regular", siendo este el campo en donde se va desarrollando y  
tomando auge el fletamento de aeronaves.

c) El flete.- Hugo Chamy (59) dice: "B. Obligación de abonar el flete.  
El flete es la compensación en dinero que se paga al amador por la utilización temporal--  
de la nave o por el transporte de las mercaderías."

En términos generales podemos decir que flete es: el precio que el fleta--  
dor paga al fletante, como contraprestación por la utilización de la aeronave.

La ley de Navegación y Comercio Marítimos, vigente, establece en su --  
art. 157 "... y el cargador se obliga a entregar oportunamente las mercancías o efectos --  
que deban transportarse y a pagar el flete." Vemos que la ley se refiere al flete como --  
obligación fundamental del fletador, esto viene de que en toda operación mercantil se --  
presume el lucro y la gratuidad se expresa; el flete es fijado convencionalmente y debe --  
constar en la póliza de fletamento pero puede ocurrir que las partes no lo determinen y --  
no por ello dejará de ser válido el contrato de fletamento, debe entenderse que han que--  
rido aceptar las vigentes en el lugar donde contrataron, es decir, su omisión es suplida --  
por los usos y cotizaciones del lugar.

El flete puede ser convenido por la total capacidad de la aeronave o por una parte de ella, por un viaje o por varios o por un tiempo determinado, entonces veamos como según las modalidades de los contratos de fletamento pueden convenirse los siguientes fletes:

- a) flete global;
- b) flete parcial;
- c) flete a tiempo;
- d) flete por viaje;

a) flete global.- Es la suma fijada en bloque en relación al cargamento, según su peso, su volúmen o su naturaleza; en relación a la aeronave, según el o los viajes o el tiempo en que esté a disposición del fletador.

Francisco Fariña (60) dice al respecto y en caso de haber perdida parcial de la carga: "... según el derecho Inglés, en este caso de flete global, la pérdida de una parte de la carga no dispensa al fletador de pagar el total del flete concertado."

Mas equitativo es lo que establece el art. 736 del Tercer Libro, ya derogado, de nuestro Código de Comercio vigente: "Tampoco devengarán flete las mercancías que se hubieren perdido por naufragio o varada, ni las que fueren presa de piratas o enemigos .

Si se hubiere recibido el flete por adelantado, se devolverá, a no mediar pacto en contrario."

b) flete parcial.- Es la suma fijada en bloque respecto a una parte de la capacidad útil de la aeronave.

---

(60) Derecho comercial marítimo. p. 265.

c) flete a tiempo.- Es la suma fijada por el período de tiempo en que la aeronave estará a disposición del fletador. Puede convenirse por día, por semana o por meses, determinandose en todo caso de cuántos días contará el mes, si de 30 ó 31, computandose a partir del día en que se ponga la aeronave a disposición del fletador.

d) flete por viaje.- Es la suma fijada considerando la distancia a recorrer.

El flete debe ser pagado por adelantado al contratar el fletamento, al concluir el mismo, o mitad y mitad. Debe ser pagado en el lugar en que se inicia el contrato o en el lugar en que se concluye. Si es pagado en el lugar en el que se inicia debe pagarlo el fletador, si es pagado en el lugar en el que se concluye el portador del conocimiento o el destinatario, este se obliga en cuanto se presenta a recoger la carga y firma el recibo.

Lo antes expuesto es lo mas frecuente, aunque en la práctica desde que se pacta el fletamento de una aeronave, queda establecido quien pagará el flete, cuánto, cuando y en qué lugar, por lo tanto estas cuestiones son motivos muy remotos de conflictos entre las partes. El art. 733 del Libro Tercero, ya derogado, del Código de Comercio vigente, establece: "El flete se devengará según las condiciones estipuladas en el contrato, y si no estuvieren expresas o fueren dudosas, se observaran las reglas siguientes:

I.- Fletada la nave por meses o por días, empezará a correr el flete desde el mismo día en que se ponga la nave a la carga;

II.- En los fletamentos hechos por un tiempo determinado, empezará a correr el flete desde el mismo día;

III.- Si los fletes se ajustaren por peso, se hará el pago por el peso bruto,

incluyendo los envases, como barricas o cualquier otro objeto en que vaya contenida la carga."

El art. 179 de la "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", vigente, - establece: "El porteador deberá poner las cosas transportadas a disposición del consignatario o del titular del conocimiento en el lugar y términos pactados o usuales."

La carga será, en todo caso que la haya, la especialmente dispuesta al pago del flete. El segundo párrafo del artículo 174 establece: "El porteador podrá pedir - al Juez que autorice la venta, por medio de Corredor o de comerciante establecido, de las mercancías suficientes para cubrir los créditos del transporte. El fletamento, si lo hubiere, se depositará a disposición del cargador, del destinatario o del titular del conocimiento."

## CAPITULO V

## MODALIDADES DEL CONTRATO DE FLETAMENTO DE AERONAVES

1o.- Fletamento total.- 2o.- Fletamento parcial.- 3o.- Fletamento a tiempo. ----  
 4o.- Fletamento a viaje.- 5o.- Fletamento a carga general.- 6o.- Cesión del fletamento.- 7o.- Subfletamento.

1o.- Fletamento total.- El fletamento total tiene lugar cuando una de --  
 las partes - el fletante - pone a disposición de la otra - el fletador - toda la capacidad -  
 útil de la aeronave, a cambio de pagar este el flete convenido, fijado generalmente a --  
 tanto por viaje global o como el transporte de carga a tanto la tonelada.

Aunque la disposición es exclusiva del fletador, en el fletamento total, no  
 queremos decir que la aeronave se da en su integridad física, sino que debemos entender-  
 que se refiere a su capacidad receptiva, a la parte que de la aeronave se ha destinado a -  
 la carga y al pasaje, a esto se refiere la capacidad útil.

Si el fletamento es por toda la capacidad, el fletador deberá pagar ínte--  
 gramente el precio convenido, aunque no lo aproveche completamente.

Al respecto Luis Tapia Salinas (61) señala: "El fletamento puede presentar  
 diversas y variadas modalidades, aquella que se relaciona con sus fines puede ser la si--  
 guiente:

1o.- Emplear la aeronave para el exclusivo servicio del fletador."

---

(61) Regulación Jurídica del Transporte Aéreo. p. 160.

Esto es, que entre las modalidades que se relaciona con los fines del contrato de fletamento señala en primer término el fletamento de toda la capacidad útil de la aeronave.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos sin darnos una definición del fletamento total, se refiere concretamente al mismo en su artículo 160 al establecer "... las mercancías o efectos transportados en naves por entero...", esto es, que el fletador - que quiera utilizar una aeronave por entero, es porque la quiere para su exclusivo servicio y así el fletante no podrá, sin consentimiento de aquel, recibir carga de otra persona y si lo hiciera tendrá derecho el fletador, a hacerla desembarcar y a que se le indemnice los perjuicios que por ello siga.

2o.- Fletamento parcial.- El fletamento parcial tiene lugar cuando uno de los contratantes - el fletante - pone a disposición del otro - el fletador - una parte -- predeterminada de la capacidad útil que de la aeronave se ha destinado al transporte de - carga o de personas, mediante el pago del flete que corresponda a su parte. Así podemos fletar la mitad, una parte precisa, un compartimiento determinado, etc. de la aeronave - fletada.

En estos casos, de fletamento parcial, puede el fletante disponer del resto de la capacidad útil de la aeronave, siempre y cuando no produzca perjuicios al fletador; también si el fletador ocupare mayor capacidad que la convenida, debe pagar el exceso - en proporción al precio convenido, siempre que el fletante acepte, ya que puede obligarlo a atenerse solamente a la capacidad convenida en el contrato.

Concretamente la "Ley de Navegación y Comercio Marítimos, "se refiere - al fletamento parcial en el artículo 160 en donde establece: "... o en compartimiento --



completo...", un compartimiento es parte de la total capacidad disponible de la aeronave, dando lugar a pluralidad de fletadores.

A esta modalidad de fletamento se le ha augurado pocas probabilidades -- de desarrollo, en el campo aeronáutico, precisamente por la pluralidad de fletadores y poca capacidad receptiva de las aeronaves.

Luis Tapia Salinas (62), al respecto dice: "La especialidad del contrato de fletamento en el derecho aéreo es que el fletador contrate la total capacidad de carga de la aeronave, no concibiéndose en la navegación aérea un fletamento parcial."

Vemos que excluye al fletamento parcial, de la navegación aérea, no dándole ninguna posibilidad de desarrollo.

No hay duda - al menos en la época actual - que lo más usual sea el fletamento total de aeronaves, esto es, contrariando los adelantos aviatorios, pues estamos en una época en la que contamos con aeronaves muy veloces, capaces de transportar numerosas toneladas de carga que bien pueden ser aprovechadas para su beneficio por industriales, comerciantes, etc. que les sea ocasional o habitual movilizar carga, que no queriendo entenderse con el sostenimiento de una aeronave, con capacidad útil para aceptar a un solo fletante - fletamento total - o varios - fletamento parcial - vemos pues que no se puede dejar al olvido una modalidad de fletamento tan útil como lo puede ser el fletamento parcial de aeronaves. No olvidemos que en el campo marítimo, tan importante es una como otra modalidad, en su origen los buques apenas daban cabida a un basto cargamento -- por su poca capacidad dispuesta a la carga, que lo más común era fletarlas por entero, sobre todo en la edad media cuando era costumbre que los fletadores acompañaran su carga hasta feliz arribo al puerto de destino, y que posteriormente vino a ser en el campo maríti

mo, tan importante el fletamento parcial como el total.

Ahora, lo que no es posible, es concebir fletamento parcial en el fletamento a tiempo, que se caracteriza por ser total.

3o.- Fletamento por viaje o voyage charter.- Cuando el fletante fleta la aeronave al fletador por uno o varios viajes determinados, de ida o de ida y vuelta, o por varios viajes sucesivos, nos encontramos en presencia de un fletamento por viaje.

En estos casos está implicado un determinado espacio o la total capacidad de la aeronave, estipulándose el precio por viaje o por tonelada de carga, en relación al viaje convenido.

La duración del contrato es indeterminada, pues halla su vencimiento natural al término del viaje convenido. Cada viaje - de ida o de ida con retorno - dará lugar a un contrato de fletamento. Admitiendo así el pago del flete por cada viaje efectuado, considerando como fletamento aislado, liquidable con plena autonomía.

Al respecto Hugo Chamy, dice: "Cuando en el contrato de fletamento se establece la obligación por un viaje de ida, o de ida y vuelta, o por varios viajes sucesivos, se trata de un fletamento por viaje. Puede pactarse por el total de la nave o por una parte de la misma, constituyendo un fletamento total o un fletamento parcial respectivamente." (63)

Y Francisco Fariña Güitán: "cada viaje del buque - sencillo o con retorno - dará lugar a un contrato de fletamento." (64)

Rafael A. Gay de Montella: "El fletamento de aeronave por viaje determinado, sea de ida o de ida y vuelta, es posible pero no muy utilizado en la práctica." (65)

(63) Fletamento.- p. 31.

(64) El Transporte Marítimo y sus Sistemas de Responsabilidad. p. 39

(65) Principios de Derecho Aeronáutico. p. 386.

Las Cías. de aviación es esta clase de fletamento lo que más practican:-- fletamento a viaje o voyage charter. (66).

Refiriéndose al fletamento por viaje, Arturo Vidal Sola (67), dice: En estos contratos de fletamento se señalan los puertos de salida y destino, escalas intermedias; el flete es fijo e invariable por todo el tiempo de duración del viaje y supone que el fletador tiene la dirección comercial del buque y admite mercancía de cargadores librándoles los correspondientes conocimientos, por conducto del capitán."

Vidal Sola resume con acierto lo que caracteriza a esta modalidad de fletamento, pero en la práctica las Cías. Aéreas no aceptan ninguna ingerencia del fletador en la dirección comercial de la aeronave (68), esto se debe a que el contrato de fletamento aeronáutico no tiene una reglamentación específica y la práctica no se encuentra definida en cuanto a su especialidad, nos lo demuestran los formularios (69) cuyas cláusulas son de meros contratos de transporte.

Vemos pues la necesidad de una reglamentación del fletamento de aeronaves civiles, resultada de una convención aceptada universalmente.

En la póliza de fletamento deberá quedar clara y detalladamente el o los viajes pactados y la ruta a seguir en cada caso; debiendo admitirse razonables desviaciones, aun cuando implique violación al contrato, cuando las circunstancias así lo ameriten como cuando se haga para hacer un salvamento de vidas humanas, como medio preventivo de la nave o de la carga, etc.

---

(66) Formulario de la C M A, cláusula Primera p. 108 de este estudio.

(67) El Conocimiento de Embarque en el Transporte Internacional. p. 52.

(68) Ver formulario C M A, cláusula ocho p. 108 de este estudio.

(69) I d e m.

4o.- Fletamento a tiempo.- El fletamento a tiempo o time charter, tiene lugar cuando el fletante pone a disposición del fletador la aeronave para que la utilice durante un período de tiempo determinado.

El factor tiempo se presenta como norma básica del contrato; es el coeficiente determinativo para fijar la duración del contrato y el flete a pagar.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, vigente, no se refiere al fletamento a tiempo. La fracción I y II del artículo 733 del libro tercero, ya derogado, del Código de Comercio, vigente, establecía: I.- "Fletada la nave por meses o por días, empezará a correr el flete desde el día en que se ponga la nave a la carga; II.- En los fletamentos hechos por un tiempo determinado, empezará a correr el flete desde el mismo día; "en que la aeronave se pone a disposición del fletador.

Las dos fracciones se refieren al fletamento a tiempo, únicamente que como podemos observar, la primera se refiere a un tiempo indeterminado, puede ser por un día, una semana o un mes; la fracción segunda se refiere a un tiempo determinado - de tal fecha a tal fecha - pero en uno u otro caso el término computa el día en que la aeronave se ponga a disposición del fletador.

Gayde Montellá (70) citando al Juez E. Alten, dice: "Las distintas formas de fletamento aéreo las encontramos en las observaciones del Juez E. Alten, formuladas en nombre de la delegación noruega acerca del C I T E J A - Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos - de las observaciones de este profundo conocedor del derecho marítimo resulta que pueden existir estas variantes de fletamento de aeronaves: b).- El fletante fleta una aeronave a un fletador por un período de tiempo durante el

---

(70) Principios de Derecho Aeronáutico. p. 392.

cual el fletador la emplea para transportar no importa donde y mediante remuneración, -- amigos, clientes o mercancías."

Cuando un fletador fleta una aeronave para ponerla a su disposición durante un tiempo determinado, evidente es que para que la use y disfrute, para que la haga -- aeronavegar transportando amigos, clientes o mercancías, como dice Gay de Montellá, -- esto es, para realizar una función activa, no tendría sentido que no fuera así, sin embargo, es posible que no la use o no la haga navegar y el fletamento a tiempo se efectúa y se extingue normalmente cumplido el plazo.

Combinando el coeficiente tiempo con el coeficiente viaje, Gay de Montella (71) dice que existen dos variantes de fletamento a tiempo: "a tiempo transporte y a tiempo arrendamiento. "Diferenciándose por la concentración del poder directivo de la -- empresa de navegación.

Tiene lugar el primero cuando al fletador se le concede el derecho de dar órdenes sobre la ejecución del transporte, permaneciendo la empresa de navegación en manos del fletante. Esta variante es la que más se identifica con el fletamento a tiempo; admitiendo como único fin el transporte.

Tiene lugar el segundo, cuando el fletador se le concede el control general de la nave -- la tenencia de la nave y la dependencia de la tripulación -- mientras que el fletante se limita a ser el empresario de un negocio arrendaticio, agotando su función al poner a disposición del fletador la energía de la aeronave, vinculada a los servicios de la -- tripulación.

El fletante al ceder el control general de la nave, le transfiere la tenencia

---

(71) Rafael Gay de Montellá.- Principios de Derecho Aeronáutico. p. 386.

de la misma al fletador, desvirtuándose el concepto de fletamento, el cual se caracteriza por la perpetua tenencia de la aeronave y dependencia de la tripulación en manos del -- fletante, por lo mismo afirmamos que no constituye un fletamento de aeronaves, sino un verdadero arrendamiento.

5o.- Fletamento a carga general.- Es aquel por el cual el fletante se --- compromete a transportar carga de cualquier persona que desee enviar al lugar de destino de la aeronave o a puntos intermedios programados para el viaje. El instrumento mediante el cual se formaliza tal contrato es el conocimiento.

El origen del fletamento a carga general lo encontramos en el comercio -- marítimo con los buques traps o vagagundos, que al no estar sujetos a itinerario fijo cargaban en donde y cuando podían para luego zarpar, siempre con destino alternativo; antiguamente el naviero recibe mercancías de todos aquellos que quieran cargar durante un determinado tiempo que el naviero hace saber generalmente con avisos en los diarios o colocados en los puertos.

Hay pluralidad de fletadores como en el fletamento parcial, con la gran -- diferencia que no hay predeterminación de espacio como en este, la carga se va acomodando conforme va llegando y ocupando lugares no fijados de antemano.

Las particularidades que presenta este contrato: la obligación a cargo del fletante es transportar carga de un lugar a otro, por un precio establecido; no es la prestación de una nave determinada en perfectas condiciones de aeronavegabilidad e idónea para realizar el fin establecido en el contrato, característico del fletamento. La prestación debida por el fletante se mide por la suficiencia del resultado, entregar tal y como se recibió la carga; no se mide por la suficiencia del medio suministrado, característico del fleta

mento. La oferta del transporte se hace en avisos en forma vinculativa; no se convienen libremente las condiciones del contrato, como en el fletamento.

Por lo expuesto, vemos razones suficientes para no considerar o considerar mal el tradicionalmente llamado fletamento a carga general, lo que en realidad, actualmente es un transporte de cosas determinadas en servicios de líneas aéreas regulares.

60.- Subfletamento.- El subfletamento tiene lugar cuando el fletador cede a un tercero parte o la total capacidad útil de la aeronave que a él es debida por el fletante, en virtud de un contrato de fletamento.

El mecanismo práctico se realiza cuando el fletador fleta una aeronave por entero - a tiempo o por viaje, siendo indiferente - para subfletarlo a un precio mayor y lucrar así con la diferencia del flete, o sin tener esa intención puede encontrarse, por diversas circunstancias, con que no ha podido cargar la totalidad de la nave, entonces subfleta la capacidad sobrante a otros cargadores.

Al respecto vemos que el art. 755 del libro tercero, ya derogado, del Código de Comercio de 1889, establece: "El fletador que no completare la totalidad de la carga que se obligó a embarcar pagará el flete de la que dejó de cargar, ...".

El art. 190 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, establece: - "Si el cargador no entregara la mercancía en los términos usuales o pactados la nave podrá zarpar y el cargador deberá pagar el flete completo."

La característica esencial que presenta el subfletamento es que se finca en un contrato ya existente entre el fletante y el fletador.

Pero cualquiera que sea la finalidad del contrato que preceda al del subfletamento debemos partir del principio de que "los contratos no tienen efectos más que en

tre las partes contratantes, "para así afirmar que el subfletamento no altera al contrato ya existente en que se finca, ya que el fletante de la aeronave se reserva extraño a las relaciones jurídicas que ocurren entre el subfletante y subfletador, conservando sus derechos contra el fletador originario, quien no obstante el subfletamento, es el único responsable para el cumplimiento de las obligaciones que ha adquirido el subfletador, ya que ningún deudor es liberado hasta que lo concienta el acreedor.

Otilio Malvagni (72) al respecto dice: "El fletador, al contratar con el subfletador se obliga con este en la misma medida y extensión con que el fletante se ha obligado con él, con la particularidad de que sus obligaciones pertinentes no serán ejecutadas por él, sino por el fletante."

Es decir, que lo que el fletador promete al subfletador, no es su propio hacer, sino el hacer de otro, el del fletante, y este cumple con su prestación debida al fletador en beneficio del subfletador, sin estar obligado con este.

Sigue diciendo el mismo autor: "encontrándonos así, con la promesa del hecho de un tercero - el fletante - que acepta cumplir al otorgar los conocimientos por intermedio de su capitán contra entrega de las mercaderías por el cargador".

Da por resultado que se podría aplicar la doctrina de la promesa del hecho de un tercero, aplicación discutible en cuanto el fletador y no el fletante es quien queda obligado hacia el subfletador. Por esta razón el autor en referencia considera que juega más exactamente la figura de la delegación imperfecta.

Por lo expuesto, el subfletador solamente tendrá acción contra el fletador, acción de garantía para el cumplimiento del subfletamento, mas no contra el fletante que se conserva siempre extraño para tal relación.



Si bien podemos hablar de obligaciones del fletante hacia el subfletador— será una obligación pasiva y que consiste en no poder negarse a recibir a bordo la carga— que sea entregada por el subfletador, dado que no existe posibilidad del fletante para ve— rificar tal negativa, ya que simplemente se allana a las prestaciones previstas en el con— trato, ya tenga delante de sí al fletador o al subfletador.

Es decir, el fletante al recibir la carga no es que acepte al subfletador, — simplemente lo consiente, se mantiene reservado a las relaciones entre este y el fletador. No obstante será responsable por los daños causados a la carga por defectos de navegabili— dad o por causas que le sean imputables.

El art. 754 del libro tercero, ya derogado, del Código de Comercio de -- 1889, establece: "El fletador de una nave por entero podrá subrogar el flete en todo o en parte a los plazos que más le convinieren, sin que el capitán pueda negarse a recibir a — bordo la carga entregada por los segundos fletadores, siempre que no se alteren las condi— ciones del primer fletamento y que se pague al fletante la totalidad del precio conveni— do..."

Por lo expuesto en este artículo vemos que autoriza al subfletamento suje\_ to a las siguientes condiciones:

- a) La nave debe haber sido fletada en su total capacidad receptiva, esto — es, que no se autoriza subfletamentos en contratos de fletamentos parciales.
- b) El fletador tiene facultad para subfletar parte o la total capacidad re— ceptiva de la nave.
- c) El contrato de subfletamento no debe alterar las condiciones del contra— to ya existente de fletamento, salvo en cuanto al flete; el fletador puede cobrar mayor, —

menor o igual flete que el que él va a pagar.

7o.- Cesión del contrato de fletamento.- Podemos decir que estamos en presencia de una cesión de contrato de fletamento, cuando el fletador - cedente - se sustituye con otro - cesionario - en su posesión activa y pasiva que de él deriva en el contrato de fletamento y se rige, en principio, por las normas del derecho común.

La cesión del contrato de fletamento representa una operación útil al fletador, dado el caso y por circunstancias imprevistas se encuentra imposibilitado de cumplir el contrato pactado y para no verse afectado por la sanción que establece el art. 173 de la "Ley de Navegación y Comercio Marítimo" vigente; obtiene la cesión del contrato de fletamento a favor de otra persona a quien le interesa el contrato pactado por él. El art. 173 establece: "El cargador podrá rescindir el contrato antes de la salida de la nave, mediante la entrega del conocimiento de embarque y el pago de la mitad del flete convenido en el caso de que la mercancía haya sido recibida de conformidad con el art. 169 - con la indicación de "recibido para embarque" y aún no haya sido cargada en la nave.

En el caso de que la mercancía haya sido cargada, el fletador para poder rescindir el contrato antes de la salida de la nave tendrá que devolver el conocimiento de embarque y cubrir el importe del flete convenido, a menos que la nave haya realizado el viaje para cargar una parte de la mercancía amparada por el contrato, en cuyo caso pagará el importe total del flete."

De la lectura de este artículo nos damos cuenta que no es equitativo para afectar a los fletadores en caso de incumplimiento del contrato de fletamento. Vemos que en el primer párrafo se refiere al caso en que, si la carga ha sido "recibida para su embarque", en las bodegas destinadas a tal efecto por el fletante, el fletador pagará únicamen

te la mitad del flete convenido; consecuencia muy razonable.

En el segundo párrafo vemos que la solución del segundo y tercer caso está bien planteada, claramente se puede apreciar que se le quiere imponer mayor pena al tercer caso, pero resulta que los coloca en igualdad de circunstancias para el pago del flete, afectándolos por igual; ordena que tanto el fletador que ha entregado la carga "recibido embarcado" pague el importe del flete convenido como aquel que ha puesto en movimiento a la nave realizando el viaje para cargar, pague el importe total del flete, que viene a ser lo mismo: Si fletamos una aeronave y llegada la fecha de cubrir el flete, nuestra obligación será pagar el importe total del flete, y será el que hayamos convenido.

En todo caso lo justo sería que el recibido para embarque, pague el cincuenta por ciento - 50% -, el recibido embarcado el setenta y cinco por ciento - 75% y el que ha puesto en movimiento a la nave, el importe total del flete.

Debemos hacer notar que tratándose de cesión de derechos contractuales es suficiente la simple notificación que haga el acreedor al deudor, aún en ausencia del consentimiento de este, pero tratándose de ceder sus obligaciones el fletador, no es admisible que se haga sin consentimiento del acreedor - fletante - pues para este no es lo mismo tener frente a sí, en el contrato, a uno que a otro deudor.

El artículo 2030 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, vigente, establece: "El acreedor puede ceder su derecho a un tercero sin el consentimiento del deudor, a menos que la cesión esté prohibida por la ley, se haya convenido en no hacerlo o no lo permita la naturaleza del derecho.

El deudor no puede alegar contra el tercero que el derecho no podía cederse porque así se había convenido, cuando ese convenio no conste en el título constitutivo-

del derecho".

El art. 2051 del mismo ordenamiento antes citado, establece: "Para que haya sustitución de deudor es necesario que el acreedor consienta expresa o tácitamente".

Si bien en la cesión de derechos el cesionario pasa a ocupar el lugar del cedente frente al deudor quedando aquel completamente desvinculado del derecho, no puede admitirse el mismo efecto cuando se trata de cesión de un contrato, que incluye en el traspaso de los derechos, también el cumplimiento de sus obligaciones.

La cesión de deudas exige necesariamente el consentimiento del acreedor. Si la cesión es otorgada, lo que ocurrirá la sustitución normal de un deudor - cedente - - por otro - cesionario -. Pero si el deudor primitivo no es liberado, entendemos que el deudor sustituto - cesionario - también será responsable de las obligaciones contractuales porque en todo caso será la carga la que esté afecta al pago de los créditos del transporte. El segundo párrafo del art. 174 de la "Ley de Navegación y Comercio Marítimos, vigente, establece: "El porteador podrá pedir al juez que autorice la venta, por medio de corredor o comerciante establecido, de las mercancías suficientes para cubrir los créditos del transporte".

Por lo tanto, si el fletador - cedente - quiere que sea eficaz la cesión es necesario contar con el consentimiento del fletante - acreedor - y que en el contrato de fletamento no haya una cláusula que prohíba la cesión, además de cumplir los preceptos legales que para la cesión establece la ley.

Para dar claridad a las anteriores consideraciones se agrega enseguida un proyecto de contrato de fletamento usado por las empresas de transportación aérea.

CONTRATO DE VUELO ESPECIAL O DE FLETAMENTO, QUE CELEBRAN \_\_\_\_\_  
 QUE EN EL TEXTO DE ESTE DOCUMENTO SE DENOMINARA "LA EMPRESA" Y \_\_\_\_\_  
 QUIEN EN ESTE DOCUMENTO SE DENOMINARA "EL CONTRATANTE".

### CLAUSULAS

PRIMERA: LA EMPRESA realizará un vuelo especial para el CONTRATANTE, de -----  
 ----- a -----  
 usando un avión -----, con capacidad para ---- pasajeros, cobrando por el tiempo efectivo de vuelo, incluyendo el necesario para ir desde su base al lugar señalado para iniciar el viaje, y o para regresar a su base.

SEGUNDA: El vuelo se iniciará a las ---- horas del día ----- y terminará aproximadamente el día -----, a las ----- horas.

TERCERA: EL CONTRATANTE pagará a la EMPRESA, por cada hora de vuelo, la suma de \$----- (-----) y proporcionalmente por las fracciones menores, pago que se hará al firmarse el presente, como se establece en la cláusula séptima. La cuota mínima será calculada por media hora de vuelo, si fuera menor el tiempo volado.

CUARTA: EL CONTRATANTE tendrá derecho de tener el avión en el punto de destino a - que se refiere este Contrato, un tiempo libre de cargos, contado a partir de la llegada -- del avión, de acuerdo con las siguientes especificaciones:

En vuelos con duración total de 3 horas	1 hora
En vuelos con duración de más de 3 horas hasta 4 hrs.	2 horas
En vuelos con duración de más de 4 horas hasta 6 hrs.	3 horas
En vuelos con duración de más de 6 horas hasta 10 hrs.	6 horas

Si el avión se retuviere mayor tiempo, LA EMPRESA cobrará la cuota de tres horas que el avión permanezca en tierra fuera de su base, y proporcionalmente por las fracciones ----- (7½ minutos por hora).

QUINTA: EL CONTRATANTE queda obligado a presentar a los pasajeros y sus equipajes, - en el aeropuerto, con media hora de anticipación a la hora fijada para la salida, en viajes locales, y con una hora de anticipación en viajes internacionales.

SEXTA: LA EMPRESA proporcionará alimentos a bordo, sin cargo adicional, cuando el vuelo comprenda horas usuales de comida.

SEPTIMA: Al firmarse el presente documento, EL CONTRATANTE pagará a la EMPRESA la cantidad de \$----- (-----), de acuerdo con el detalle siguiente:

Tiempo estimado de vuelo, en ----- horas a razón de \$ ----- por hora	\$
	\$
	\$
<b>Total:</b>	=====

**OCTAVA:** Efectuado el vuelo, se practica una liquidación haciendo las compensaciones del caso; si la cantidad resultare menor que la anticipada, "LA EMPRESA" reembolsará la diferencia; si fuere mayor, el "CONTRATANTE" pagará el saldo.

**NOVENA:** EL CONTRATANTE transportará en el vuelo especial a que se refiere este contrato a las personas que se detallan en la lista adjunta; si EL CONTRATANTE no es una empresa de aviación que haga el vuelo para transportar pasajeros en ruta que tenga concesionada.

**DECIMA:** LA EMPRESA no será responsable de cualquier retraso que se ocasione por culpa de EL CONTRATANTE, por condiciones meteorológicas desfavorables, caso fortuito o fuerza mayor. Deben considerarse dentro de esta última la preferencia que debe darse a los vuelos de itinerario autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuando un avión que los esté verificando sufra averías o daños que hagan necesario el empleo del avión destinado al vuelo que en este caso se contrata. Si por tales motivos o cualquiera de ellos, no se efectuara el viaje, LA EMPRESA solo reembolsará a EL CONTRATANTE la cantidad que hubiere pagado, quedando exenta de toda responsabilidad.

**DECIMAPRIMERA:** LA EMPRESA releva a EL CONTRATANTE de toda obligación o responsabilidad respecto de la aeronave o de sus tripulantes con motivo de cualquier pérdida o daño que llegare a realizarse con motivo del vuelo especial motivo de este Contrato o de la operación de la aeronave a que el mismo se refiere, cuya responsabilidad la asume LA EMPRESA íntegra y exclusivamente.

**DECIMASEGUNDA:** EL CONTRATANTE, si es una empresa de aviación que transporte en el vuelo contratado pasajeros en una ruta que tenga concesionada por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Dirección General de Aeronáutica Civil, asume íntegramente cualquier responsabilidad por daños que se causen a sus propios trabajadores, a pasajeros, carga y equipaje facturado, relevando a LA EMPRESA de dicha responsabilidad.

**DECIMATERCERA:** LA EMPRESA asume expresamente toda la responsabilidad que, durante el vuelo de que se trata o de la operación de la aeronave, llegare a causarse por concepto de daños a terceras personas, inclusive muerte o incapacidad temporal o permanente o a propiedades de EL CONTRATANTE o de tercero. En consecuencia, la EMPRESA releva íntegramente a EL CONTRATANTE de toda responsabilidad, sea legal o contractual a que éste estuviera sujeto en su calidad de Porteador durante el vuelo o con motivo de la operación de la aeronave por daños causados a pasajeros o a terceros pero LA EMPRESA no será responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen a pasajeros o de los daños que sufra la carga que se documente o que sea transportada en el vuelo objeto de este Contrato, por hechos o acciones anteriores o posteriores al vuelo.

**DECIMACUARTA:** Este contrato queda sujeto en todo lo no previsto a lo que sobre vuelos especiales o de contratos disponga la Ley de Vías Generales de Comunicación y Reglas Generales para la aplicación de las Tarifas de los servicios Públicos de Transportación Aérea. Para la interpretación, ejecución y cumplimiento de este contrato las partes se someten a-

las Leyes y Tribunales de la Ciudad de México, para cuyo efecto las partes renuncian al-  
fuero de su domicilio.

----- a ----- de ----- 19--

EL CONTRATANTE

LA EMPRESA  
CIA. MEXICANA DE AVIACION, S.A.

-----  
Representante de tráfico.

Original al Depto. de Contaduría Mex.  
Copia para el Contratante  
Copia para Despachadores Aeropuerto de Salida  
Copia para Depto. de Operaciones Mex.  
Copia para Archivo Oficina Expedidora  
Copia para Jefe de Tráfico Mex.

## CONCLUSIONES

**Primera .-** Por el contrato de fletamento de aeronaves, el fletante se compromete a - hacer viajar la aeronave, poniéndola a disposición del fletador para que pueda realizar - el fin que lo llevó a celebrar el contrato (un transporte de carga o de personas, o de am- bas a la vez, aerofotografía, fumigaciones desde el aire, etc.) con la obligación por par- te de este, de pagar el flete convenido.

**Segunda .-** El contrato de fletamento es diferente del contrato de transporte en que, - en el fletamento, la prestación debida por el fletante se mide por la suficiencia del me- dio suministrado y existe el libre convenio entre las partes sobre las condiciones en que ce- lebran el contrato. En cambio en el transporte, la prestación debida por el transportador se mide por la suficiencia del resultado y existe una fase precontractual de oferta vincula- tiva.

Difiere del arrendamiento en que, en el fletamento, es el fletante - cedente - quien conserva la tenencia de la aeronave y la dependencia de la tripulación, su - obligación fundamental consiste en poner a disposición de la otra parte la aeronave y hacer la navegar y se rige por la ley aeronáutica respectiva, en su defecto por sus principios ge- nerales y subsidiariamente por el Código de Comercio. En cambio en el arrendamiento, el arrendador - cedente - se desvincula de la dirección técnica y comercial de la aeronave, la que pasa a depender del arrendatario - cesionario -, su obligación fundamental consis- te en la entrega de la aeronave, al arrendatario, en el lugar y tiempo convenido y se rige por el Código Civil y en su defecto por sus principios generales.

**Tercera .-** La aeronavegación en México se rige por los Convenios Internacionales que el Gobierno de México suscriba y ratifique constitucionalmente, por la Ley de Vías Gene- rales de Comunicación y sus reglamentos y demás leyes aplicables.

Respecto a nuestra legislación aeronáutica, acoge al contrato de fletamen- to, al de transporte y al de arrendamiento, de la siguiente manera: al referirse al fleta- miento de aeronaves, únicamente se refiere a las sujeciones a que se encuentra el servicio- público de transporte aéreo, no regular - campo en el cual se desarrolla el fletamento de- aeronaves -, como son: la obtención de permiso para realizar el servicio, el cual se efec- tuará conforme a convenio con el usuario y la remuneración que se cobre no será inferior- a la autorizada para el servicio público de transporte aéreo regular. Hace una classifica- ción de servicio mexicano de transporte internacional regular y servicio extranjero de trans- porte internacional no regular.

Al referirse al contrato de transporte, establece que la prestación del servi- cio está sujeta a la obtención de concesión; a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios



previamente aprobados, así mismo la remuneración será conforme a tarifas previamente -- aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones. Hace una clasificación de servicio mexicano de transporte internacional no regular y servicio extranjero de transporte internacional no regular.

Al referirse al arrendamiento de aeronaves, lo hace con motivo de ordenar que debe inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano, entre otros, los arrendamientos y alquileres sobre aeronaves mexicanas.

Cuarta.- Las modalidades que presenta el fletamento de aeronaves son: fletamento total, fletamento parcial, fletamento a viaje, y fletamento a tiempo.- El llamado fletamiento de aeronaves a carga general, no es contrato de fletamento, en realidad es un contrato de transporte de cosas determinadas en líneas aéreas de servicio regular.

Quinta.- Entre el fletamento de aeronaves y el de naves, hay más semejanzas que diferencias. En ambos, el fletamento se compromete a poner a disposición del fletador y hacer aeronavegar el medio (aeronave o nave) de que se valdrá este, para realizar el fin -- que lo llevó a celebrar el contrato.

En ambos, la celebración del contrato se hace por mutuo acuerdo de las -- partes - fletante y fletador.

Las diferencias vienen a ser secundarias, las encontramos en la nave misma -avión y buque - como en el medio en que se desplazan - aire y agua -. El fletamento - aeronáutico, salvo disposiciones aisladas de los Estados se ha ido formando por convenios- realizados entre estos, interesados en la navegación aérea, a la inversa del fletamento marítimo, que se formó ante la fuerza de la costumbre, ante la reiterada práctica.

Sexta.- Dos han sido sobre todo los convenios internacionales, que han intentado regular al fletamento de aeronaves. Uno, resultado de la convención internacional para la regulación de la navegación aérea, de París, de 13 de octubre de 1919, tratando la libertad de vuelo inofensivo y el otro, resultado de la convención de aviación civil internacional de Chicago de 7 de diciembre de 1944, a la que el Gobierno de México se adhirió el 12 de septiembre de 1946. Esta convención, al referirse al fletamento de aeronaves, en su artículo 5o., lo hace someramente y de manera imperfecta, ya que en la práctica es necesario recurrir al texto de la convención de Varsovia, la cual está abocada a regular únicamente al transporte aéreo internacional, dando lugar a que el fletamento se le considere -- como contrato para realizar un transporte.

Septima.- Conviene adoptar en nuestra legislación la teoría de los contratos de utilización de aeronaves y reglamentar con precisión cada uno de los contratos a que pueda dar -- lugar. Hemos considerado que el arrendamiento de aeronaves, incluido como contrato de utilización, debería ser excluida por la gran diferencia que presenta con los mismos. Nosotros hemos considerado únicamente como contratos de utilización de aeronaves al fletamento y al transporte.

## BIBLIOGRAFIA

Arcoli, Próspero. "Del Comercio Marítimo y de la Navegación".- v. II. Trad. de R.C. - Fontanarrosa y Santiago Sentis Melendo. Buenos Aires 1953.

Chamy, Hugo.- "Fletamento".- Buenos Aires.

Delacio, Víctor José.- "Manual de Derecho de la Aviación. Estudio Preliminar y notas - de Aldo Armando Cocca (Argentina). Caracas Venezuela. 1959.

Fariña Guitián, Francisco.- "El Transporte Marítimo y sus Sistemas de Responsabilidad.- Barcelona.

Franco Rigali, Antonio.- "Principios de Derecho Aeronáutico".- San Luis Potosí. Mé- xico. 1939.

Gay de Montellá, Rafael A.- "Principios de Derecho Aeronáutico".- Ediciones de Pal- ma.- Buenos Aires.- 1963.

Hamilton, Eduardo.- "Manual de Derecho Aéreo".- ed. 2a. Edit. Jurídica de Chile.

Lera Paz, Juan A. "Compendio de Derecho Aeronáutico". Bibliográfica Argentina. Bue- nos Aires. 1959.

Malvagni, Atilio.- "Derecho Marítimo. Contratos de Transporte por agua. Buenos Aires, 1956.

Mezger Álvarez, Rodolfo.- "Curso de Derecho Marítimo". Organización Medina. Mon- tevideo. 1954.

Rodríguez Jurado, Agustín.- "Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico. Ediciones de - Palma".- Buenos Aires. 1963.

Schuldreich Talleda, Héctor A.- "Derecho de la Navegación: Marítimo, fluvial, y Aé- rea. ed. 4a. Buenos Aires.

Tapia Salinas, Luis.- "Regulación Jurídica del Transporte Aéreo." Madrid. 1953.

Vidal Sala, Arturo.- "El conocimiento de Embarque en el Transporte Internacional".

Enciclopedia Universal Ilustrada. Europea - Americana. t. XVI. Barcelona, Hijos de J. - Espasa. Editores.

- Nueva Enciclopedia Jurídica . F. Seix, t. IX. Editorial F. Seix. 1958.
- Enciclopedia Estudiantil No. 2. " Los Aviones ". Pueblos, S.A. 1961.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimos, de 21 de noviembre de 1963. México, 1967.
- Código Civil para el Distrito y Territorios Federales. ed. Decima. Mexico. 1963.
- Ley de Aeronáutica Civil de 12 de julio de 1930.
- Ley de Vías Generales de Comunicación de 31 de agosto de 1931.
- Ley de Vías Generales de Comunicación de 28 de septiembre de 1932.
- Ley de Vías Generales de Comunicación de 19 de febrero de 1940, reformada a partir del 30 de diciembre de 1949.
- Código Aeronáutico de la Nación Argentina. Lajuune. Editores. Buenos Aires. 1967.
- Convención Internacional para la regulación de la Navegación Aérea, de París de 13 de octubre de 1919.
- Convención Iberoamericana de Navegación Aérea, de Madrid, de 1o. de noviembre de - 1926.
- Convención Panamericana de Aviación Comercial, de la Habana, de 20 de febrero de --- 1928.
- Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, de Varsovia, de 12 de octubre de 1929.
- Convención de Aviación Civil Internacional y Acuerdos de Tránsito y Transporte, de Chicago, de 1944.