

La capacidad para emitir consentimiento válido en los contratos de transporte según el Código Civil y Comercial de Argentina

The legal capacity to issue valid consent in transport contracts according to the Civil and Commercial Code of the Argentine

María Cristina Grunauer de Falú*

Autora:

Dra. María Cristina Grunauer de Falú.
Universidad Nacional de Tucumán (UNT).

Recibido: 22/08/2025

Aceptado: 01/10/2025

Citar como:

GRUNAUER DE FALÚ, María Cristina (2025): "La capacidad para emitir consentimiento válido en los contratos de transporte según el Código Civil y Comercial de Argentina", *Revista Jurídica de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales UNT*, Vol. 1, Núm. 1.

Licencia:

Este trabajo se comparte bajo la licencia de Atribución- NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional de Creative Commons (CC BY-NC-SA 4.0): <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>




CC BY-NC-SA

Resumen: El trabajo analiza la capacidad de contratación de los menores de edad al momento de emitir la aceptación para configurar un consentimiento válido según las nuevas perspectivas y paradigmas del Código Civil y Comercial de Argentina.

Palabras claves: contratos de transporte, capacidad progresiva, validez legal

Abstract: The paper analyzes the contractual capacity of minors at the time of issuing acceptance to configure a valid consent according to the new perspectives and paradigms of the Civil and Commercial Code of the Argentine.

Keywords: transport contracts, progressive capacity, legal validity

* Profesora Titular Regular Decana de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Tucumán, Doctora en Derecho (UNT), Postdoctora (UNT) y Especialista en Derecho Administrativo (UNT). Profesora Titular Regular de "Derecho del Transporte" y "Análisis y redacción de cláusulas contractuales" de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la UNT. Investigadora CIUNT categorizada. Directora de Proyectos de Investigación vinculados al transporte provincial y municipal. Correo electrónico: grunauerdfalu@derecho.unt.edu.ar  ORCID: 0000-0003-26507945.

I. INTRODUCCIÓN

La actividad del transporte en el contexto global se constituye en un factor esencial para el intercambio y producción de bienes y servicios. El transporte en sí, es la traslación material de personas o cosas muebles desde un lugar a otro; este hecho no constituye un contrato en sí mismo. Para que se concrete es necesario que concurren los elementos clásicos de la existencia de los contratos, siendo uno de los requisitos indispensables el acuerdo de voluntades mediante una oferta y aceptación, el cual para configurar el consentimiento debe reunir los requisitos de validez.

La Reforma Constitucional de 1994 y el nuevo Código Civil y Comercial argentino (en adelante CCC) en vigencia desde 2015, ha provocado numerosos cambios en lo que nos interesa en este trabajo: el contrato de transporte realizado por niños, niñas y adolescentes. En este marco nos preguntamos: ¿existen disposiciones legales para habilitar la realización de actos y contratos por parte de niños, niñas y adolescentes menores de 18 años? ¿En materia de celebración de contratos, incluido el contrato de transporte, el CCC ha legislado o permite la contratación basada en el paradigma de autonomía progresiva?

Para abordar estos interrogantes, en primer lugar presentaremos los rasgos principales del sistema común de los contratos para luego puntualizar las particularidades del contrato de transporte celebrado por niños, niñas y adolescentes, en el marco del proceso de constitucionalización del derecho civil.

II. AMBITO DE APLICACIÓN EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE

El Código Civil y Comercial trae modificaciones importantes en relación al contrato de transporte. Lo define en el art.1280: “Hay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete.”

La definición, que antes no estaba contemplada en el Código de Comercio, no es novedosa ya que ha sido recogida por la doctrina y jurisprudencia. Abarca los dos contratos (de personas y de cosas), así como los sujetos y sus principales obligaciones. El precepto es incompleto, no contiene la obligación del transportista de mantener indemne al pasajero (obligación de seguridad), ni de entregar la cosa transportada en el mismo estado en que la recibió (obligación de custodia). La omisión es criticable y debería ser objeto de reforma y ampliación, ya que puede dar lugar a alguna interpretación restringida de las obligaciones del transportista, aun cuando apliquemos las normas de derecho del consumidor.

Las reglas del CCC previstas en el Libro IIIº, Título IVº, Capítulo 7 según el art. 1281, se aplican a cualquier medio empleado para ejecutar el transporte, excepto lo dispuesto en leyes especiales. El transporte multimodal se rige por la ley especial. Lo mismo ocurre con el transporte aéreo reglado por el Código Aeronáutico (Ley N°17.285) y el transporte marítimo en la Ley de Navegación N° 20.094, por ejemplo.

El transporte gratuito, no está regido por las reglas del presente Capítulo, excepto que sea efectuado por un transportista que ofrece sus servicios al público en el curso de su actividad (art. 1282 CCC).

El art. 1283, contempla el caso de los contratos de consumo o de cláusulas generales predispuestas con la “oferta al público” al establecer que: “El transportista que ofrece sus servicios al público está obligado a aceptar los pedidos compatibles con los medios ordinarios de que dispone, excepto que exista un motivo serio de rechazo; y el pasajero o el cargador están obligados a seguir las instrucciones dadas por el transportista conforme a la ley o los reglamentos.”

III. CONTRATO CONSENSUAL

El contrato de transporte es un contrato consensual. La discusión doctrinaria y jurisprudencial sobre si se podría tratar de un contrato real ha sido dejada atrás. Se perfecciona al configurarse el consentimiento entre las partes, es decir, con el ofrecimiento de realizar el transporte por parte del oferente y la aceptación por parte del pasajero o cargador (en los transportes terrestres son “usuarios” por tratarse de contratos de consumo).

El consentimiento contractual es el acuerdo mutuo de voluntades entre las partes que celebran un contrato, y es un elemento esencial para la validez del mismo. Es la manifestación de voluntad de cada parte para obligarse en los términos establecidos en el contrato.

En la clasificación general del CCC, el contrato de transporte se “acuerda” para trasladar de un punto al otro de un determinado espacio (terrestre, aéreo, marítimo, espacial) cosas o personas.

Los elementos clave del consentimiento contractual en el contrato de transporte son el acuerdo mutuo, es decir, ambas partes deben estar de acuerdo con los términos y condiciones del contrato, en donde la voluntad de cada parte o sujeto del contrato debe expresar su voluntad de obligarse contractualmente, sin vicios que invaliden su consentimiento; además debe existir una oferta y aceptación.

El consentimiento para el contrato de transporte debe recaer sobre un objeto posible y lícito, y tener una causa o motivo justificado (no sería lícito el transporte de esclavos, por ejemplo). Podemos decir que, sin el consentimiento contractual con estos requisitos, no puede existir válidamente el contrato, el que puede ser anulable o nulo.

Existen ciertas situaciones que pueden afectar la validez del consentimiento, como el error, dolo, violencia o intimidación. En estos casos, el contrato podría ser anulado.

También afecta la validez del contrato cuando el consentimiento no ha sido emitido por una persona con la capacidad requerida para su contratación. El consentimiento puede ser expreso o tácito, dependiendo de cómo se manifiesta la voluntad de las partes.

En resumen, siendo el consentimiento contractual la base de cualquier acuerdo legalmente vinculante, su correcta manifestación es crucial para la validez y eficacia del contrato de transporte.

Hecho el introito del tema, en este trabajo analizare cual es la capacidad requerida para el consentimiento en los contratos de transportes realizados por niños, niñas y adolescentes.

IV. REQUISITOS DE VALIDEZ: EL CONSENTIMIENTO-CAPACIDAD

En el tema que nos ocupa es importante identificar el contrato de transporte como de cláusulas generales predispuestas. Ello implica que el transportista predispone algunas de las cláusulas que no pueden ser discutidas por la contraparte, quien se limita a prestar su consentimiento (expreso o tácito) para las cláusulas predispuestas por el oferente.

Cuando se trata de transporte destinado al consumo definitivo del usuario, el contrato de transporte es de consumo. Dado este encuadre y tipificación es muy importante establecer cuál es la capacidad que se requiere para la contratación válida del mismo a nivel nacional e internacional.

En el CCC, los elementos del contrato de transporte se encuentran regulados desde el art. 1280 hasta el 1318.

Se requieren para la validez de este contrato que concurran los requisitos generales exigidos para las partes o sujetos esenciales, es decir, entre ellos deben tener la capacidad legal para contratar al momento de emitir el consentimiento o sea al aceptar la oferta.

En el contrato de transporte, la capacidad legal de las partes, tanto del transportista como del pasajero o cargador, es un elemento fundamental para la validez del contrato.

Tanto el transportista como el cargador (o pasajero en caso de transportes de personas) deben tener capacidad para contratar y obligarse, lo que implica tener la mayoría de edad o estar legalmente habilitado para ello.

En Argentina, la capacidad para contratar implica tener aptitud legal para ejercer derechos y contraer obligaciones, lo cual se adquiere con la mayoría de edad de 18 años, salvo casos de emancipación o habilitación. La capacidad de derecho es universal para todas las personas (ser sujeto de derecho), mientras que la capacidad de hecho o ejercicio es la aptitud para actuar jurídicamente por sí mismo de forma independiente, y ésta puede estar limitada para menores de edad, o personas declaradas judicialmente incapaces.

Las personas humanas mayores de 18 años, pueden ejercer sus derechos y contraer obligaciones libremente, siempre que no exista otra limitación legal. O sea, están habilitadas para celebrar contratos válidamente.

Las excepciones a esta regla son los menores de edad emancipados, que puede obtener la capacidad para contratar a través de la emancipación por matrimonio o habilitación judicial.

Hay algunas personas con capacidad restringida o inhabilitadas, que necesitan la actuación a través de un representante o con la asistencia de un asistente designado por un juez, según la sentencia judicial. Es decir, no tienen plena capacidad para contratar los menores de edad no emancipados. No pueden (en principio) realizar actos jurídicos que generen obligaciones o dispongan de sus

bienes, o sea no pueden celebrar contratos, y entre ellos el contrato de transporte. Sin embargo, veremos más adelante que existe una norma de excepción.

En cuanto a las personas jurídicas, para que una sociedad u otra persona jurídica pueda celebrar un contrato de transporte, debe presentar su documentación de constitución e inscripción en el Registro Público y, a su vez, el representante debe estar facultado para ejercer dicha capacidad.

V. CAPACIDAD: CAMBIO DE PARADIGMA EN EL CODIGO CIVIL Y COMERCIAL

La Convención sobre los Derechos del Niño (en adelante CDN) implicó un giro fundamental en el modo en que se entiende la infancia, la adolescencia y sus derechos. El cambio de paradigma de la protección integral de los derechos de la niñez significa que los niños, niñas y adolescentes deben ser considerados sujetos plenos de derecho y que son sus derechos los que merecen una protección especial. Esta perspectiva implica que deben ser protagonistas de su propia vida y que irán adquiriendo autonomía para la toma de decisiones, de acuerdo a su evolución y madurez.

El cambio sustancial consistió en pasar de una legislación que consideraba a la infancia y la adolescencia desde una perspectiva tutelar (como lo tenía legislado el Código veleziano), hacia una perspectiva que los considerara sujetos de derecho que merecen la protección integral. De tal modo, los niños y adolescentes son reconocidos como sujetos titulares de derechos, con capacidad progresiva.

El CCC, incorpora de manera explícita este cambio de paradigma, vigente en nuestro ordenamiento jurídico desde la ratificación de la CDN y su incorporación al Bloque de Constitucionalidad en nuestra Carta Magna reformada en 1994. Sin embargo, diez años antes de la vigencia del nuevo Código, en el año 2005, la Ley N° 26.061 de Protección Integral de los Derechos de Niños, Niñas y Adolescentes, ya refería a este cambio de paradigma.

Se dejó de lado, entonces, el sistema tutelar que legislaba de manera paternalista (fundada en la autoridad el *pater familias*). En su lugar, se incorporaron los principios de la Constitución de 1994, que incorpora los tratados de derechos humanos al Bloque Constitucional (Artículo 75, inc. 22 de la C.N.) de modo que todas las soluciones jurídicas que se brinden en general, y en el derecho de familia en particular, deberán garantizar el respeto de los principios contenidos en los tratados y el efectivo ejercicio de los derechos que ellos consagran, especialmente, en materia de niñez, los principios del “interés superior del niño” (Art. 3 de la CDN), “autonomía progresiva” (Art. 5 de la CDN), “derecho a ser oído” (Art. 12 de la CDN) y “protección”.

La constitucionalización del Derecho de Familia, ha sido el punto de partida del proceso de democratización de la familia. Lo que a su vez fue receptado por la reforma del Código Civil y Comercial en el año 2015 y ha reemplazado la figura del *pater familias* por el concepto de responsabilidad parental. La responsabilidad

parental es compartida entre ambos padres y se centra en el interés superior del niño, promoviendo la igualdad de derechos y deberes.

La autonomía progresiva es uno de los principios de la responsabilidad parental, con especial trascendencia, no solo en el ámbito del ejercicio de los derechos personalísimos de los niños y adolescentes, sino también, en el ámbito de las cuestiones de orden patrimonial que los involucren.

El art.639 del CCC¹ consagra expresamente este principio en su inciso b). La capacidad progresiva receptada por la norma, es un concepto que pretende explicitar una evolución escalonada y paulatina en la esfera de autonomía de los sujetos y asimilar la evolución legal a la evolución psíquica- biológica. Es el derecho del niño a ejercer ciertas facultades de autodeterminación, en la medida que adquiere la competencia necesaria para comprender las situaciones que puedan afectar su persona.

Su recepción jurisprudencial se da con el reconocido caso “Gillick Victoria” (Cámara de Lores, 1985) en donde se establece que: “... el derecho de los padres cede al derecho del niño de tomar sus propias decisiones cuando éste alcanza la comprensión e inteligencia suficientes para ser capaz de resolverse respecto a la cuestión que requiere decisión”. El impacto de este cambio de paradigma también se revela en la posibilidad de la contratación para menores de edad.

VI. IMPACTO DEL CAMBIO DE PARADIGMA EN LA CAPACIDAD PARA CELEBRAR CONTRATOS DE TRANSPORTE POR NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES

En materia de celebración de contratos (incluido el contrato de transporte) el CCC ha legislado o permite la contratación basada en el paradigma de autonomía progresiva. Existen disposiciones para habilitar la realización de actos y contratos por parte de los niños y adolescentes menores de 18 años.

Los arts. 681 al 684 del CCC, regulan diversas alternativas contractuales para las personas menores de edad, con especial énfasis en el desarrollo de tareas de tipo laboral.

A los fines de considerar cada supuesto contenido en las normas indicadas, habrá que tener especial consideración a dos aspectos vinculados con el ejercicio de actos y la celebración de contratos por los menores de edad: 1) Las categorías de menores que la norma contiene (hasta 13 años; entre 13 y 16 años; entre 16 y 18 años); 2) El impacto de la actuación de los menores (en relación con su propio patrimonio, con sus progenitores, con los terceros contratantes y con el desarrollo de su vida en sociedad).

El art. 681 CCC referido a contratos por servicios de hijos menores de dieciséis años expresa: “El hijo menor de dieciséis años no puede ejercer oficio,

¹ El artículo 638 del Código Civil y Comercial de la Nación (CCC) establece el concepto de Responsabilidad Parental, que comprende los deberes y derechos de los padres sobre sus hijos menores de edad para su protección, desarrollo y formación integral. Este artículo, junto con el 639, define los principios generales de la responsabilidad parental, destacando la autonomía progresiva del menor, su derecho a ser oído y a que su opinión sea tenida en cuenta.

profesión o industria, ni obligar a su persona de otra manera sin autorización de sus progenitores; en todo caso, debe cumplirse con las disposiciones de este Código y de leyes especiales”.

La redacción del artículo en análisis, en virtud del principio de autonomía progresiva que constituye su principal fundamento, refiere a la edad de 16 años, la que funciona como un escalón más en la graduación del reconocimiento de ejercicio de los propios derechos y remite a otras disposiciones del Código (arts. 26, 30, 639, inc. b., 683 y 686, inc. a. del CCC).

Si bien con modificaciones, el nuevo CCC, mantiene el esquema del texto anterior. El ejercicio de oficio, profesión o industria u otras obligaciones de las personas menores de 16 años, requieren de autorización de los progenitores, lo cual visto a la luz de las demás normas a que remite el Código, plantea ciertas cuestiones interpretativas que desarrollamos aquí.

Si se analiza el art. 681 en concordancia con el art. 30, surge el siguiente conflicto interpretativo: el art. 681 exige autorización para que los hijos menores de 16 años lleven adelante alguna actividad laboral y celebren contrataciones en su consecuencia, y efectúa una remisión a otras normas. Entre ellas, el art. 30, que autoriza a realizar tales actividades sin indicación de edad mínima y sin autorización parental en el caso que se cuente con profesión o título habilitante.

La interpretación de estas normas de una manera integral y siguiendo los principios y nuevos paradigmas da lugar a dos interpretaciones posibles: a) Las personas de menos de 16 años, que cuenten con título habilitante pueden ejercer libremente y sin autorización de sus padres, la profesión u oficio a la que ese título los habilita, por tanto pueden celebrar válidamente contratos relacionados con su profesión u oficio, ya que la circunstancia de haber adquirido título habilitante evidencia un grado de madurez suficiente para decidir libremente, en aplicación del principio de autonomía progresiva; b) Las personas de menos de 16 años que deseen ejercer profesión, oficio o industria, en todos los casos, requieren autorización parental, aun cuando cuenten con título habilitante o profesión, priorizando la norma específica de regulación de la responsabilidad parental especial del art. 681 del CCC, y no podrían celebrar contratos ni aun los que estén relacionados con su título o profesión.

La remisión expresa que efectúa la última parte del art. 681 CCC, junto a los principios generales establecidos en el art. 639 del CCC, en especial el de la autonomía progresiva del inc. b., inclinarían hacia primera interpretación.

¿Qué se entiende por “título habilitante”? ¿Cuándo se cuenta con un instrumento formal que acredite la adquisición de habilitación para ejercer una profesión u oficio, o abarca en una concepción amplia aquellos supuestos en que menores ejercen de hecho algunas tareas para las cuales han adquirido ciertas habilidades? Por ejemplo, el manejo de plataformas digitales u otras actividades como *influencers*? ¿Se podrían considerar profesiones u oficios sin título?

El concepto “profesión o título habilitante” se refiere a la autorización legal para ejercer una actividad determinada, generalmente otorgada por el Estado a través de un título académico o certificación. Este título habilita a la persona para realizar ciertas tareas y responsabilidades específicas dentro de su campo

profesional. Implica la adquisición de conocimientos teóricos, y la certificación de que la persona posee las competencias necesarias para ejercer una profesión de manera autónoma y responsable. En términos legales, este reconocimiento oficial le otorga a la persona el derecho de realizar actos propios de esa profesión y, en algunos casos, la exonera de ciertas restricciones que se aplican a quienes no poseen dicho título.

Cuando el menor tiene hasta 16 años, y no posee título habilitante o profesión, necesita autorización parental para obligarse de cualquier otra manera, en protección de los efectos patrimoniales. Es decir, y concretándonos al contrato de transporte, el menor hasta 16 años, debería contar con autorización parental para contratar. El niño, niña o adolescente de 16 a 18 años podría celebrar contratos de transporte cuando esté relacionado con el ejercicio de su título o profesión². Si el menor es emancipado o adquiere título habilitante, puede contratar por sí mismo.

La disposición en análisis establece la presunción de autorización parental en aquellos supuestos que el hijo mayor de 16 años ya ejerce un empleo o profesión, pudiendo éste realizar libremente todos los contratos y actos jurídicos necesarios para el desarrollo de esas actividades, entre ellos los contratos de transportes.

En este aspecto, es conveniente destacar que la presunción que se establece ha generado posicionamientos doctrinarios entre aquellos que consideran que la misma es de carácter relativo, pudiendo ser por lo tanto cuestionada, y quienes sostienen que se trata de una presunción de tipo absoluto, que no admite cuestionamiento alguno.

La primera interpretación es la mayoritariamente aceptada, siendo reforzada en el contexto del nuevo CCC por el principio de autonomía progresiva y en el derecho constitucional de familia, que constituyen el fundamento de la norma.

Por lo tanto, cuando los hijos adolescentes de más de 16 años trabajan o ejercen el comercio, quedan en libertad respecto de todos los actos referentes a la actividad que ejercen incluida la celebración de contratos de transportes, sin tener que estar pidiendo reiterados permisos a sus progenitores, pues opera una presunción legal permanente.

En cuanto a qué tipo de actos puede realizar el menor, se trata de todos aquellos relacionados con la actividad laboral, profesional, comercial o industrial que desarrolle, abarcando una gran variedad de actos y contratos que se derivan de aquellas. Los efectos de tales contratos recaerán únicamente sobre los bienes cuya administración corresponde a los hijos. De este modo se garantiza a los progenitores que estarán a resguardo de las consecuencias del ejercicio de las

² Artículo 683 CCC. Actos y contratos realizados por hijos mayores de dieciséis años: “Se presume que el hijo mayor de dieciséis años que ejerce empleo, profesión o industria, está autorizado por sus progenitores para todos los actos y contratos concernientes al empleo, profesión o industria. En todo caso debe cumplirse con las disposiciones de este Código y con la normativa referida al trabajo infantil”.

actividades que realicen los hijos, imponiéndose un límite a la garantía de terceros contratantes con las personas menores de edad.

VII. ¿SON VÁLIDOS LOS CONTRATOS DE TRANSPORTES CELEBRADOS POR MENORES DE EDAD?

Como se expuso, se trató el régimen general de la capacidad para celebrar contratos de transportes válidamente. El principio del CCC es que la capacidad es de 18 años y que los menores de edad, en principio, deben ejercer sus derechos a través de sus representantes legales (padres o tutores). Por lo tanto, los contratos celebrados por un menor (sin que esté habilitado o emancipado) sin la autorización o participación de sus representantes legales no son válidos. Sin embargo, el art. 684 del CCC es la excepción a la regla de la capacidad de 18 años.

En este punto cabe recordar el influyente fallo de la Corte Interamericana de Derechos Humanos en los autos “Mendoza y otros vs. República Argentina”, 14/05/2013 Nº 143 que destacó la inmensa variedad en el grado de desarrollo físico e intelectual, en la experiencia y en la información que los niños poseen. La Corte menciona que la capacidad de decisión de un niño de 3 años no es igual a la de un adolescente de 16 años. Dijo entonces que: “el aplicador del derecho, sea en el ámbito administrativo o en el judicial, debe tomar en consideración las condiciones específicas del menor de edad y su interés superior para acordar la participación de éste, según corresponda, en la determinación de sus derechos”.

VIII. CONTRATOS DE TRANSPORTE DE ESCASA CUANTIA CELEBRADOS POR MENORES DE EDAD

El CCC introduce una figura inexistente con anterioridad: los “contratos de escasa cuantía”. El art. 684 establece que: “Los contratos de escasa cuantía de la vida cotidiana celebrados por el hijo, se presumen realizados con la conformidad de sus progenitores”.

En el CCC, no existe una definición precisa de “contratos de escasa cuantía”. Sin embargo, la noción se refiere a aquellos contratos donde el monto o valor involucrado es reducido, y por lo tanto, se considera que la intervención de los representantes legales (padres o tutores) no es necesaria, a menos que exista alguna situación que requiera una protección especial para el menor.

Se ha receptado por el CCC la teoría del mandato tácito o de la autorización tácita que justifica la posibilidad que los menores celebren contrato de transporte de personas, cuando sus necesidades básicas así lo exigieren.

La teoría del mandato tácito justifica como válido el contrato realizado por un menor, de acuerdo a lo que se sigue sosteniendo en el CCC, doctrina que en el Código veleziano estaba receptada por el art. 1897, que establecía: “el mandato puede ser válidamente conferido a una persona incapaz de obligarse y el mandante será responsable por la ejecución del mandato, tanto respecto del mandatario, como respecto a terceros con quienes éste hubiera contratado.

El concepto se desprende de la interpretación de varios artículos del CCC. El art. 681 establece que “un menor de 16 años no puede ejercer un oficio, profesión o industria, ni obligarse por sí mismo, sin autorización de sus representantes legales.” Por su parte el art. 684 se refiere a contratos de escasa cuantía de la vida cotidiana que se presumen realizados con la conformidad de los padres. En resumen, podríamos afirmar que los contratos de “escasa cuantía” se caracterizan por el bajo valor económico, donde el monto del contrato es pequeño, lo que implica un riesgo limitado para el menor. Son contratos cotidianos caracterizados por ser transacciones comunes en la vida diaria (transporte escolar, compra de un helado, entrada al cine, etc.) Existe una presunción de consentimiento: se presume que los padres o tutores han dado su consentimiento tácito (aplicación de la teoría del mandato tácito).

La importancia de esta figura legal es que facilita la autonomía progresiva de los menores, permitiéndoles realizar actos jurídicos simples sin necesidad de una autorización expresa en cada caso. Sin embargo, es fundamental que los contratos sean realmente de escasa cuantía y se refieran a situaciones cotidianas, para evitar posibles conflictos o perjuicios para el menor.

IX. CONSIDERACIONES FINALES

Los contratos de transportes celebrados por niños, niñas o adolescentes son válidos cuando son de escasas cuantía. El CCC en el art. 687 receptó la doctrina expresada del mandato tácito cuando se trata de contratos de menor cuantía. No existe una suma específica que determine esta "escasa cuantía", sino que dependerá del contexto y las circunstancias de cada caso. En este caso, es importante evaluar el tipo de contrato, la edad del menor y el impacto económico para determinar si se trata de un contrato de escasa cuantía.

Podemos interpretar que los contratos de transportes diarios de pasajeros quedarían abarcados por la norma.

Esta normativa e interpretación es coherente con la Convención sobre los Derechos del Niño y ratifica el cambio de paradigma de la protección integral de los derechos de la niñez en donde se dejó de lado el paradigma tutelar hacia la consideración de que los niños, niñas y adolescentes deben ser considerados sujetos plenos de derecho con capacidad progresiva.

X. LEGISLACIÓN CITADA

ARGENTINA, Código Civil, (Ley 340) Derogado

ARGENTINA, Ley Nº 26.061 de Protección Integral de los Derechos de Niños, Niñas y Adolescentes (21/10/2005)

ARGENTINA, Constitución de la Nación Argentina (Sancionada: 15/12/1994 - Promulgada: 03/01/1995).

ARGENTINA, Código Civil y Comercial (01/08/2015)

XI. JURISPRUDENCIA CITADA

Corte Interamericana de Derechos Humanos. Caso contencioso “Mendoza y otros vs. República Argentina” (2013) N° 143.

INGLATERRA. Cámara de Lores, Caso “Gillick Victoria” (1985).