



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

EL TRANSPORTE MULTIMODAL  
DE MERCANCIAS

FACULTAD DE DERECHO  
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA  
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

**T E S I S**  
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:  
**LICENCIADO EN DERECHO**  
**P R E S E N T A :**  
**LUIS RAUL VALENCIA FARRERA**

MEXICO, D. F.,

1986



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 está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

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

## INDICE

### EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS

INTRODUCCION .....	I
CAPITULO I.- NOCIONES GENERALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE .....	1
A) ANTECEDENTES HISTORICOS .....	1
B) CONTRATO DE TRANSPORTE. CONCEPTO .....	8
C) NATURALEZA JURIDICA .....	10
D) CLASIFICACION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE .....	16
E) CLASES DE TRANSPORTE .....	17
F) ECONOMIA Y PLANIFICACION DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTES .....	28
CAPITULO II.- CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS .....	30
A) CONCEPTO .....	30
B) ELEMENTOS PERSONALES .....	32
1) Las Obligaciones del Cargador .....	33
2) Los Derechos del Cargador .....	34
3) Las Obligaciones del Porteador .....	36
4) Los Derechos del Porteador .....	41
5) La Responsabilidad del Porteador por <u>A</u> verias, Pérdidas o Desfalcos .....	42
6) Las Obligaciones del Consignatario .....	44
7) Los Derechos del Consignatario .....	45
C) ELEMENTOS REALES .....	45

1) Cosas .....	46
2) Precio .....	46
D). ELEMENTO FORMAL .....	47
E) TRANSPORTE DE PERSONAS .....	50
F) TRANSPORTE COMBINADO .....	51

CAPITULO III.-	PROCEDIMIENTO PARA LA CREACION DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE A TRAVES DE UNA CONCESION O <u>PER</u> MISO .....	53
A)	LOS SERVICIOS PUBLICOS .....	53
B)	LA CONCESION DE SERVICIOS PUBLICOS .....	58
1)	Naturaleza Jurídica de la Concesión .....	60
2)	Extinción de la Concesión .....	63
C)	LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION .....	65
CAPITULO IV.-	EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS .....	77
A)	ANTECEDENTES .....	77
B)	CONCEPTO .....	77
C)	EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL - MEDIANTE EL USO DE CONTENEDORES .....	78
D)	PROYECTO DE CONVENIO SOBRE TRANSPORTE IN- TERNACIONAL COMBINADO DE MERCANCIAS (TCM) .....	81
E)	CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO. (SANTIAGO DE CHILE 1972) .....	83
F)	CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE	

	COMERCIO Y DESARROLLO, CONFERENCIA DE - LAS NACIONES UNIDAS PARA LA ELABORACION DE UN CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE <u>MULTI</u> <u>MODAL</u> INTERNACIONAL, (GINEBRA SUIZA, - 1980) .....	84
G)	EVOLUCION Y APLICACION DE LA TECNOLOGIA EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE LA <u>CAR</u> <u>GA</u> .....	84
H)	REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL EN MEXICO (PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL DIA - 16 DE AGOSTO DE 1982, ENTRANDO EN VIGOR EL DIA SIGUIENTE .....	86
	1) Abrogación y Derogación de Normas .....	86
	2) Considerandos .....	86
	3) Contenido del Reglamento .....	87
	4) Disposiciones Generales .....	87
	5) Operadores de Transporte Multimodal .....	88
	6) Revocación de la Autorización .....	93
	7) Rescisión .....	93
	8) Servicio de Carga y Descarga, <u>Trasbor</u> <u>do</u> , <u>Alijo</u> , <u>Consolidación</u> y <u>Desconsoli</u> <u>dación</u> de Mercancías .....	94
	9) Comisión de Transporte Multimodal .....	94
I)	LAS EMPRESAS MEXICANAS DE TRANSPORTE <u>MUL</u>	

TIMODAL DE MERCANCIAS (EMTEM), (SEMUL--

TRA) ..... 95

CONCLUSIONES ..... 98

BIBLIOGRAFIA ..... 103

## INTRODUCCION

El momento de gran auge industrial en que vive el mundo, es debido en gran parte al comercio que se realiza: obteniendo grandes avances científicos y tecnológicos.

Las comunicaciones y los transporte han ido evolucionando en las distintas etapas de la historia de la humanidad, logrando un gran crecimiento debido a los progresos tecnológicos que los han venido modificando en los últimos años: siendo en la actualidad el transporte multimodal el más importante por los beneficios que proporciona. A pesar de ésto muchos países se han visto dañados en virtud de no contar con un sistema planificado de transporte que responda a sus necesidades políticas, sociales y económicas.

La inquietud de realizar el presente trabajo es con la finalidad de dar soluciones a los problemas que tienen que afrontar los países en vía de desarrollo, por la falta de una legislación que proteja su industria de transporte y la amenaza de las empresas trasnacionales que acaparan y controlan en un alto porcentaje el comercio exterior, fijando arbitrariamente los costos de los fletes y las reglas de utilización del servicio.

Para ello he dividido el trabajo en 4 capítulos.

El primer capítulo trata de la significación y situación que tienen los transportes para el progreso de la humanidad, su evolución en las diferentes etapas de la historia y su influencia política, social y económica de cada país de los sistemas de transporte.

En el capítulo segundo se examina el contrato de transporte, su concepto, clasificación y sus elementos personales, reales y formales que lo constituyen.

En el capítulo tercero se establece el procedimiento para la creación de una empresa de transporte a través de una concesión o permiso, conforme a las diferentes disposiciones aplicables a la materia de comunicaciones y transportes.

En el capítulo cuarto analizamos el transporte multimodal, su funcionamiento, problemática para la unificación de criterios de sus reglas, así como sus consecuencias en los países en vías de desarrollo. Finalmente se desarrollan las conclusiones y su bibliografía.



## CAPITULO I

### NOCIONES GENERALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

#### A) ANTECEDENTES HISTORICOS.

"El proceso de desarrollo comprende muchos factores, ninguno de los cuales basta por sí sólo para posibilitar el progreso en las condiciones de vida que las personas y las naciones luchan por obtener en todas partes del mundo. Una mejor salud y educación, el descubrimiento y utilización de los recursos, una mayor industrialización una organización y administración más perfecta, y la buena disposición para aceptar nuevas ideas son algunos de los factores que impulsan el desarrollo..... No quiere decir ésto que el transporte sea la clave exclusiva del progreso, pero tiene una significación especial, a causa del papel importante de la movilidad como medio para facilitar otros objetivos.

El transporte es el ingrediente necesario de casi todos los aspectos del desarrollo económico y social. Desempeña un papel esencial en lo que se refiere a la producción de la tierra, comercialización de productos agrícolas y posibilidad de acceso a las riquezas forestales y mineras." (1)

Por las consideraciones anteriores, Oscar Vázquez del Merca-

---

(1) Wilfrend Owen, La Planificación de los Transportes, Ed. Troquel, - S.A., Argentina 1966, P. 11.

do (2), estima que es lo que hace que el contrato de transporte se coloque como uno de los contratos de más uso en el comercio actual y su práctica sea motivo de la creación de empresas poderosas.

El comercio es una actividad esencial y exclusivamente humana, y el hombre para satisfacer sus necesidades requiere de bienes que no tiene a su inmediato alcance, los cambia por otros, y en ese cambio de satisfactores consiste el comercio. El hombre primitivo que producía flechas las cambiaba por objetos de barro, pieles que él necesitaba para su propio consumo.

Cuando el hombre adquirió bienes, no para consumirlos sino para cambiarlos por otros, realizó el comercio en sentido moderno, por que se colocó en la situación de intermediario entre quien tenía bienes que deseaba cambiar por otros, y los que necesitaban adquirir los bienes que se ofrecían en cambio. Esta actividad de intermediación se ha desenvuelto históricamente aumentando su complejidad y por ello, el hombre ha tenido la necesidad de crear instrumentos propios para el desenvolvimiento de su actividad comercial, llevando a cabo descubrimientos e inventos; como es el crédito, el dinero, el transporte, ya que sin ellos no hubiera sido posible concebir siquiera el gran adelanto de la ciencia moderna y la técnica. El transporte es tanto o más importante que la compraventa, ya que sin él no sería imaginable la circulación de las mercancías. (3)

(2) Cfr. Vázquez del Mercado Oscar, Contratos Mercantiles, Ed. Porrúa, S.A., México 1982, P. 139.

(3) Cfr. Cervantes Ahumada Raúl, Derecho Mercantil, Ed. Herrero, S.A., México 1975, Ps. 1, 2, 3 y 487.

"El transporte alcanzó una gran importancia al pasar la sociedad de una economía familiar a una economía de cambio." (4)

El hombre ideó la manera de transportar sus mercancías de un lugar a otro utilizando diversos medios de transporte, siendo el ser humano la primer manera de acarreo.

Los fenicios fueron famosos como grandes navegantes y mercaderes, y aunque de ellos no han perdurado leyes escritas, sí podemos citar las famosas leyes rodias sobre averías marítimas (avería común o gruesa), que son de influencia fenicia. El digesto romano recogió esta institución bajo el nombre de Lex Rodia de Jactu, o sea la ley de la hechazón, que concedía acción reparatoria a quienes habían sufrido la pérdida de su mercancía, cuando ésta había sido arrojada al mar para salvar de un peligro a la tripulación, al buque o su cargamento.

Con las invasiones de los pueblos bárbaros cae el imperio romano de occidente y por lo tanto pierde vigencia el Corpus Juris Romano y cada pueblo va elaborando sus propias costumbres y leyes; los primeros que elaboran las suyas, fueron los mercaderes marítimos quienes crearon sus propios Tribunales que se llamaron Consulados.

Los primeros documentos que existieron sobre el derecho del mar y sobre los transportes, fueron recopilaciones sobre costumbres del mar y de sentencias hechas por juristas, jueces y comerciantes, y tales compilaciones recibieron el nombre de Estatutos en Italia, las principales ciudades italianas (Bolonía, Florencia, Milán, Venecia, Gé

---

(4) Izquierdo Montoro Elías, Temas de Derecho Mercantil, Ed. Troquel, S.A., Argentina 1979, P. 767.

nova y Siena), tuvieron sus propios estatutos, asimismo diversas ciudades en Europa como Marsella, Barcelona, Hamburgo, y Lubek tuvieron renombrados estatutos; igual prestigio y difusión tuvieron los Roolles de Olerón del siglo XII, llamados así porque contienen sentencias de un tribunal de la isla francesa de Olerón.

En el siglo XVI, España con sus grandes descubrimientos y conquistas en América, tiene gran superioridad ante otras naciones, en el comercio y en la legislación mercantil, ya que cada una de sus provincias poseía sus propios edictos, bandos u ordenanzas, siendo las más importantes las ordenanzas de Burgos en 1495, las de Sevilla 1554, y las de Bilbao 1737, que rigieron en la Nueva España aún en el México independiente. (5)

En México en el período prehispánico, aún no se conocía el uso de la rueda y los transportes de mercancías los realizaban cargados sobre sus espaldas (tamemes y topiles). (6)

A la llegada de los españoles las principales rutas que comunicaban a la Ciudad de México ya estaban trazadas y la acción de los españoles consistió en ampliar estas veredas para convertirlas en caminos de herradura, por donde pudieran transitar las bestias de carga y posteriormente los carros y carretas. Así durante los 3 siglos de dominación española se construyeron un total de 26,107 kms. (7)

(5) Cfr. Cervantes Ahumada Raúl, ob. cit., P. 8.

(6) Cfr. López Rosado Diego, Historia y Pensamiento Económico de México, Textos Universitarios, Ed. UNAM, México 1979, P. 17.

(7) Cfr. Apuntes para la Historia del Autotransporte, Ed. S.C.T., Dirección General de Autotransporte Federal, México 1982, P. 7.

El Puerto de Veracruz fue el primero que después de realizada la conquista, sirvió para la comunicación comercial y de traslado de personas de México a España. En años posteriores se abrieron al tráfico los puertos de Campeche, Altamira Tampico, Matamoros, Tlacotalpan, Mazatlán. (8)

Al consumarse la independencia se acordó que los ramos de a-  
-vería que consistía en destinar un porcentaje sobre el valor de las -  
mercancías objetos de importación y exportación y peaje era el pago  
que hacían los que transitaban en los caminos de México, se utilizaran  
para la reparación de los caminos.

En el período Juarista, el peaje se derogó sustituyéndose -  
por un impuesto especial a las fincas, fábricas y empresas de carrua-  
-jes, cuya recaudación se usaría exclusivamente para la construcción y  
conservación de caminos, pero la situación política que imperaba en el  
país impidió continuar con la apertura de nuevos caminos y la conserva-  
ción de los existentes.

Durante el Porfiriismo se dió atención prioritaria a la cons-  
trucción de ferrocarriles, muchas veces paralelos al curso de los cami-  
nos; situación que contribuyó a que la red carretera continuara dete-  
riorándose. (9)

En el año de 1824 los correos, composiciones de caminos, cal-  
zadas y puentes estaban a cargo de la Secretaría de Relaciones Exterio-  
res e Interiores. El 12 de mayo de 1853, el general Santa Anna por me

(8) Cfr. López Rosado Diego, ob. cit., Ps. 29 y 30.

(9) Cfr. Apuntes para la Historia del Autotransporte, ob. cit., P. 7.

dio de un decreto estructuró la Administración Pública en seis Secretarías de Estado, creándose así la de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, que se encargó de las obras públicas y principalmente los caminos, y fue hasta el 13 de mayo de 1891 cuando se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. (10)

En 1895 se aprobó la Ley mediante la cual se deja a los Estados de la República la reparación y conservación de los caminos situados dentro de los límites de su territorio. Quince años más tarde, el 22 de septiembre de 1905, se estableció una junta que se ocupara de la construcción y reparación de las carreteras que tuvieran el carácter de vías generales.

El 21 de junio de 1883 se creó con capital nacional, la primera Compañía de Ferrocarriles del Distrito, a la que se le otorgó una concesión por 99 años para explotar y construir nuevas líneas en las calles principales, pero en 1916 al estallar la huelga de los ferrocarriles, promovida por el sindicato de este sistema se vió paralizado el transporte y los choferes que prestaban el servicio de autos de alquiler se apresuraron a atender la demanda en camiones y autobuses improvisados y de esta manera nace el autotransporte.

El Gobierno del Distrito Federal decidió en 1917 adoptar el sistema de permisos para rutas determinadas de autobuses. Así surgió la primera línea de autobuses en la Ciudad de México, denominada Santa María Mixcalco y anexas.

---

(10) Cfr. López Rosado Diego, ob. cit., Ps. 75 y 76.

En 1925 se funda la primer línea de Autotransporte Federal de Pasajeros Estrella Roja para dar servicio México a Cuernavaca, y en 1937 se formó la primer cooperativa de transportes México-Laredo, S.C. L., abriendo la ruta para el servicio de carga.

Entre 1966 y 1970 se construyeron las terminales centrales de pasajeros en Aguascalientes, Veracruz, Monterrey, León, etc., y la terminal central de Autotransporte Federal de Carga del Norte de la Ciudad de México, en la Calzada Vallejo.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes en 1971, promovió la creación de asociaciones de concesionarios, asimismo, se promovió su integración en Sociedades Mercantiles y Cooperativas, lográndose en 1976 la constitución de 1,300 de ellas.

En el período de 1977-1982, se elaboró el programa de desarrollo de Autotransporte Federal, con los objetivos de incrementar la eficiencia y la seguridad de los servicios; el número de empresas registradas en el servicio de carga regular, ascendió a 1,486, y para carga especializada 1,058 y se construyeron centrales de servicio de carga en todas las entidades federativas.

El 22 de octubre de 1979 se constituye la empresa mexicana del transporte multimodal, siendo el autotransporte federal en participación con el 30% del capital social. (11)

(11) Cfr. Apuntes para la Historia del Autotransporte, ob. cit., Ps. 9, 12, 15, 17, 18, 19, 24, 25 y 26.

B) CONTRATO DE TRANSPORTE.

CONCEPTO.

"Los transportes y la comunicación en general han cobrado en la actualidad una enorme importancia para la vida económica y social del país. A ello se debe que en México el Estado haya prestado una gran atención al transporte de noticias, de cosas y de personas." (12)

"En México, el Estado Federal se ha reservado con carácter de monopolio el transporte de correspondencia y de noticias telegráficas; realiza el transporte ferroviario casi en su totalidad, mediante la intervención de organismos descentralizados de carácter público, y todos los demás transportes prácticamente están sujetos a concesión por parte del Estado." (13)

Cabe señalar que en nuestro país los transportes de mayor importancia, son los efectuados de conformidad con la Ley de Vías Generales de Comunicación de 30 de diciembre de 1939, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940. (14)

La prestación del servicio puede ser en autobús, avión, barco, etc., o una línea conductora (gasoducto, oleoducto, eléctrica), o un mecanismo transmisor (emisora de radio y televisión). En la actualidad, los contratos de transportes se prestan por empresas sujetas

(12) Sánchez Meda Ram6n, De los Contratos Civiles, Ed. Porr6a, S.A., M6xico 1978, P. 306.

(13) Rodr6guez Rodr6guez Joaqu6n, Curso de Derecho Mercantil, V. II, - Ed. Porr6a, S.A., M6xico 1979, P. 237.

(14) Cfr. De p6na Vara Rafael, Elementos de Derecho Mercantil Mexicano Ed. Porr6a, S.A., M6xico 1983, P. 225.



a concesión y que operan bajo tarifas y condiciones administrativas im-  
puestas por el Estado.

El Código de Comercio no define el contrato de transporte y  
deja al Código Civil del Distrito Federal su definición; en su artícu-  
lo 2646, dice el contrato por el cual alguno se obliga a transportar,  
bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por  
agua, o por aire a personas, animales, mercaderías o cualesquiera o-  
tros sino constituye un contrato mercantil. (15)

Esto quiere decir que si una persona sin dedicarse en forma  
habitual o profesional realiza transportes, a cambio de un precio, es-  
tará celebrando un contrato civil.

El Código de Comercio en su artículo 576, establece que el -  
contrato de transporte se reputará mercantil; cuando tenga por objeto  
mercaderías o cualesquiera efectos de comercio; cuando siendo cualquie  
ra su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente  
a verificar transporte para el público. Pero la naturaleza mercantil  
del contrato de transporte, no se determina por los sujetos que reali-  
zan el transporte, ni por los objetos de comercio que se transportan,  
sino porque hay una empresa dedicada en forma habitual y profesional a  
la prestación de transporte en masa para el público (artículo 75 -  
fracción VIII del Código de Comercio) (Joaquín Rodríguez Rodríguez). -  
(16)

---

(15) Cfr. Cervantes Ahumada Raúl, ob. cit., Ps. 555 y 556.

(16) Cfr. Sánchez Medal Ramón, ob. cit., P. 307.

Por empresa debemos entender, como el ejercicio profesional de una actividad económica organizada para la producción o cambio de bienes o servicios. (17)

"El Código Civil italiano dice: por el contrato de transporte el porteador se obliga, mediante la contraprestación correspondiente, a transferir personas o cosas de una lugar a otro (artículo 1678).

El nuevo Código de Guatemala establece: por el contrato de transporte el porteador se obliga, por cierto precio a conducir de un lugar a otro pasajeros o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario.

A nuestro Código Civil le falta el elemento precio y el consignatario; al Código italiano le falta este último elemento, y el Código guatemalteco usa la expresión mercaderías por cosas." (18)

#### C) NATURALEZA JURIDICA.

El contrato de transporte de cosas entra en la categoría del contrato del trabajo en sentido amplio y se califica por la naturaleza especial de la prestación de trabajo que es objeto del mismo: el transporte. Realizar el transporte de una cosa quiere decir, en efecto, - prestar las energías de tracción, o usando las energías propias como directrices de energías de tracción no humanas (transportes con medios animales o mecánicos).

---

(17) Cfr. Vázquez del Mercado Oscar, ob. cit., P. 144.

(18) Cervantes Ahumada Raúl, ob. cit., P. 556.

Esto quiere decir que la simple acción de poner a disposi---  
ción una cosa fuente de energías de tracción, dejando el empleo de la  
misma a la otra parte, no constituye evidentemente un contrato de -  
transporte, sino una simple locación de cosas. En la tradición roma---  
nística no existe signo alguno sobre el parentesco que algunos autores  
consideran entre el contrato de transporte y el contrato de mandato, -  
que es el contrato de trabajo que tiene típicamente por objeto un ha---  
cer cualificado, el cumplimiento de un negocio.

Los comisionistas de transportes son intermediarios que se -  
interponen entre los expedidores o cargadores y los empresarios de -  
transportes o porteadores, que actúan no como arrendadores de obra, si-  
no como mandatarios, que asumiendo a nombre propio y riesgo no la eje-  
cución de transporte, sino la conclusión de un contrato de transporte  
(cumplimiento de un negocio). Significa que los llamados comisionis---  
tas de transporte se encargan de no realizar el transporte con los pro-  
pios medios o con una empresa propia, sino de hacerlo realizar por una  
empresa ajena.

Diversos autores suelen atribuirle al contrato de transporte  
un carácter complejo con el contrato de depósito, pero es un error, ya  
que si bien es cierto que en el contrato de transporte, el porteador a  
demás de transportar las cosas, debe también custodiarlas, como el de-  
positario custodia las cosas a él consignadas, y no hay contrato de -  
transporte cuando el porteador no se obliga a tomar en consignación y  
a custodiar durante el transporte las cosas expedidas. Los dos tipos  
de contrato transporte y depósito, están diferenciados pues, no sólo -

en cuanto que las cosas sean custodiadas durante el viaje, sino también en cuanto al término de éste, porque el momentáneo depósito de las cosas está siempre preordenado a los fines del transporte y es accesorio a éste.

La naturaleza jurídica del contrato de transporte como locación de obra no cambia a consecuencia de las diversas prestaciones secundarias que el porteador asuma accesoriamente a la prestación típica de transporte. Las prestaciones accesorias que el porteador puede asumir se pueden distinguir en naturales y accidentales.

La prestación accesoria natural en todo contrato de transporte es la prestación del uso de vehículo.

La organización de los medios de transporte está a cargo del porteador y sobre la elección del vehículo a utilizar en el transporte no intervienen convenciones particulares, porque la opción se deja al porteador, esto es el vehículo es sólo genéricamente determinado en el contrato con la elección de un determinado tipo de transporte (ferroviario, automovilístico), pero la elección de vehículo puede dar lugar también a convenciones particulares, cuando el cargador tenga interés en un vehículo particularmente determinado en el género (vagones cerrados, vagones recipientes).

Las prestaciones accesorias accidentales que el porteador puede asumir son del tipo más diverso como, el uso de grúas, el servicio de retirar y entregar a domicilio, el cumplimiento de las operaciones aduanales de impuestos y de policía por cuenta del cargador. Las empresas de transportes de mudanzas prestan los servicios de embalaje

como asimismo el armar y desarmar muebles. Todas estas prestaciones a cesorias no cambian la naturaleza jurídica del contrato de transporte; sólo cuando el transporte deja de ser la prestación principal para con vertirse en prestación accesoria a prestaciones de tipo diverso, se sa le del contrato de transporte para entrar en tipos diversos de contrato.

Además ninguna de las prestaciones accesorias transforman el contrato de transporte en un contrato mixto a regularse, asimismo con las normas de la locación de obra, con las de los contratos típicos - (mandato, depósito, locación de cosas), conjuntamente combinadas en el mismo plano no dá lugar a que exista un contrato sui generis, el cual rechazaría la aplicación directa de las normas de cualquier otro tipo de contrato.

Por el contrario, no obstante el carácter multiforme de las prestaciones accesorias del porteador, el contrato sigue estando esencialmente sujeto a las normas especiales del transporte. (19) .

Diversos autores españoles suelen atribuirle al contrato de transporte un carácter complejo, descubriendo en él elementos de gestión de negocios (González Echavarrí), depósito y arrendamiento de cosas y de servicios (la gran mayoría). También se ha afirmado que es u na variedad del arrendamiento de obra (Garriguez, Castán). Desde el punto de vista legal el Código Civil español lo incluye en el capítulo

---

(19) Cfr. Bolaffio, Rocco, Vivante, Derecho Comercial del Contrato de Transporte, Tomo 12, V. I, traducido por Alberto Asquini, Ed. Ediar, - S.A., Argentina 1949, Ps. 74, 75, 76, 77, 78, 83, 84, 94, 95 y 99.

del arrendamiento de obras y servicios. (20)

El artículo 2,398 del Código Civil para el Distrito Federal nos dice, el arrendamiento es el contrato por el cual el arrendador se obliga a conceder el uso y goce temporal de una cosa al arrendatario, a cambio de un precio cierto.

El contrato de transporte no puede considerarse como un contrato de arrendamiento, en virtud de que en este caso no se contrata - algún medio de transporte en especial para la realización del mismo, - sino la prestación del servicio. Por lo que considero que el contrato de transporte se encuentra dentro de la clasificación de prestación de servicios profesionales, en cuanto que la realización de dicho contrato, es por una persona llamada profesionista, que se obliga a prestar determinados servicios que requieren una preparación técnica y a veces un título profesional, a otra persona llamada cliente que se obliga a pagarle una determinada retribución llamada honorario. (21)

"Suelen los mercantilistas distinguir del contrato de transporte otros contratos semejantes o afines:

a) Contrato de arrendamiento de vehículo cuando una persona aún siendo titular de una empresa de transporte proporciona a otra un vehículo (camión, buque, etc.), para que bajo control de la segunda se realicen transportes de personas o de cosas, es claro que no hay contrato de transporte, sino arrendamiento de vehículo.

---

(20) Cfr. Bauche Garciladiego Mario, La Empresa, Ed. Porrúa, S.A., México 1977, P. 397.

(21) Cfr. Sánchez Medal Ramón, ob. cit., P. 283.

b) Contrato de circulación de vehículos, sobre vías ajenas, este contrato se dá en los casos de las antiguas compañías de coches - cama y de express, o en los carros de particulares que suelen transi-- tar por las vías del ferrocarril, es claro que, en tales supuestos, no estamos frente a un contrato de transporte, en la vía de ferrocarril - Chihuahua al Pacífico circula un tren turístico propiedad de un con-- sorcio chihuahuense-sinaloense.

c) Contrato de mudanza, la doctrina francesa, considera el contrato de mudanza como una variedad del contrato de transporte, ya - que el empresario de mudanzas traslada muebles de un lugar a otro, a - cambio del correspondiente precio del servicio.

d) Contrato de remolque, se dá cuando en vehículo aplica a otro una fuerza extraña a éste, para movilizarlo de un lugar a otro. (22)

Esta actividad se puede entender hoy como posible, en aparatos movidos por motores que antes del siglo pasado no existían, hallán-- dose las naves a expensas del viento, y confiando al mismo su despla-- zamiento y el remolque se debía más bien a una cooperación y solidaridad a que se veía obligado un navío, en altamar o en vías fluviales, res-- pecto a un buque necesitado de tracción en cierto momento. (23)

---

(22) Cervantes Ahumada Raúl, ob. cit., Ps. 557 y 558.

(23) Cfr. Olvera de Luna Omar, Contratos Mercantiles, Ed. Porrúa, S.A. México 1982, P. 223.

D) CLASIFICACION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

El contrato de transporte se perfecciona por la simple manifestación de la voluntad de las partes (porteador y cargador), es un contrato consensual porque no requiere de una forma determinada para su validez, queda excluido por lo tanto que en el contrato de transporte de cosas, la entrega sea el elemento de perfeccionamiento del mismo. (24)

El carácter consensual del contrato de transporte exige desde luego la entrega de la carga al porteador, pero sólo en la fase ejecutiva, no en el momento formativo del contrato, normalmente en la práctica la entrega de la carga al porteador suele ocurrir en el momento en que el contrato concluye. Así pues, el consentimiento de las partes es suficiente para la perfección del contrato, esta perfección se verifica tan pronto como la propuesta de contrato de una parte (cargador o porteador), es aceptada por la otra parte y esta aceptación es conocida por la parte proponente. (25)

Es un contrato bilateral porque hay manifestaciones recíprocas de voluntad de las partes que intervienen; es oneroso, en tanto que las partes se deben prestaciones una a la otra, una de ellas tiene derecho a recibir remuneración por el servicio que presta y la otra a recibir el servicio. (26)

---

(24) Cfr. Vázquez del Mercado Oscar, ob. cit., P. 145.

(25) Cfr. Bolaffio, Rocco, Vivante, ob. cit., P. 80.

(26) Cfr. Vázquez del Mercado Oscar, ob. cit., P. 146.



El contrato de transporte se considera como un contrato de adhesión en virtud de que la prestación del servicio es una forma de monopolio, y las condiciones y cláusulas del contrato son directamente impuestas por el porteador para ser aceptadas por el cargador, y en el que el estado interviene frecuentemente para impedir la redacción de cláusulas en las que la parte poderosa abuse de la parte débil. (27)

Los transportes gratuitos no tienen su origen en un contrato, estos transportes se realizan a título de favor o de amistad (transporte benévolo), sin la voluntad por parte de quien ejecuta el transporte de tener compromiso jurídico, ni moral alguno. Por ello queda excluido toda cuestión de responsabilidad a cargo de quien ejecuta el transporte por inejecución del transporte, sólo será responsable en cuanto a los daños derivados del dolo o culpa grave. (28)

#### E) CLASES DE TRANSPORTE.

Las comunicaciones y los transportes pueden ser por tierra, mar o aire, las clases de transporte pueden dividirse por el objeto: personas o cosas y por los diversos medios de desplazamiento como es el ferrocarril, camión, autobús, avión, barco, correos, telégrafos, etc. (29)

Los transportes terrestres pueden verificarse por ferroca---

---

(27) Cfr. Sánchez Medal Ramón, ob. cit., P. 86.

(28) Cfr. Bolaffio, Rocco, Vivante, ob. cit., P. 72.

(29) Cfr. Vázquez del Mercado Oscar, ob. cit., P. 141.

rril; en 1794 Watt inventó la máquina de vapor, solamente que Stepehn-  
sos en 1814, con sus estudios aplicó a la locomoción la máquina de va-  
por que culminaron en 1820, con la realización del primer viaje por fe-  
rrocarril en la línea Liverpool a Manchester, a una velocidad media de  
22 kilómetros por hora, con una locomotora que podría arrastrar 14 to-  
neladas. En 1840 en Europa existían 5,000 kilómetros de líneas en ex-  
plotación, en 1875, 150,000 kilómetros y 120,000 en la Unión Norteame-  
ricana. (30)

En México existieron diversas líneas de ferrocarril que fue-  
ron dadas en concesión por el General Porfirio Díaz; a los Estados Uni-  
dos e Inglaterra. Este sistema de transporte era la base de comunica-  
ción y de movilización de mercancía, pero el cual no tuvo un gran desa-  
rrollo.

Por causa de utilidad pública, el 13 de junio de 1937 el Pre-  
sidente Lázaro Cárdenas, decretó la nacionalización del sistema ferro-  
viario, estableciendo así en julio de ese año el Departamento Autónomo  
de Ferrocarriles. Este organismo gubernamental administró a partir de  
diciembre del mismo año, las líneas y propiedades de los Ferrocarriles  
Nacionales de México. El 19 de diciembre de 1940 el Presidente Manuel  
Avila Camacho envió al Congreso de la Unión una iniciativa de Ley que  
aprobada, el día 24 creó el organismo descentralizado Ferrocarriles Na-  
cionales de México. (31)

(30) Cfr. Malagarriga Carlos, Tratado Elemental de Derecho Comercial, Ed. Tipográfica, Argentina 1952, V. III, P. 41.

(31) Cfr. Ortiz Hernán Sergio, Los Ferrocarriles de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México 1974, Ps. 213, 214 y 215.

En la actualidad circulan en diversos países trenes por tracción eléctrica y por motores diesel. En Japón opera la Tokaido Line que corren a 200 kph., que comunica diversas ciudades japonesas en menos tiempo que cualquier otro transporte terrestre. (32)

La invención del automóvil, por una parte y por otra el mejoramiento de los pavimentos, han llevado, en lo que va del siglo a un desarrollo extraordinario del transporte de vehículos automotores.(33)

En 1925, se creó la Comisión Nacional de Caminos. En México sólo existían 28,000 kilómetros de brechas no aptas para la circulación de automóviles, desde entonces a 1970 se han hecho 185,000 kilómetros de carreteras para automóviles y camiones, comunicando así a 80 mil comunidades que se encontraban antes aisladas. (34)

El transporte aéreo civil y los servicios de comunicaciones y transportes están íntimamente relacionados entre sí y por esto la deficiencia de cualquiera de ellos incide de inmediato en otros afectando múltiples sectores de la economía del País. En México con el plan de desarrollo de transporte aéreo se busca que los servicios que prestan las empresas mexicanas estuvieran de acuerdo con las demandas del mercado nacional e internacional.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, es una Dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que tiene bajo -

---

(32) Cfr. Togni Francisco M., Ferrocarriles, Ed. Representaciones y Servicios de Ingeniería, S.A., México 1968, P. 3.

(33) Cfr. Malagarriga Carlos, ob. cit. P. 41.

(34) Cfr. Caminos y Desarrollo México 1925-1975, Secretaría de Obras Públicas, México 1975, Ps. 24, 50 y 67.

su responsabilidad la vigilancia de los servicios públicos de transportes aéreos, tanto de vuelos nacionales e internacionales. bajo su jurisdicción están: los permisos y concesiones, planea y autoriza en su caso los servicios públicos de transporte aéreo, nacional e internacional, aeropuertos, aeródromos y aspectos técnicos.

La demanda de servicios del transporte aéreo civil: en el año de 1964 las naves de empresas nacionales volaron 44 millones de kms al efectuar 93,000 vuelos.

Los criterios para definir una política aérea internacional se tomaron en consideración múltiples factores que entran en juego cuando se trata de conjugar los intereses de dos o más naciones, dentro de esta política se ha procurado que las empresas aéreas nacionales tengan oportunidad de operar rutas internacionales en forma rentable, usando los derechos obtenidos en reciprocidad equitativa en los convenios celebrados con otros países. (35)

"La necesidad de cooperación internacional en materia relativa a la aviación civil surgió como consecuencia del desarrollo técnico de la aviación durante la primera guerra mundial. En la conferencia de paz de París, se celebró una convención multilateral de navegación aérea. La significación histórica de esta convención se debe al hecho de haber reconocido el principio de la soberanía nacional en el espacio aéreo sobre el territorio del estado. También se estableció una -

---

(35) Cfr. La Aeronáutica Civil Mexicana Programa 1965-1970, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México 1969, Ps. 11, 12, 13, 14, 21, 31 y 32.

comisión internacional de navegación aérea como órgano permanente de cooperación en materia técnica de aviación entre los estados contratantes.

La segunda guerra mundial puso fin a las actividades de esta comisión, y una nueva entidad, la organización de aviación civil internacional (OACI), se estableció por la convención de Chicago de 7 de diciembre de 1944." (36)

"El convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (Convenio de Varsovia), firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 y depositado ante la República Popular Polaca, se ocupa de establecer las reglas de su aplicación, del boleto de pasaje, del talón de equipaje, de la carta de porte aéreo, de la responsabilidad del porteador, de los transportes combinados y de otras disposiciones generales y del que forma parte México, siendo modificado en el Haya el 28 de septiembre de 1955." (37)

Nuestro país, por su situación geográfica, es el paso obligado o conveniente en las rutas aéreas norte sur del continente americano, así como entre Australia y Europa vía América, la política aérea internacional se ve influenciada por virtud de esta situación y aünados los progresos técnicos de la aviación civil han hecho que un mayor número de empresas operen hacia México. De 1965 a 1968, México ha celebrado convenios bilaterales importantes en esta materia con Bélgica, I-

(36) Sorensen Mañ, Manual de Derecho Internacional, Ed. Fondo de Cultura Económico, México 1978. Ps. 590 y 591.

(37) Francoz Rigalt Antonio, Derecho Aéreo Espacial, Ed. Porrúa, S.A., México 1980. P. 47.

talia, Estados Unidos, Suiza, Costa Rica, Brasil, Alemania, Argentina, Perú, Noruega, Dinamarca y Venezuela. (38)

El transporte marítimo: el derecho de la navegación nació en el mediterráneo probablemente del intenso comercio que allí realizaron fenicios y cartagineses. En el derecho romano, nave era común a toda clase de embarcaciones, así el digesto reproduce la definición de Ulpiano, quien decía que por nave debemos entender la que navega en el mar o río, o en algún estanque, aunque sea un mero barquichuelo. Dentro de este concepto amplio cabe en primer lugar, distinguir el buque, navío, nave o barco en general, esto es, cualquier construcción capaz de sostenerse en el agua y susceptible de gobierno, de impulsión y de maniobra, destinado al transporte de personas y mercaderías. (39)

La navegación a vapor, la construcción del casco metálico, sustituyendo a la madera, el invento de la hélice, los progresos de la maquinaria, el perfeccionamiento de aparatos para la navegación, de las cartas y señales marítimas, los cables submarinos y la radio, unidos al desarrollo de las grandes empresas industriales, produjeron una verdadera revolución en la navegación marítima y en la economía del transporte.

Hasta muy avanzado el pasado siglo, fueron muy pocos los progresos de la construcción naval, entre 1500 y 1600, los buques re-

---

(38) Cfr. La Aeronáutica Civil Mexicana Programa 1965-1970, ob. cit., Ps. 31 y 34.

(39) Cfr. Malagarriga Carlos, ob. cit., Ps. 85 y 94.

gistrador en los puertos de Támesis y Bristol no superaban las cien toneladas, el mayor buque de Hamburgo en 1625 era de doscientas toneladas. Los de mayor capacidad a finales del siglo XVII, que eran los de la compañía holandesa de las indias, tenían en tonelaje medio de 600 toneladas.

En 1839 Samuel Cunard funda en Inglaterra la después famosa compañía naviera, y enseguida surgen otras en competencia. El Persia, uno de los mayores vapores de esta empresa, en 1855 tenía 3,600 toneladas, casi los mismo que en 1876, el Panamá de 4,000 toneladas, y el mayor buque de hélice de la compañía general trasatlántica francesa; el progreso de la "White Star Line", en 1874, y a 8,000 en el Umbria, de la Cunard en 1884, finaliza el siglo XIX y comienza el actual con el éxito de los dos grandes trasatlánticos alemanes KaiserWilhem Der Grosse, de 14,350 toneladas y el Deutschland de 16,500 y desarrollándose la competencia entablada llegan a ponerse en servicio los gigantescos palacios flotantes como fue el Normandie ya desaparecido de 83,425 toneladas, o los ingleses Queen Mary de 81,400, y el Queen Elizabeth de 84,000 toneladas.

El buque logró superar en baratura a todos los otros medios de transporte; consiguió también, realizar el transporte con tanta puntualidad y con más celeridad que el ferrocarril. Los fletamentos de los buques tramps, para cargamentos completos se podía utilizar habiéndose el buque en puestos muy distantes, o en altamar cumpliendo otro contrato.

La intensiva expansión comercial, aunada con los progresos -

de la construcción naval, fue procurando adaptar el diseño y características de los buques a las necesidades específicas de cada transporte por mar, y con ello el buque se especializó. La principal distinción, atendiendo a las modalidades de la explotación que realizan, se ha fijado en dos categorías: buque de líneas regulares, con itinerarios fijos ("liners") y buques "tramps", o sea, los que no tienen itinerarios fijos, ofreciéndose a diversos fletadores en cualquier puerto donde encuentren flete conveniente. Según la clase de transporte que realizan se suele dividir en buques de pasaje, de pasaje y de carga y buques de carga, y atendiendo a la especialización de cada buque, se distingue diversas clases: buques fruteros, buques carboneros, buques para el transporte de mineral, para carga general, buques auxiliares, en cuya categoría genérica entran los rompehielos, los remolcadores y para asistencia, salvamento y recuperación de buques hundidos, buques de prácticas y buques faros. (40)

El progreso tecnológico en los últimos 30 años ha venido modificando los transportes, por lo que la distribución del tráfico entre los diversos medios, resulta variable a causa de la palpable y necesaria competencia entre los porteadores, los cuales luchan ofreciendo un servicio público de transporte, cada vez mejor, aún dentro de los controles estatales. (41)

Benjamín Franklin (norteamericano) hombre de ciencia, reali-

---

(40) Cfr. Fariña Francisco, Derecho Comercial Marítimo, Ed. Casa Bosch España 1955, Ps. 67, 68, 69 y 70.

(41) Cfr. Togno Francisco M., ob. cit., P. 3.



zó experimentos con el rayo, creó el lenguaje de la electricidad y la electrónica, fue quien fijó el valor de la botella de Leyden como "condensador", como ahora se llama: introdujo la idea de la electricidad "positiva" y "negativa", basada en la atracción y repulsión de los objetos electrizados, siendo estos descubrimientos de gran ayuda a la humanidad para las comunicaciones y los transporte.

En 1791, nació Samuel F.B. Morse, en Charlestown Massachusetts, como estudiante Morse empezó a familiarizarse con la electricidad, concentrando sus estudios especialmente en torno a las baterías voltaicas, descubriendo así el telégrafo. El telégrafo es la manera de transmitir mensajes por medio de electricidad a distancia, utilizando puntos y rayas, conocida como clave Morse.

Algunos pasos muy importantes fueron dados, en adelante de la comunicación, en el último cuarto del siglo XIX, se hicieron grandes descubrimientos como son: el telégrafo por Bell en 1876, el fonógrafo - Edison 1877, la luz eléctrica Edison 1879, película fotográfica por Eastman 1884, la máquina cinematográfica Edison 1889. (42)

Los orígenes del correo son inciertos, en países como China, Persia, Egipto, Grecia y Roma, hubo un sistema de comunicación de mensajes verbales y escritos, que estaba constituido por postas de hombres y caballos, escalonadas a lo largo de los caminos principales. El correo era patrimonio exclusivo de los reyes y príncipes, posteriormente, los monasterios organizaron sus propios correos, cuyas ramifica-

---

(42) Cfr. Pastore Juan O., Las Comunicaciones en el Desarrollo de un País, Ed. Roble, Argentina 1958, Ps. 17, 19, 25, 30 y 75.

ciones se extendieron a medida que se propagó la religión.

En México, los aztecas poseían un bien organizado servicio de correos con el sistema de postas diseminado en los reinos del territorio mexicano, el cual era ejecutado por "Yciuheatitlanti" (que va de prisa) y por "Paynanis" (que corre ligero), trayéndo o llevando mensajes verbales o escritos. En 1765 quedó bajo control del Estado el servicio de correos y se fue transformando en un servicio público, mismo que a través de los años, fue revistiendo gradualmente la forma que posee en la actualidad gracias al impulso y al progreso de otros medios de transporte y comunicación (barco, avión, ferrocarril, autobús), en nuestros días el correo es una institución de las más sólidas y prestigiadas en nuestros días donde se introducen innovaciones y progresos tecnológicos para facilitar el intercambio de correspondencia ya sea a nivel nacional o internacional. (43)

"Notable importancia han ido adquiriendo en los últimos años los llamados transportes combinados, ésto es, los transportes con contrato único y recorrido mixto ferroviario-marítimo ferroviario-aéreo, etc., aplicaciones particularmente amplias han tenido los transportes combinados entre ferrocarriles y autotransportes, como consecuencia del desarrollo de los autotransportes en la postguerra y de la tendencia manifiesta actualmente en todos los grandes países a conciliar la competencia entre ferrocarril y autotransporte, mediante la integración de las dos redes. Pero también la combinación entre ferrocarril

---

(43) Cfr. Programa Nacional de Correos 1965-1970, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México 1970, Ps. 20, 21, 22, 70 y 71.

y nave, especialmente en países que han desarrollado la navegación interna, y entre ferrocarril y aeromóvil, donde la aeronavegación va organizándose para los transportes de personas y de mercaderías preciosas a grandes distancias, ha dado lugar ya a aplicaciones muy interesantes.

Que la diversidad técnica del medio de transporte sobre los diversos tramos del recorrido no obste a la unidad del contrato. Desde un punto de vista abstracto no hay ninguna razón para excluir la aplicación de leyes diversas a los sucesivos recorridos, puesto que en términos generales no pueden surgir conflictos entre estas diversas leyes en cuanto se aplican a momentos del transporte netamente distintos en el tiempo y en el espacio." (44)

"Es transporte (terrestre) acumulativo de cosas, aquel por el cual, las cosas, para llegar al destino querido, deben ser transportadas a través de varias líneas explotadas por varios porteadores: aquí el remitente puede estipular (en vez de otros tantos contratos, - cuantos sean los porteadores sucesivos), un contrato único con varios porteadores acumulativamente (figura de negocios plurilateral), pero - teniendo la ventaja de poder contar con la responsabilidad solidaria - de cada uno de los porteadores (que sucesivamente participan en la relación), por el entero recorrido (que desde el lugar originario de partida hasta el lugar de destino).

También el transporte de personas puede ser acumulativo: ca-

---

(44) Bolaffio, Rocco, Vivante, ob. cit., Ps. 111 y 112.

da porteador responde en el ámbito del propio recorrido; el daño por - el retardo, o por la interrupción del viaje, se determina en razón del recorrido entero (indivisibilidad de diversas prestaciones de los porteadores; pero no solidaridad)." (45)

#### F) ECONOMIA Y PLANIFICACIONES DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTES.

Las dificultades de los sistemas de transporte y de los medios de comunicación, influyen política, social y económicamente a un país, que hace sumamente difícil el lograr la unidad nacional.

El transporte deficiente es un factor principal en el problema mundial del hambre, el alto costo del acarreo de los productos agrícolas, impiden el aumento de las provisiones de alimentos, la producción se pudre en la tierra porque no hay transporte disponible, para llevarlos a los centros de consumo; la actividad industrial, aparece gravemente perjudicada por la falta de transporte, ya que depende de las materias primas y del petróleo para su funcionamiento.

Las dificultades de los transportes limitan con frecuencia la capacidad de venta en los mercados mundiales, ya que trasladar algún producto a un puerto que dista cien kilómetros puede costar más, - que trasladarlo a miles de kilómetros por mar. El problema no consiste siempre en la ausencia total del transporte, sino el alto costo, la

---

(45) Messineo Francesco, Manual de Derecho Civil y Comercial, Tomo V, traducido por Santiago Sentis Melendo, Ed. Jurídicas Europa-América, - Buenos Aires 1971, Ps. 234 y 239.

lentitud, daños y en algunos casos el espacio para el embarque debe reservarse con anticipación de varios meses. Como resultado de tal si--tuación, todos los países del mundo se han preocupado por hacer una política y un sistema de transporte más desarrollado. (46)

Cuanto más valioso es un sistema de transporte, tanto menor es el costo del transporte con que gravan el resto de la economía, ya -que entre países altamente industrializados y los llamados países subdesarrollados se producen desarrollos dispares y como consecuencia de estos efectos de diferenciación del sistema mundial de transportes, -presentan estructuras de costos distintos. (47)

Una de las características de los países de escaso desarro--llo relativo es la existencia de una gran parte de la población confi--nada en localidades rurales, donde las actividades están ligadas direc--tamente a los recursos naturales y cuya explotación, por lo general rudimentaria, está dedicada la mayor parte de los pobladores. En el rugroso de las comunidades rurales por lo general muy dispersas y aisladas, las actividades económicas son de auto-consumo. (48)

En nuestro país existían 80 mil comunidades aisladas, vincu--ladas en forma temporal; y con la construcción de nuevos caminos se ha tratado de comunicar a los núcleos de población carentes de educación, salud y elevar sus niveles de vida. (49)

(46) Cfr. Owen Wilfrend, ob. cit., Ps. 16 y 17.

(47) Cfr. Voigt Fritz, Economía de los Sistemas de Transportes, Ed. - Fondo de Cultura Económica, México 1964, Ps. 20, 27 y 28.

(48) Cfr. Caminos y Mano de Obra, Secretaría de Obras Públicas, México 1976, P. 59.

(49) Cfr. Caminos y Desarrollo México 1925-1975, ob. cit., P. 50.

## CAPITULO II

### CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS

#### A) CONCEPTO.

"Transporto, as, avi, atuma, are (de trans y porto = llevar) - cie. transportar por mar o río, suet. desterrar." (50)

"Transporte, acción y efecto de transportar.

Transportar, Tr. llevar una cosa de un lugar a otro." (51)

"Transporte - contrato en virtud del cual una de las partes se obliga respecto de la otra, a trasladar de un lugar a otro, por tierra, por el agua o por aire, personas, animales, mercancías o cualesquiera otros objetos mediante un precio.

El transporte puede revestir carácter civil o mercantil, dando ocasión a contratos de distinta naturaleza." (52)

El maestro Oscar Vázquez del Mercado dice que "El contrato de transporte es aquel en virtud del cual un sujeto persona física o colectiva, se obliga, mediante un precio a transportar de un punto a otro ya sean cosas personas, utilizando el medio de tracción adecuada," (53)

"Contrato de transporte de cosas se entiende aquel por el -

---

(50) De Miguel Raymundo y el Marqués de Morante, Nuevo Diccionario Latino Español Etimológico, 26a. Edición, Madrid 1952, P. 943.

(51) Casares Julio, Diccionario Ideológico de la Lengua Española, 2a. Edición, Ed. Gustavo Gili, S.A., Barcelona 1960, P. 1151.

(52) De Pina Rafael, Rafael de Pina Vara, Diccionario de Derecho, 11a. Edición, Ed. Porrúa, S.A., México 1983, P. 474.

(53) Vázquez del Mercado Oscar, ob. cit., P. 141.

- que alguno se obliga a trasladar de un sitio a otro convenido, y bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, mercaderías, o cualquiera otros objetos, mediante una retribución, para entregarlos a persona determinada." (54)

"Para Héctor Cámara, el contrato de transporte de cosas es aquel por el cual un sujeto-porteador asume la obligación de transportar mercancías u otras cosas materiales, bajo su custodia, de un lugar a otro mediante un precio." (55)

El Código Civil para el Distrito Federal en su artículo 2646 nos dice que por contrato de transporte de cosas se entiende aquel por el que alguno se obliga a trasladar de un sitio a otro convenido, y bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, mercaderías o cualesquiera otros objetos, mediante una retribución, para entregarlos a persona determinada.

- En su artículo 157, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos define el contrato de fletamento, diciendo que el naviero se obliga a realizar con el buque un transporte marítimo en los términos que se pacten y el cargador se obliga a entregar oportunamente las mercancías o efectos que deban transportarse y a pagar el flete.

Los transportes pueden dividirse en distintos grupos: de personas y de mercancías; éstos pueden ser de carácter nacional o internacional, ordinario, mixtos o especializados; en cuanto a los medios uti-

---

(54) Rodríguez Rodríguez Joaquín, ob. cit., P. 244.

(55) Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo XXVI, Ed. Bibliográfica Omeba, - Buenos Aires 1969, P. 353.

lizados son terrestres, aéreo o marítimo.

El contrato de transporte es un contrato consensual que se perfecciona, con la simple manifestación de voluntad de las partes; esto quiere decir que el contrato puede ser de forma oral y no necesariamente por escrito.

Desde que existe el acuerdo de voluntades nacen los derechos y obligaciones de los contratantes sin que la entrega de la cosa afecte el perfeccionamiento del contrato sino su ejecución, es decir la posibilidad material de trasladar la mercancía. (56)

#### B) ELEMENTOS PERSONALES.

Los elementos personales, son el cargador (llamado también remitente o expedidor), porteador (o conductor), y consignatario que aunque no intervenga como parte en la formación del contrato sí en su ejecución ya que se designa desde el comienzo del contrato como beneficiario, por voluntad del cargador teniendo derecho y obligaciones frente al porteador derivado del propio contrato.

Asquini considera que las obligaciones del destinatario con el porteador son simples condiciones para el ejercicio de sus derechos frente al mismo. (57)

La explicación de este fenómeno ha sido muy discutido ya que

---

(56) Cfr. Langle y Rubio Emilio, Manual de Derecho Mercantil Español, - Tomo III, Ed. Casa Bosch, Barcelona España 1954, P. 472.

(57) Cfr. Langle y Rubio Emilio, ob. cit., Ps. 474 y 475.



los derechos y obligaciones contractuales de terceros no contratantes e existen y están interesados como las partes mismas en la ejecución del contrato. (58)

1) Las Obligaciones del Cargador.

El cargador (remitente o expedidor), es quien, en nombre propio, celebra con el porteador el contrato, no importa que obre por cuenta propia o ajena, lo esencial es que actúe en forma personal. (59)

1º) El cargador tiene el deber de entregar las mercancías - en el modo específico señalado, y en el lugar y tiempo pactado (artículo 588, fracción I del Código de Comercio).

Se llama estadía el tiempo, con que cuenta el cargador para la realización de la operación de carga o descarga de la nave, y se llama contraestadía el tiempo que se exceda del indicado el cargador para la entrega de la carga, teniendo el porteador derecho a exigir una compensación determinada en proporción al porte o flete que pague (artículos 162, 163, 164, 165 y 166 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

2º) Facilitar al porteador, para la libre transportación de la mercancía, los documentos necesarios como son fiscales y municipales (artículo 588, fracción II del Código de Comercio).

3º) Soportar las confiscaciones, penas y sanciones que se -

---

(58) Cfr. Garriguez Joaquín, Derecho Mercantil, Tomo II, Ed. Porrúa, - S.A., México 1979, P. 208.

(59) Cfr. Langle y Rubio Emilio, ob. cit., P. 474.

le impongan por infringir las leyes fiscales, y a indemnizar al porteador por los daños producidos (artículo 588, fracción III del Código de Comercio).

4') Padecer las pérdidas o averías de las mercancías que procedan de vicio propio de ellas o de casos fortuitos (artículo 588, fracción IV del Código de Comercio).

5') Por falta de cumplimiento del contrato, el cargador está obligado a indemnizar al porteador por todos los daños y perjuicios ocasionados, como así mismo de todos los gastos originados para la ejecución del mismo (artículo 588, fracción V del Código de Comercio).

6') Enviar oportunamente al consignatario, la carta de porte, de modo que pueda retirar las mercancías a su llegada (artículo 588 fracción VI del Código de Comercio).

7') A declarar al porteador si así lo exigiere, al momento de recibir las mercancías para su conducción, el contenido de los bultos, su naturaleza peligrosa, mala calidad, o no estuviere bien empacado ya que si proviene algún daño, será responsable si tuvo conocimiento de ellos (artículo 601 del Código de Comercio y 2658 del Código Civil del Distrito Federal).

2) Los Derechos del Cargador son:

1') Podrá cambiar al consignatario de las mercancías, cuando estas estuvieren en camino, canjeando la primer carta de porte, por una nueva (artículo 589, fracción I del Código de Comercio).

2') Indicando el nuevo consignatario y pagando la totalidad

del flete al porteador, el cargador tendrá derecho a variar el lugar de entrega de la mercancía dentro de la ruta acordada (artículo 589, fracción II del Código de Comercio).

3\*) Es rescindible a voluntad del cargador el contrato de transporte, antes o después de iniciado el viaje, pagando en el primer caso al porteador la mitad y en el segundo la totalidad del porte y siendo su obligación de tomar las mercancías el día y lugar en que la rescisión se lleve a cabo. Si no cumple con esta obligación, o no cubre el porte, el contrato no quedará rescindido (artículo 578 del Código de Comercio).

En este artículo la ley no señala que el cargador tenga la obligación de demostrar tener algún motivo o razón para dar por terminado el contrato en cualquier momento.

Si sobreviniere algún suceso de fuerza mayor como declaración de guerra, prohibición de comercio o intercepción de caminos u otros casos análogos, el contrato se rescindiré de hecho antes de emprenderse o durante el trayecto del viaje (artículo 579 del Código de Comercio, en concordancia con el artículo 2664 del Código Civil para el Distrito Federal y territorios Federales).

Los interesados perderán los gastos que hubiesen hecho si el viaje no se realiza por sucesos de fuerza mayor, y el porteador tendrá derecho a que se le pague la parte proporcional del porte respecto al camino recorrido, si se hubiese hecho el viaje, teniendo la obligación de entregar las mercancías en el lugar en que ya no le sea posible continuarlo a la autoridad judicial para su depósito, comprobando y reca-

bando de hallarse en el estado consignado en la carta de porte, dando a viso oportuno al cargador (artículo 580, Código de Comercio, en concordancia con el artículo 2665 del Código Civil del Distrito Federal y Territorios Federales).

### 3) Las Obligaciones del Porteador.

El contrato de transporte de mercancías, tiene lugar entre - el cargador y el porteador, este último se obliga a transportar las cosas por cuenta del cargador de un lugar a otro, a cambio de un precio. (60)

El porteador es quien asume las obligaciones y responsabilidades propias del contrato, ya sea que él lo realice o sus dependientes si sobre él repercuten económica y jurídicamente los riesgos del cumpli miento de la obligación de transportar. (61)

Es el porteador quien se encarga de realizar el transporte - con medios por él directamente organizados.

El porteador puede ser una persona física o jurídica, y en - particular una sociedad que tiene por objeto el ejercicio de una empresa de transporte, y por el sólo hecho de que sea una empresa de trans-porte, constituye un acto de comercio. (62)

1º) Está obligado a recibir, en el tiempo y lugar pactado - el porteador las mercancías (artículo 590, fracción I del Código de Co-

(60) Cfr. Ascarelli Tullio, Derecho Mercantil, traducido por Felipe de J. Tena, Ed. Porrúa, S.A., México 1940, Ps. 401 y 402.

(61) Cfr. Rodríguez Rodríguez Joaquín, ob. cit., P. 245.

(62) Cfr. Bolaffio, Rocco, Vivante, ob. cit., Ps. 126 y 129.

mercio).

2\*) El porteador no podrá rehusar á recibir las mercancías que tengan por objeto el tránsito de éstas ya sea en la administración principal o en las oficinas de la empresa (artículo 598 del Código de Comercio).

3\*) La empresa de transporte quedará obligada, cuando algún empleado, como son los jefes de estación, un conductor de vehículo o un patrón de embarcación recibe mercancía fuera de la administración principal o de las estaciones de tránsito (artículo 599 del Código de Comercio).

4\*) A iniciar y terminar el viaje, por el camino que señale el contrato dentro del término señalado (artículo 590, fracción II del Código de Comercio).

5\*) Si el porteador acostumbra a realizar viajes periódicamente, deberá hacerlo el más próximo a la celebración del contrato si no existe algún plazo (artículo 590, fracción III del Código de Comercio).

6\*) Será su responsabilidad, la de cuidar y conservar las mercancías, desde que las reciba hasta que las entregue al beneficiario (artículo 590, fracción IV del Código de Comercio).

7\*) Deberá entregar las mercancías al consignatario, poseedor de la carta de porte o de la orden respectiva a falta de ella (artículo 590, fracción V del Código de Comercio).

8\*) El porteador tendrá la obligación de indemnizar al cargador por el perjuicio que le haya ocasionado, por el retardo en el via

je, siendo posible descontar el monto respectivo del precio del transporte (artículo 590, fracción VI del Código de Comercio, en concordancia con el artículo 2650 del Código Civil para el Distrito Federal y Territorios Federales).

Aquí se considera que el porteador no obró con negligencia y el retardo no se debió por un suceso de fuerza mayor, y el daño ocasionado al cargador le puede repercutir económicamente porque puede deteriorarse la mercancía o perder su valor comercial en el mercado.

9') De acuerdo a la descripción de la carta de porte deberá entregar las mercancías sin ninguna lesión o deterioro, por peso, medida, cuenta, barricas, cajones o fardos (artículo 590, fracción VII del Código de Comercio).

10') Demostrar que el retardo en el viaje y las pérdidas o averías que sufran las mercancías no han sido por su culpa o negligencia si es que alega no tener responsabilidad en el caso (artículo 590, fracción VIII del Código de Comercio).

11') Pagar las pérdidas o averías que sufran las mercancías con arreglo al precio que a criterio de peritos en la materia consideren que tenían en el día y lugar en que debía hacerse la entrega, tomando en cuenta los señalamientos de la carta de porte (artículo 590, fracción IX del Código de Comercio en concordancia con el artículo 80 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

12') El porteador tiene que cubrir todos los gastos, ocasionados por los daños y perjuicios por el no cumplimiento del contrato (artículo 590, fracción X del Código de Comercio).

Aquí el porteador tendrá que indemnizar al cargador por el incumplimiento del contrato, como es el caso que los productos sean perecederos o por las ganancias que pueda dejar de percibir.

13') La responsabilidad será solamente del porteador de las infracciones que durante el transporte se cometa a las leyes o reglamentos fiscales o de policía; a no ser que se demuestre lo contrario (artículo 2653 del Código Civil para el Distrito Federal y Territorios Federales).

14') El porteador tendrá la obligación de depositar las mercancías en sus propios almacenes, mientras el consignatario no se presente a recibirlos; pero si los efectos depositados permanecieren el plazo que fijen los reglamentos de la empresa y nadie se presenta a reclamarlos, se pondrá a disposición de la autoridad judicial del lugar para que se venda y se cubra los gastos del transporte (artículos 600, fracción IV y artículo 603 del Código de Comercio).

Joaquín Garriguez, nos dice que "la pérdida es total cuando falta en absoluto la entrega (incumplimiento total). La pérdida parcial cuando el porteador entrega sólo una parte de los objetos transportados, o los entrega todos, pero con una disminución en su peso o en su medida.

Hay avería cuando la mercancía sufre una alteración substancial que le hace disminuir de valor. La avería es externa cuando puede ser conocida inmediatamente sin necesidad de abrir los embalajes. En caso contrario se llama interna.

La disminución de valor que caracteriza a la avería puede, a

su vez ser parcial (disminución relativa de valor), o total, si por efecto de la avería quedasen inútiles los géneros para su venta y consumo en los objetos propios de su uso." (63)

Exner, definió el caso fortuito o fuerza mayor como un suceso que reúne dos condiciones: 1º que se ha originado fuera del círculo de la empresa, causando en él un daño material, 2º que clase e importancia de su manifestación, excede de los accidentes normales tomados en cuenta.

Por consiguiente, la fuerza mayor o caso fortuito es un suceso extraordinario que no puede evitar el porteador más diligente y que se produce como un acontecimiento extraño y no por los riesgos que ésta lleva. (64)

"La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido que a la empresa porteadora de carga le corresponda justificar en juicio que los daños o pérdidas de las mercancías transportadas se debieron a caso fortuito o fuerza mayor, sin que baste demostrar la ocurrencia de un accidente al vehículo que la transportaba (Apéndice de Jurisprudencia de 1917 a 1965 del Semanario Judicial de la Federación, Cuarta Parte, Tercera Sala, Págs. 976, 977 y 1160)." (65)

"Entre las obligaciones legales del porteador se encuentran la de probar que las pérdidas o averías de las mercancías, o retardos en el viaje, no han tenido por causa su culpa o negligencia, si es que

(63) Garriguez Joaquín, ob. cit., Ps. 220.

(64) Cfr. Langle y Rubio Emilio, ob. cit., P. 486.

(65) Díaz Bravo Arturo, Contratos Mercantiles, Ed. Esfinge, México 1984 P. 102.



alega no tener responsabilidad en esos acontecimientos. Además el artículo 123 del Reglamento de los Artículos 152 y 165 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, estatuye que los que reciba la empresa concesionaria hasta el momento de la entrega serán imputables a ésta, salvo el caso de que provengan de vicio propio de la cosa, fuerza mayor o incumbirá a la empresa. Si la empresa porteadora admite haber celebrado un contrato de transporte obligándose a transportar y a entregar cierta mercancía al consignatario; si también admite que esa entrega no la efectuó por haber sufrido su vehículo un accidente; si por último, acepta que el consignatario formuló la inmediata reclamación, no basta con negar su responsabilidad en el siniestro, sino que le corresponde justificar en el juicio que la pérdida se debió a caso fortuito o fuerza mayor. Quinta Epoca: Tomo CXXXI, Página 287 A.D.-4418/56 - Unión de Seguros, S.A.- 5 Votos. (66)

#### 4) Los Derechos del Porteador.

1') Si por culpa o negligencia del cargador no se realiza el viaje, el porteador tendrá derecho a recibir la mitad del porte convenido (artículo 591, fracción I del Código de Comercio).

2') Si el porteador hubiese destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de verificar el transporte de mercancías y no se realizare por culpa del cargador, tendrá derecho a recibir la totalidad del porte; descontándose lo que se hubiere aprovechado en transportar otras

---

(66) Muñoz Luis, Derecho Mercantil, Tomo IV, Ed. Distribuidor, México - 1973, P. 78.

mercancías (artículo 591, fracción II del Código de Comercio).

3') Si sobreviniere un suceso de fuerza mayor que impida la continuación del viaje, una vez iniciado, podrá dar por terminado el contrato (artículo 591, fracción III del Código de Comercio).

4') Removido el obstáculo continuará el viaje por la misma ruta u otra, pero si ésta resulta más larga y cara, podrá exigir el aumento de los costos del porte, en proporción del exceso (artículo 591, fracción IV del Código de Comercio).

5') En el momento de recibir las mercancías para su transportación, el porteador tendrá el derecho a exigir al cargador que abra las mercancías para su reconocimiento, y si se negare quedará libre de responsabilidad; como asimismo que se le reciba las mercancías que no hayan sufrido ningún daño cuando exista alguna avería (artículo 591, fracciones V y VI del Código de Comercio).

6') Depositarlas ante la autoridad judicial donde haya de hacerse la entrega, si el consignatario se niega a recibir las mercancías o no se encuentra, como asimismo tendrá derecho a retenerlas mientras tanto no se le pague el porte (artículo 591, fracciones VII y VIII del Código de Comercio).

7') Los créditos por fletes que se adeuden al porteador, por concepto del transporte deberán ser cubiertos con las mercancías, si se encuentran en su poder (artículo 2652 del Código Civil para el Distrito Federal y Territorios Federales).

5) La Responsabilidad del Porteador por Averías, Pérdidas o

Desfalcos, se extingue:

1°)- Por recibir las mercancías sin ninguna reclamación.

2°) Por el transcurso de seis meses en los transportes realizados en el país y de un año en el extranjero (artículo 592 del Código de Comercio, en concordancia con los artículos 2657 del Código Civil para el Distrito Federal y 159 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

En el primer caso la ley se refiere a la figura de la caducidad, o sea el no ejercicio de un derecho: y en el segundo, el de la prescripción que son las obligaciones que se extinguen con el transcurso del tiempo.

La Suprema Corte de la Nación, sostiene al decir que si consta en el título del contrato el recibo de las mercancías sin reclamación alguna, la responsabilidad del porteador, por desfalco, pérdidas o averías se extingue, ya que la manera que establece la ley para hacer la reclamación es con la anotación escrita en la misma carta de porte.

Quinta Epoca: Tomo CXXVI, Pág. 273 A.D. 184/55 - Galletas y Pastas, S.A. - 5 Votos. (67)

Iniciará el término de prescripción, a partir del día siguiente de haber terminado el viaje, en el caso de pérdida; y en el de avería será después de las veinticuatro horas de entrega de la mercancía (artículo 593 del Código de Comercio).

El anterior artículo dá el aspecto, que el término de inicia

---

(67) Cfr. Apéndice del Semanario Judicial de la Federación 1917-1975, - Cuarta Parte, Tercera Sala, México 1975.

ción de la prescripción fueran iguales para la pérdida y avería, pero expresamente hace la diferencia la ley de cada una.

6) Las Obligaciones del Consignatario.

1') Está obligado el consignatario a recibir las mercancías sin retardo, siempre y cuando se encuentren en buenas condiciones de acuerdo a lo estipulado en la carta de porte (artículo 595, fracción I - del Código de Comercio).

2') En el momento de recibir las mercancías el consignatario y lo solicite el porteador tendrá que abrir y examinar los bultos; y en caso de que se niegue el transportista no será responsable sobre los daños causados (artículo 595, fracción II del Código de Comercio).

3') Regresar la carta de porte o en su defecto entregar un recibo donde se precise cada uno de los efectos recibidos (artículo 595 fracción III del Código de Comercio).

4') Independientemente de las reclamaciones que hiciera el consignatario, está obligado a pagar el porte así como los demás gastos ocasionados durante el transporte de las mercancías (artículo 595, fracción IV del Código de Comercio).

El pago del porte de las mercancías deberá hacerlo el consignatario al recibir las mercancías, pero muchas veces el consignatario será el mismo cargador.

5') Desde el momento en que reciba las mercancías el consignatario tendrá veinticuatro horas para ejercer su derecho en contra del porteador, para hacer las reclamaciones necesarias por los perjuicios o

casionados (artículo 595, fracción V del Código de Comercio).

6') Cumplir con las disposiciones dadas por el cargador y - después de recibir las mercancías deberá participar inmediatamente sobre el estado en que se encuentran las mercancías (artículo 595, fracción VI del Código de Comercio).

### 7) Los Derechos del Consignatario.

1') Que se le entreguen las mercancías, mientras sea el tenedor de la carta de porte expedida a su favor, independientemente de las órdenes dadas por el cargador con posterioridad (artículo 596, fracción I del Código de Comercio).

2') Cuando el valor de las mercancías no alcance a cubrir los gastos para su recepción, conservación o venta; a no ser que tenga capital suficiente del cargador (artículo 596, fracción II del Código de Comercio).

3') El consignatario tendrá derecho a que le reembolsen todos los anticipos que haya hecho con motivo de la entrega de la carga, sin que se considere que con el valor de éste se cubra las mercancías - (artículo 596, fracción III del Código de Comercio).

### C) ELEMENTOS REALES.

Los elementos reales son las cosas objeto de transporte y el precio.

1) El maestro Joaquín Rodríguez Rodríguez nos dice que las mercancías son las cosas corporales muebles y susceptibles de tráfico jurídico, quedando excluidos del transporte de cosas los títulos valores, el dinero y los buques, pero aunque el Código de Comercio se refiere exclusivamente a mercancías, afirma que son transportables no sólo las mercancías, sino todas las cosas mercantiles (artículo 576, fracción I y artículo 581 del Código de Comercio). (68)

"El artículo 350 del C. de C., español nos dice que las cosas objeto del transporte, son todas las que son susceptibles de ser trasladadas de un lugar a otro. Ha de tratarse de cosas materiales (cosas corporales especialmente delimitadas, susceptibles de ser pesadas), quedando excluidas las formas de transporte de energía, el de noticias por teléfono y telégrafo." (69)

## 2) El Precio del Transporte.

El precio es la contraprestación del cargador o del consignatario a la prestación del porteador. El precio deberá ser determinado o determinable que se paga en dinero. (70)

El importe del precio del transporte, quedará sujeto a lo pactado y en caso contrario se estará a la costumbre del lugar en el tiempo en que deba hacerse el pago (artículo 2661 del Código Civil para el Distrito Federal).

---

(68) Cfr. Rodríguez Rodríguez Joaquín, ob. cit., P. 247.

(69) Garrigúez Joaquín, ob. cit., P. 209.

(70) Cfr. Vázquez del Mercado Oscar, ob. cit., P. 151.

En los casos de transportes que se lleven a cabo por una vía general de comunicación, el precio estará sujeto a las tarifas que fijan la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las tarifas se aplicarán por igual a todos los usuarios, y cuando una empresa preste un determinado servicio y aplique diversas tarifas, ésta tendrá la obligación de combinarlas, si la combinación resulta más provechosa para el público (artículo 55, fracción II y 56 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

El precio de un servicio determinado en las mismas condiciones no podrá ser igual ni menor para una distancia más larga que para una más corta (artículo 61 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

El precio que se paga en el transporte terrestre se llama porte y en el marítimo flete.

#### D) ELEMENTO FORMAL.

El elemento formal es el conocimiento de embarque y la carta de porte.

Algunos autores sostienen que en la antigüedad los capitanes de los navíos, entregaban a los cargadores un comprobante en el momento de recibir las mercancías a bordo de sus buques, conocido hoy con el nombre de conocimiento de embarque.

Esta noción de conocimiento aparece en el Código Teodosiano, pero viene a confirmarla una frase del Digesto, donde se afirma que si el ejercitor (armador), confía su buque a otras personas, haciéndose

cargo estas últimas de las mercaderías embarcadas, la acción de restitución de los mercaderes puede dirigirse igualmente contra el armador.

El origen del conocimiento, en su forma moderna debe buscarse en la Edad Media, surgió en el mediterráneo durante la primera revolución comercial. (71)

En México el conocimiento de embarque, se reglamentó en las ordenanzas de Bilbao de 1737, y que ríngieron como código, desde la época colonial hasta fines del siglo XIX.

Dice el maestro Raúl Cervantes Ahumada que en el Proyecto para el nuevo Código de Comercio se le dá un tratamiento unitario a las diversas clases de transporte, creándose un sólo título que se denomina conocimiento o carta de porte. (72)

La carta de porte o conocimiento, no es un elemento formal del contrato de transporte, porque se perfecciona por la simple voluntad de las partes sin que se requiera algún documento para su validez. Se trata de un documento que no tiene efectos constitutivos, sino probatorios, que puede extenderse con posterioridad aún cuando ya se hayan entregado las mercancías para su transportación. (73)

El título legal del contrato, entre el cargador y porteador será la carta de porte y por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que acontezcan sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excep

---

(71) Cfr. El Transporte en el Mercado Común Latinoamericano, Lecciones y Ensayos Nº 39, Argentina 1969, Ps. 91 y 92.

(72) Cfr. Cervantes Ahumada Raúl, Títulos y Operaciones de Crédito, Ed. Herrero, S.A., México 1979, Ps. 153 y 154.

(73) Cfr. Vázquez del Mercado Oscar, ob. cit., P. 153.



ciones que la falsedad y error material en su redacción (artículo 583 - del Código de Comercio). (74)

Expedirán al cargador una carta de porte o conocimiento, las empresas porteadoras al recibir las mercancías para su transporte (artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

La carta de porte puede ser nominativa, a la orden o al porteador, expidiéndose tantas copias sean solicitadas por los interesados pero expresando en las mismas su calidad de tales (artículo 582 del Código de Comercio).

La omisión de alguno de los requisitos previstos en la carta de porte, no invalida o destruye su fuerza probatoria, pudiéndose rendir pruebas sobre las que faltan (artículo 585 del Código de Comercio).

El artículo 581 del Código de Comercio, señala los requisitos que deberá contener la carta de porte.

- 1.- El nombre, apellido y domicilio del cargador y porteador y, de la persona a quien o cuya órden vayan dirigidos los efectos transportados.
- 2.- Descripción de las cosas transportadas; en su calidad, peso, marca.
- 3.- El precio del transporte.
- 4.- La fecha en que se extiende la carta.
- 5.- El lugar en donde se le entrega al porteador las mercancías.

---

(74) Cfr. Vázquez del Mercado Oscar, ob. cit., P. 153.

6.- La fecha y el lugar en que habrá de hacerse la entrega - de las mercancías al consignatario.

7.- La indemnización que haya de abonar el porteador.

Los mismos requisitos que contiene la carta de porte los tiene el conocimiento de embarque, a diferencia de los que señala el artículo 168 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

1.- El número de orden del conocimiento.

2.- Si se trata de una nave designada, el nombre y matrícula del buque.

Si las mercancías fueron recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener además:

1.- La expresión, recibido para embarque.

2.- El lugar donde hayan de quedarse mientras sean embarcadas.

3.- La fecha fijada para el embarque.

(artículo 169 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

#### E) TRANSPORTE DE PERSONAS.

"Es aquel en virtud del cual una empresa se obliga a transportar a una persona de un lugar a otro a cambio de una retribución. - Las personas que son transportadas no quedan confiadas a la dirección del porteador, sino en cuanto a la realización técnica del viaje." (75)

---

(75) Rodríguez Rodríguez Joaquín, ob. cit., P. 258.

La responsabilidad del porteador, en el contrato de transportes de personas, no puede ser idéntica al transporte de cosas, ya que - la persona necesita un trato distinto y una mayor seguridad, de ahí que se establezca la obligación del porteador de contratar un seguro para a asegurar a los viajeros.

Los elementos personales del contrato de transporte de personas, es el viajero y el porteador. (76)

El porteador está obligado a dar al pasajero el billete de asiento que será diferente, unos para las personas; y otros para los equipajes, pero todos contendrán el nombre del porteador, la fecha de expedición, los puntos tanto de salida como de llegada, el precio, y el de equipaje tendrá el número y peso de los bultos (artículo 586 del Código de Comercio).

#### F) TRANSPORTE COMBINADO.

Se entiende que existe combinación de transporte, cuando varios porteadores explotan sus líneas con otras empresas, ya sean nacionales o extranjeras, y toman de común acuerdo horarios, rutas, tarifas, expiden documentos directos, e intercambian equipo (artículo 52, fracción II Ley de Vías Generales de Comunicación).

El porteador podrá pactar con otros la conducción de las mercancías, conservando tal carácter con la primera persona que haya con-

---

(76) Cfr. Vázquez del Mercado Oscar, ob. cit., Ps. 162 y 163.

tratado: y el de cargador con relación a la segunda (artículo 577 del - Código de Comercio).

En el transporte combinado, el último porteador está obligado a entregar la carga de acuerdo al conocimiento extendido por el primer porteador, haciendo constar las condiciones en que recibe y entrega la carga, ya que su responsabilidad comienza en el momento que la recibe y termina cuando entrega la carga (artículos 181 y 182 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

### CAPITULO III

#### PROCEDIMIENTO PARA LA CREACION DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE A TRAVES DE UNA CONCESION O PERMISO

El servicio público de transporte es realizado por una empresa organizada, mediante una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de conformidad con la Ley de la materia y sus respectivos reglamentos, para la explotación de una vía general de comunicación.

#### A) LOS SERVICIOS PUBLICOS.

"Público, del latín publicus, significa notorio, patente, manifiesto, potestad, jurisdicción y autoridad para hacer una cosa, con--trapuesto a privado, perteneciente a todo el pueblo, administración común del pueblo o ciudad, conjunto de personas que participan en unas - mismas aficiones o preferencias o concurren a determinado lugar.

Servicio, del latín servitium: acción y efecto de servir, mérito que se hace sirviendo al Estado o a otra entidad o persona. Utili--dad o provecho que resulta a uno de lo que otro ejecuta en atención suya. Organización y personal destinados a cuidar intereses o satisfacer necesidades del público o de alguna entidad oficial o privada." (77)

"Su origen lo tenemos en Francia donde apareció como un cri--terio de interpretación de la regla de la separación de las autoridades

(77) Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española, Madrid 1947, Ps. 1078 y 1197.

administrativas de las judiciales—regla fundamental en el derecho público francés—, consagrada esencialmente en la Ley de 16-25 de agosto de 1790, y en el decreto de 16 Fructidor año III, que prohibía a los tribunales judiciales el conocimiento de litigios administrativos.” (78)

La noción de servicio público, es una de las más discutidas en el derecho administrativo, posiblemente no exista una noción o idea más imprecisa que la relativa al servicio público.

León Duguit (79), considera el servicio público; toda la actividad que realiza el estado cuyo cumplimiento debe ser asegurado, regulado y controlado por los gobernantes. Para Duguit, el estado no es una potencia que manda, una soberanía; sino una cooperación de servicios públicos.

La teoría de Duguit puede criticarse, ya que no toda la actividad que realiza el estado puede considerarse, un servicio público, ya que dentro del estado existen también las funciones legislativa y judicial que no son servicios públicos.

Gastón Jéze, opina que toda la actividad de la administración debe ser considerada como servicio público. Esta noción conceptual no puede aceptarse, porque no toda actividad de la administración pública es servicio público, ya que existen necesidades colectivas que

---

(78) Acosta Romero Miguel, Teoría General del Derecho Administrativo, - Ed. Porrúa, S.A., México 1988; P. 464.

(79) Cfr. Duguit León, autor citado por Diez Manuel María, Derecho Administrativo, Tomo III, Ed. Bibliográfica Omeba, Buenos Aires Argentina - 1967, Ps. 183, 184 y 185.

no se satisfacen por el procedimiento de servicio público.

"Hauriou define el servicio público como un servicio técnico prestado al público de una manera regular y continua para la satisfacción de una necesidad pública y por una organización pública." (80)

Según Serra Rojas (81), el servicio público es una empresa creada y controlada por los gobernantes para asegurar de una manera permanente, regular, a falta de iniciativa privada suficientemente eficaz, la satisfacción de necesidades colectivas de carácter material, económico y cultural que se consideran esenciales y sujetas a un régimen de derecho público.

"Los sistemas conforme a los cuales se puede satisfacer la necesidad colectiva básica son los modos o procedimientos a través de los cuales se realiza la actividad estatal o particular destinada a cumplir la necesidad. Los sistemas varían según el grado de evolución de los estados y el régimen de organización política que tengan. Se han considerado cuatro sistemas: el del estado liberal, que deja a la iniciativa privada el establecimiento y explotación de los servicios públicos; el de concesión de los mismos a los particulares; el de economía mixta o empresa de participación estatal; y el de intervención absoluta del estado en los servicios públicos. En la etapa actual del desarrollo de nuestro país existe la tendencia hacia la prestación de los servicios básicos y fundamentales, por otra parte del poder público y a que la administración intervenga en una gama muy variada de otros servi

(80) Autor citado por Acosta Romero Miguel, ob. cit., P. 468.

(81) Serra Rojas Andrés, Derecho Administrativo, Tomo I, Novena Edición Ed. Porrúa, S.A., México 1979, Ps. 100 y 101.

cios públicos, a través de empresas de participación estatal, pues se considera que de ésta última manera el estado cuenta con los elementos técnicos y con la gestión financiera y de negocios que una empresa privada, además de que los beneficios que pueda producir la explotación del servicio, no acrecerán patrimonios privados sino será un factor más de aprovechamiento de la riqueza pública, en fines de interés general."

(82)

Gabino Fraga (83), sostiene que, los servicios públicos se pueden clasificar en dos grupos: unos que están destinados a ser aprovechados directa e individualmente por los particulares como son los servicios de correos, telégrafos, transportes; en tanto que los otros satisfacen necesidades de toda colectividad y sólo en forma indirecta procuran beneficios a los particulares como son los servicios de defensa nacional, de salubridad, de puertos y de vías generales de comunicación

Para caracterizar el servicio público es necesario la existencia de un régimen jurídico que se integra por los principios de adaptación, de regularidad y continuidad, y el de igualdad de los usuarios.

El principio de adaptación, significa que el servicio debe en todo momento adaptarse a la necesidad que tiende a satisfacer y sufrir las modificaciones que impongan los progresos de la técnica.

El principio de regularidad y continuidad significan que el servicio destinado a satisfacer necesidades duraderas de la colectivi--

---

(82) Acosta Romero Miguel, ob. cit., Ps. 471 y 472.

(83) Cfr. Fraga Gabino, Derecho Administrativo, Ed. Porrúa, S.A., México 1969, Ps. 252 y 253.



dad, debe prestarse con la regularidad que ellas lo exijan. Por último el principio de igualdad requiere que todos los que tengan la necesidad que el servicio satisface, pueden tener acceso en igualdad de condiciones a disfrutar de sus beneficios.

Manuel María Díez (84), dice que la doctrina distingue el - servicio público de la función pública; se dice que la función pública es lo abstracto y general; reservándose, el estado para designar los modos de manifestación de sus funciones, legislativa, ejecutiva, judicial y de su soberanía, asumiendo una actividad específica. En cambio el - servicio público es lo concreto y particular que se caracteriza en una actividad técnica.

Evidentemente el estado tiene que realizar ciertas funciones esenciales que son inherentes a su calidad de tal y que no se conciben sino ejercidas directamente por el mismo, ejemplo la defensa nacional, que no puede concebirse que sea encomendada a los particulares, ni a un en carácter de concesionario.

Los servicios sociales son aquellos que impulsan el desarrollo de la cultura la salud pública y el desenvolvimiento de la previ---sión social.

Los servicios sociales se caracterizan por no perseguir un - fin lucrativo, por estar dirigidos a obtener en forma inmediata un mejoramiento en el nivel de vida de los individuos, especialmente de aque---llos que se encuentran en condiciones menos favorables. Existen servi-

---

(84) Cfr. Díez Manuel María, ob. cit., Ps. 190 y 191.

cios sociales muy variados como los de la enseñanza, asistencia médica, previsión social y bienestar económico.

La realización de estos servicios es por parte del estado y también de los particulares, como son las personas morales (fundaciones o instituciones privadas).

La doctrina diferencia los servicios públicos de los sociales, ya que en los servicios públicos los particulares actúan ejerciendo un derecho propio el cual requiere necesariamente la existencia de una concesión o un permiso.

Los servicios sociales son servicios públicos ya que consisten en prestaciones que realiza la administración para satisfacer una necesidad de interés general.

En los servicios públicos, la prestación que se ofrece al usuario es de carácter material y está constituido por la realización de un servicio o el uso de un medio técnico.

#### B) LA CONCESION DE SERVICIOS PUBLICOS.

"Los orígenes de la concesión son remotos, se hablaba antiguamente de privilegios que otorgaban los soberanos para premiar a sus servidores, por servicios recibidos: generalmente consistían en otorgar ciertas partes del territorio, así se hablaba de concesiones territoriales. En España se precisa con perfiles bien definidos la concesión minera, sobre todo en los territorios coloniales.

En los Estados Unidos Mexicanos, los contratos a través de -

los cuales se otorgaban concesiones, fueron muy utilizados en el siglo pasado.

Así tenemos que, en materia bancaria el primer contrato de - concesión fue el de 29 de julio de 1857, para establecer lo que se deno- minaría Banco de México; en 1864, un contrato - concesión al Banco de - Londres y México; el 23 de agosto de 1881 se celebró un contrato entre el Banco Franco-Egipcio y el Presidente Manuel Gonzalez para establecer un banco de depósito, descuento y emisión, denominado Banco Nacional - Mexicano....." (85)

La Concesión de servicio público, nos dice Vedel (86); es - "un procedimiento por medio del cual una autoridad llamada concedente, confía a una persona llamada concesionario, el cuidado de manejar un - servicio público bajo el contrato de la autoridad concedente, mediante una remuneración que consiste habitualmente en cuotas que el concesiona- rio percibiera de los usuarios del servicio."

En el sistema de concesion, el estado delega un poder jurídi- co a personas privadas, para la realización del servicio concedido; es- ta delegación no significa que el concedente renuncie el ejercicio de - sus facultades, reservándose en todo momento sus poderes de interven- ción y control.

La atribucion le dá al concesionario un derecho personal, - temporal y revocable que serán realizadas por su propia cuenta y riesgo.

(85) Acosta Romero Miguel, ob. cit., Ps. 430 y 431.

(86) Autor citado por Fraga Gabino, ob. cit., P. 254.

1) Naturaleza Jurídica de la Concesión.

El problema de la naturaleza jurídica de la concesión a dado origen a muchas controversias y se han sostenido diversas teorías.

1') La doctrina consideraba la concesión como un acto unilateral del poder público, el concesionario no tiene derechos frente al estado y éste podrá revocarlos o modificarlos sin indemnización; esta teoría, no es aceptable ya que existen la negación total de todo derecho individual.

2') Contrato de derecho publico, esta teoría define la concesión como un contrato administrativo; este contrato tiene una característica especial y es la de crear una relación jurídica compleja; por un lado existe una situación reglamentaria que regula la organización y funcionamiento del servicio, y por otro una situación contractual que se refiere a la condición económica de la concesión.

La teoría del contrato administrativo también ha sido rechazada, ya que la administración concedente impondría al concesionario, - las modificaciones del contrato necesarias al interés general que es la organización misma del servicio público. (87)

"La mayoría de los autores se inclinan hacia el derecho civil y dicen que la concesión administrativa es un contrato; sin embargo esta tesis presenta grandes deficiencias porque en la concesión el estado constantemente está imponiendo nuevas obligaciones al concesionario, situación que no puede concebirse en un contrato, puesto que en éste, -

---

(87) Cfr. Diez Manuel María, ob. cit., Ps. 261, 262, 268 y 269.

una vez aceptadas las cláusulas, éstas no pueden modificarse sin el mutuo acuerdo de voluntad de los contratantes.

La opinión generalmente más aceptada a este respecto, es la de que la concesión es un acto jurídico complejo formado por un acto reglamentario, un acto condición y un contrato.

El acto reglamentario está constituido por la forma de conducta que de acuerdo con las disposiciones legales debe adoptar el particular tanto en el momento de solicitar una concesión, como durante su disfrute; así como por la serie de atribuciones que le corresponde ejercer al órgano administrativo encargado de otorgar la concesión y vigilar el ejercicio de la misma.

Existe un acto condición, porque para el particular tenga de recho a una concesión necesita llenar y cumplir con todos los requisitos que el estado legalmente pueda exigirle.

Existe por último, un contrato, porque lo que le dá forma en última instancia a la concesión es el acuerdo de voluntades entre el órgano estatal y el concesionario." (88)

Para Acosta Romero (89), en la actualidad las concesiones son otorgadas por el órgano de la administración pública por medio de actos administrativos discrecionales, y por lo tanto el particular no pueda pedir su otorgamiento forzoso en virtud de que se encuentra debidamente delimitado por normas establecidas en diversas leyes, reglamen-

---

(88) Martínez Vera Rogelio, Nociones de Derecho Administrativo, Ed. Banca y Comercio, S.A., México 1981, Ps. 194 y 195.

(89) Cfr. Acosta Romero Miguel, ob. cit., Ps. 434 a 437.

to u circulares. En la concesión de servicios públicos la autoridad -  
concedente puede ser de carácter federal, local o municipal.

Agrega este autor que la capacidad del concesionario varía -  
según sea el estado, ya que algunos establecen que sólo podrán otorgar-  
se a los nacionales como es el caso de nuestro país (Ley de Vías Genera-  
les de Comunicación), y en algunos otros estados se otorgan a los nacio-  
nales y extranjeros. El concesionario debe contar con una capacidad -  
técnica y financiera: además deberá sujetarse a un plazo determinado pa-  
ra disfrutar de los derechos derivados de ese acto; también, deberá reg-  
ular personalmente, las obligaciones impuestas como la de aportar los  
elementos necesarios para la ejecución y explotación del servicio.

"El estado también puede concurrir en la aportación de ele-  
mentos para la empresa. Esto lo hace por vía de subvenciones garanti-  
zando determinado interés a los capitales invertidos o concediendo o---  
tra clase de ayudas, como son franquicias fiscales, derecho de ocupa-  
ción de bienes nacionales para el objeto de concesión." (90)

---

(90) Fraga Gabino, ob. cit., P. 260. Subvención - cantidad de dinero -  
dada por el estado a los productores o vendedores de determinados bie-  
nes o servicios de los sectores públicos o privados para obtener artifi-  
cialmente una disminución del precio de venta o de costo. Franquicia -  
exención concedida a una persona para no pagar impuestos ( especialmen-  
te en relación al comercio exterior ) o derechos fiscales por presta-  
ción de determinados servicios. Bines destinados a un servicio público  
- bienes de dominio del poder público a efectos a las necesidades de un  
servicio del estado, de las entidades de la federación o de los municipi-  
os ( art. 767 a 770 del Código Civil para el D.F. ).- Diccionario La-  
rousse Usual, por Ramón García Pelayo y Gross, Ediciones Larousse, Méxi-  
co 1982, Ps. 320 y 706.

Según Acosta Romero (91) la doctrina y la práctica administrativa no coinciden en cuanto al contenido de las nociones de permisos, licencias y autorizaciones ya que se confunden principalmente con el concepto de concesión. El permiso, licencia o autorización es un acto administrativo por medio del cual se otorga a un particular la facultad o derecho para la realización de un acto, y cuyo derecho se encuentra preestablecido, pero para su ejercicio necesita cumplir determinados requisitos señalados en el régimen jurídico: en la concesión el solicitante no tiene ningún derecho preestablecido, ni la autoridad de otorgarla aún cumplidos los requisitos.

## 2) Extinción de la Concesión.

Las concesiones de servicios públicos pueden finalizar de distintos modos de acuerdo con la causa que motive su extinción.

1') Cumplimiento del plazo, la causa normal de extinción de la concesión, es el vencimiento del término que produce la extinción de derechos y obligaciones del concesionario.

2') Caducidad, esta figura se dá cuando el concesionario no ha cumplido las obligaciones contraídas de hacer funcionar el servicio de una manera regular y continua. La caducidad deberá declararse en razón de faltas muy graves del concesionario o de un desconocimiento sistemático de sus obligaciones en la organización técnica y financiera del servicio concedido; por ejemplo, que la concesión sea cedida sin la a--

---

(91) Cfr. Acosta Romero Miguel, ob. cit., Ps. 505, 506 y 507.

probación del órgano concedente.

3') Rescate, es un acto administrativo mediante el cual la autoridad recupera los bienes que había concedido, y el estado deberá indemnizar al concesionario. El rescate se lleva a cabo antes de la terminación del plazo. (92)

4') Rescisión, es la facultad que tiene una de las partes en un contrato o convenio para darlo por terminado, si la otra incurre en incumplimiento de sus obligaciones.

5') Revocación, es la falta de cumplimiento de las obligaciones que le impone el régimen jurídico al concesionario. (93)

6') Quiebra del Concesionario, "la quiebra del concesionario en la empresa que presta los servicios o explota los bienes, puede traer también la extinción de la concesión y se estima que en estos casos las autoridades cuando se trata de servicios públicos de gran trascendencia para la colectividad, deben asegurar la continuidad de los mismos.

7') Derecho de Reversión, una vez concluida la concesión opera el derecho de reversión que es una institución administrativa que opera en las concesiones y consiste en que una vez transcurrido el plazo de la concesión, los bienes afectos ya sea al servicio público, o a la explotación de bienes del estado, pasan a ser propiedad de éste, sin necesidad de contraprestación alguna." (94)

---

(92) Cfr. Díez Manuel María, ob. cit., Ps. 296, 297 y 299.

(93) Cfr. Acosta Romero Miguel, ob. cit., Ps. 446, 447 y 448.

(94) Acosta Romero Miguel, ob. cit., Ps. 443 y 447.



C) LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

La Ley de Vías Generales de Comunicación de 30 de diciembre de 1939, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940, está integrada por siete libros que comprenden, respectivamente: 1.- Disposiciones Generales; 2.- Comunicaciones Terrestres; 3.- Comunicaciones por Agua; 4.- Comunicaciones Aéreas; 5.- Comunicaciones Eléctricas; 6.- Comunicaciones Postales; y 7.- Sanciones.

En el libro primero de la Ley se regulan en una forma general el establecimiento y explotación de los servicios públicos que operan en las vías generales de comunicación, así como también se reglamentan otras materias relacionadas con dichas vías.

Los libros segundo al sexto se refieren; en particular, a cada uno de los diversos servicios que pueden prestarse en las vías de jurisdicción federal.

Las infracciones a la ley citada se sancionan en la forma establecida en el libro séptimo, en el que se señala la sanción aplicable a cada caso concreto.

Las vías generales de comunicación son en términos generales y con los requisitos que para algunas de ellas fija el artículo 19 de la ley, las siguientes:

- I.- Los mares territoriales;
- II.- Las corrientes flotantes y navegables y sus afluentes - que también lo sean;
- III.- Los lagos, lagunas y esteros, flotables o navegables;

- IV.- Los canales destinados o que se destinen a la navegación;
- V.- Los ferrocarriles;
- VI.- Los caminos;
- VII.- Los puentes;
- VIII.- El espacio nacional en que transiten las aeronaves;
- IX.- Las líneas telefónicas;
- X.- Las líneas conductoras eléctricas y el medio en que se propagan las ondas electromagnéticas, cuando se utilizan para verificar comunicaciones de signos, señales, escritos, imágenes o sonidos de cualquier naturaleza; y
- XI.- Las rutas del servicio postal.

El artículo 39, establece que las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas, quedan sujetos a los poderes federales, quien corresponde ejercitar las facultades del ejecutivo federal a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para el otorgamiento, interpretación, cumplimiento, modificación y caducidad de concesiones; otorgamiento y revocación de permisos; inspección y vigilancia, expropiación; aprobación, revisión y modificación de tarifas, circulares, horarios y en general todos los documentos relacionados con la explotación de vías de comunicación; registro; venta de las vías y medios de transporte, así como todas las cuestiones que afectan a su propiedad; vigilancia de los derechos de la Nación respecto de la situación jurídica de los bienes sujetos a revisión en los términos de esta ley o de las concesiones respectivas; infracciones a la ley o a sus re-

glamentos: y en general toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías generales de comunicación y medios de transporte.

"Esta ley debe considerarse como un auténtico código de transporte, por su extensión y por lo contenido, reafirma esta conclusión - el artículo 40, que dice que 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 decidirá: por los términos mismos de las concesiones y los contratos; por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales; a falta de disposiciones de esta legislación, por los preceptos del Código de Comercio: en defecto de unos y de otros, por los preceptos de los Códigos Civil del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles; y en su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata.

Este artículo que es fundamental, puesto que enumera e indica el orden de prelación de las fuentes legislativas relativas a esta materia, tiene numerosos aspectos, en cuanto a través advertimos que el Código de Comercio mexicano pasa a la categoría de fuente auxiliar del contrato de transporte y vemos como en la fracción V se hace una interesantísima alusión a las necesidades mismas del servicio público, lo que constituye una auténtica remisión a los intereses en presencia como fuerza legislativa y de interpretación.

Este orden de prelación y primacía naturalmente de las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación sólo tiene aplicación a los contratos que se realizan con ocasión de transportes efectua

dos sobre vías generales de comunicación.

La materia relativa a transportes por vías generales de comu-  
nicación se considera como federal y sometida a la competencia de los tribunales de la federación (veáanse artículos 3 y 5 L.V. de C.).

Existen numerosísimas disposiciones sobre transporte terrestre, que si bien tiene preponderantemente carácter administrativo, no dejan de tener aunque aislados preceptos aplicables al contrato de transporte. Así ocurre con el reglamento general de ferrocarriles, reglamento de tránsito, en los caminos nacionales y muchos más." (95)

De acuerdo con el artículo 8º, la explotación de las vías ge-  
nerales de comunicación y los medios de transporte requieren concesión o permiso del ejecutivo federal a través de la Secretaría de Comunica-  
ciones y Transportes.

El establecimiento y explotación de las vías generales de co-  
municación se sujetará a un plan general que responda a las necesidades de la economía nacional. Este plan tiene por objeto orientar la explotación de las vías generales de comunicación hacia aquellas zonas de ma-  
yor potencialidad económica que carezcan de medios de transporte expedí-  
tos, dándole especial atención a las vías de enlace y alimentación, el mismo plan sujeta el establecimiento de nuevas vías o servicios a estu-  
dios de carácter económico con el objeto de determinar si la nueva vía o servicio no afectarán la explotación de otros existentes, cuando és-  
tos satisfagan con eficacia las necesidades del transporte de la región

---

(95) Rodríguez Rodríguez Joaquín, ob. cit., Ps. 237 y 238.

se estudiarán también las perspectivas del tráfico inicial, las riquezas naturales susceptibles de aprovechamiento, planeando su explotación las posibilidades de colonización y el estado de la propiedad territorial que habrá de beneficiarse con la nueva vía de comunicación.

Los permisos se otorgan para explotar vías o medios de comunicación que no realicen un servicio público; o para aquellos que efectuándolo no ameriten el otorgamiento de una concesión para funcionar, - ya por la naturaleza misma del servicio, su corta duración, etc., señalándose en el artículo 99, los casos de otorgamiento de dichos permisos, o sea para los ferrocarriles y caminos particulares que se construyeron dentro de los cien kilómetros de la frontera o dentro de la zona de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas, las aeronaves que se dedican exclusivamente a usos particulares del permisionario, a experimentación o al servicio privado de fincas rústicas o negociaciones industriales; las estaciones radiodifusoras culturales, las de experimentación científicas y las de aficionados; las aeronaves que hagan servicio internacional en los términos de las convenciones o tratados respectivos; los vehículos destinados al servicio de transporte en los caminos.

Las concesiones para la explotación de vías generales de comunicación, de acuerdo con el artículo 122, sólo se otorgan a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a las leyes del país que en el caso de tener o llegar a tener socios extranjeros se considerará como nacionales respecto de la concesión.

Los concesionarios deben realizar por sí mismos la explotación de las vías generales de comunicación, y la Secretaría de Comunica

ciones y Transportes solamente puede autorizar la cesión de los derechos y obligaciones estipulados en la concesión, cuando a su juicio fuere conveniente, siempre que la concesión haya estado vigente cinco años por lo menos y el beneficiario haya cumplido todas sus obligaciones. - El artículo 139 se refiere a estas cuestiones.

El procedimiento para el otorgamiento de una concesión, según los artículos 14 a 17, es el siguiente: presentación de solicitud del interesado; fijación por la Secretaría de un depósito en efectivo que debe constituir al solicitante como garantía de que continuará los trámites para obtener la concesión; se realiza un estudio técnico y si el resultado de éstos fuera favorable, con las modificaciones que acuerde la Secretaría se publicará en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación, la solicitud del interesado, para que los que pudieran resultar afectados presenten sus observaciones; si no se presentan objeciones de terceros o no son de tomarse en cuenta éstas, se otorgará la concesión. Se publica la concesión con exposición de los fundamentos tomados en cuenta para otorgarla y el programa a que habrá de sujetarse la explotación, y el concesionario deberá garantizar con un depósito y otra garantía el cumplimiento de sus obligaciones.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá modificar las tarifas cuando el interés público lo exija, oyendo previamente a las empresas afectadas y siempre y cuando las modificaciones del servicio no comprometa la costeabilidad de la explotación, requisito señalado en el artículo 20.

El gobierno federal podrá dar ayuda económica a los concesionarios, en los términos del artículo 28. Dicha ayuda será conforme a lo dispuesto por la Ley Orgánica del Presupuesto u otras leyes especiales, oyendo a los posibles afectados e interesados, y sólo cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, previo estudio del caso y por acuerdo del C. Presidente de la República, declare que la vía del servicio es de urgente creación o requiere inmediato estímulo.

Los artículos 29 a 34, 36 y 37 señalan las causas de caducidad de las concesiones, el procedimiento para declarar dicha caducidad y los efectos de la misma, como es el caso de un beneficiario de una concesión que se hubiera declarado caduca, quien estará impedido para solicitar una nueva; a juicio de la Secretaría; de uno a cinco años, a partir de la fecha de declaración de caducidad.

La explotación de los servicios se hace conforme a tarifas, horarios y reglas autorizadas previamente por la Secretaría, en la forma dispuesta por los artículos 48, 49, 50 y 55 a 61.

Como consecuencia de las funciones que la ley otorga a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como órgano regulador de los servicios públicos establecidos o que establezcan en las vías de comunicación y medios de transporte, el artículo 51 consagra el principio de que la Secretaría está facultada para introducir a las condiciones conforme a las cuales se haga el servicio público de comunicación, todas las modalidades que dicte el interés del mismo, tomándose en cuenta las posibilidades económicas de las empresas. Asimismo nos señalan los artículos 52 y 53 que los concesionarios, con la previa aprobación de la Se

cretaría de Comunicaciones y Transportes podrán explotar y enlazar sus vías o instalaciones en combinación con otras empresas ya sean nacionales o extranjeras, existiendo combinación de común acuerdo en establecer tarifas unidas o combinadas, horarios, itinerarios e intercambio de equipo, cuando el interés público así lo exija, oyendo previamente a los afectados.

El artículo 62 dispone, que desde que una empresa queda autorizada para poner en explotación sus líneas, instalaciones, o vehículos y se han aprobado sus horarios y tarifas, no podrá rehusarse a prestar el servicio a quien lo solicite, a menos que el peticionario no satisfaga las condiciones necesarias, que la Secretaría con base legal disponga, o a petición fundada de las mismas empresas.

Los servicios públicos deben prestarse por el orden en que sean solicitados, pudiendo alterarse este orden sólo cuando lo autorice la ley o sus reglamentos o por razones de interés público sea así necesario.

El artículo 66 dispone que al recibir mercancías para su transporte, las empresas porteadoras extenderán al remitente una carta de porte o de conocimiento.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes aprobará las bases constitutivas, estatutos y reglamentos de las sociedades que exploten vías generales de comunicación, asimismo autoriza a las empresas para allegarse de fondos para destinarlos a la explotación del servicio ya sea aumentando el capital, por medio de emisión de acciones, o bien emitiendo obligaciones, o empleando cualquier otro medio legal para ob-



tener dichos fondos; en la inteligencia de que todas las obligaciones -  
contraídas para adquirir fondos o las de cualquier otro género, no con-  
tendrán para su completa amortización, plazo mayor que el correspondiente  
a las primeras nueve décimas partes del total del tiempo que se haya  
fijado de duración de la concesión, excepto en los casos de empresas no  
sujetas a la reversión, así lo señalan los artículos 86 y 90.

La ley también prevee en su artículo 92 que también pueden -  
constituírse hipotecas u otros gravámenes reales sobre todas las líneas  
y vehículos y demás bienes que formen el sistema de la empresa, o sobre  
una parte solamente de sus sistemas, por un término igual señalado anterior  
mente, debiendo las empresas comunicar a la Secretaría todos los acto  
s y contratos que pretenda celebrar en ejercicio de estos derechos -  
que se le confieren.

El artículo 89 consagra el principio de la reversión de los  
bienes destinados a la explotación de las concesiones, al vencimiento -  
del término señalado, en las mismas. Estete es que se estima que la fi-  
jación del término de duración de una concesión se hace tomando en cuenta  
el plazo necesario para que la amortización del capital invertido en  
la explotación, lo que se considera que si el concesionario recupera dicho  
capital obteniendo utilidades, la Nación obtenga las estaciones, almac  
enes, talleres, y vías, etc., en buen estado para continuar la explota  
ción.

Las concesiones para el establecimiento y explotación de servi  
cios públicos de comunicación, se otorgarán de acuerdo a los plazos -  
establecidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que no

podrán exceder de los siguientes términos:

FERROVIA RILES (artículo 129)	70 años como máximo.
TRANVIAS (artículo 141)	50 años como máximo.
CAMINOS (artículo 154)	10 años como máximo.
COMUNICACIONES AEREAS (artículo 334)	30 años como máximo.
COMUNICACIONES ELECTRICAS (artículo 374)	50 años como máximo.

El artículo 117 señala que compete exclusivamente a la Secretaría de comunicaciones y Transportes, la inspección técnica y administrativa, sobre las empresas de vías generales de comunicación. Al efecto, se dan facilidades a los inspectores para que puedan viajar en los vehículos de los concesionarios. Las empresas deberán presentar un informe anual que permita conocer la forma de explotar el servicio en relación con los intereses públicos y del gobierno que tiene participación en los ingresos. Se obliga también a las empresas concesionadas a proporcionar a los inspectores todos los informes relativos a expediente, estudios, planos, libros de actas y todos los documentos concernientes a la situación económica y financiera de la empresa y permitirles el acceso a sus oficinas, talleres y demás dependencias.

En materia de autotransporte federal, el artículo 152, nos -

dice que la explotación de caminos se llevará a cabo mediante concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por ciudadanos mexicanos o sociedades constituidas por éstos conforme a las leyes del país, cuyo capital esté total o parcilamente representado por acciones nominativas.

Tanto personas físicas como los socios podrán gozar de una o más concesiones, pero no podrán exceder de cinco vehículos para cuya explotación se conceda, ya sea que operen o no en la misma ruta y sin perjuicio de las sumas que fuere necesario aportar para el establecimiento de los servicios accesorios.

El solicitante que se proponga efectuar la explotación del servicio de autotransporte federal estará condicionado a formar parte de una sociedad con todos aquellos concesionarios que presten idéntico servicio, para realizar la explotación conjunta de la misma ruta o tramo, salvo el caso que un sólo concesionario pueda servir la ruta con el número de vehículos establecidos por la ley.

Las concesiones se otorgarán atendiendo al orden en que hubieran sido solicitadas, prefiriendo a las personas vinculadas con su domicilio de las regiones o zonas que habrán de abarcar los servicios, en igualdad de condiciones se preferirá a las personas que ofrezcan mayor calidad de equipo y servicios accesorios como terminales, bodegas, estaciones. Por estar en mejor condición de prestar y garantizar el servicio público.

La concesión se otorgará para cualquiera de los servicios siguientes:

Transporte de Personas:•

- a) Servicio de primera:
- b) Servicio de segunda:
- c) Servicio exclusivo de turismo.

Transporte de Carga:

- a) Servicio de carga:
- b) Servicio de express.

Transporte de Personas y de Carga:

Servicio mixto.

Entendiéndose por servicio mixto es aquel que se presta tanto para el transporte de personas y cosas en un mismo vehículo.

CAPITULO IV  
TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS

A) ANTECEDENTES.

"El transporte multimodal internacional existe desde la antigüedad. Según registra la historia, el templo de Salomón se construyó en el siglo X antes de la era cristiana con materiales que los fenicios transportaron en sus barcos hasta Sidón y que desde ahí se acarrearón con camellos hasta Jerusalén.

La constante evolución del transporte, paso a paso con la de la propia humanidad, afecta siempre sus bases institucionales y hace evidentes los intereses y contradicciones de los países y grupos sociales. En los últimos años el transporte multimodal internacional, como resultado del avance tecnológico en el campo de los transportes, a su vez ha sufrido cambios importantes." (96)

B) CONCEPTO.

"Se dice que una carga realiza un transporte multimodal cuando se utiliza más de un modo de transporte en su trayecto de origen o destino. Si ambos puntos se ubican en diferentes países, se le denomi-

---

(96) Scheinvar Isaac, La Convención del Transporte Multimodal Internacional, Revista de Comercio Exterior, V. 29, Núm. 9, México Septiembre 1979, P. 986.

na internacional. Por modos de transporte se designan las formas de -  
transportación relacionadas con un cierto tipo de infraestructura fisi-  
ca o medio natural, como el aéreo, ferroviario, carretero, marítimo, -  
fluvial y por ductos." (97)

C) EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL MEDIANTE EL USO DE CONTENEDOS  
RES.

Terminada la segunda guerra mundial, el gobierno de los Estados  
Unidos de América decidió dar ayuda económica a Europa occidental y  
el Japón; para su reconstrucción preparó el Plan Marshall. Europa con-  
taba con técnicos altamente calificados para iniciar el desarrollo eco-  
nómico que la guerra había detenido.

Alemania estaba destruida totalmente; no contaba con un sis-  
tema de transporte, pero con el desarrollo del proceso de reconstruc-  
ción, se creó un servicio de transporte combinado tomádo en cuenta -  
las necesidades que existían; alcanzando grandes proporciones.

En 1948 el problema del transporte se generaliza en toda Eu-  
ropa; la Cámara de Comercio internacional convoca a reuniones, estudios  
por juristas europeos en el Instituto Internacional para la Unificación  
del Derecho Privado (UNIDROIT), para hayar solución a los problemas -  
planteados por el transporte combinado internacional; se elaboró un an-  
teproyecto sobre el contrato de transporte internacional de mercancías  
por carretera. El texto final se firmó en la Conferencia de Ginebra en  
(97) Scheinvar Isaac, ob. cit., P. 986.

1956 y al que se anexó un protocolo en el que los gobiernos de Europa se comprometieron a negociar un convenio sobre un contrato de transporte combinado.

Mientras tanto el transporte marítimo sufre un cambio radical al introducirse el sistema Roll-on / Roll-off, que consiste en buques provistos de rampas para que los diversos medios de autotransporte se introduciesen por sí mismos al navío pudiendo cargar o descargar los contenedores. (98)

El contenedor es una caja rectangular cerrada de gran seguridad que permite cargar y descargar el mayor número de mercancías; las paletas son plataformas dobles, sobre las cuales se deposita la carga. (99)

Según José E. Salgado Salgado (100), en el año de 1958 se constituye la primer empresa norteamericana con el servicio de portacontenedores Sealand-Service, Inc.; en 1965 alcanzó un gran desarrollo que se empezaron a construir buques a escala mundial formándose nuevas empresas como la Atlantic Container Line, Overseas Container Limited, United States Lines, Moore Mc Cormack Lines, Inc., Showa Shipping Co. LTD. y Matson Navigation Co., pero con ésto se enfrentaron a un nuevo problema los países desarrollados que eran los que utilizaban este sistema, -

---

(98) Cfr. Salgado Salgado José E., El Proyecto de Convenio de Transporte Combinado de Mercancías, sus Implicaciones para los Países en Vías de Desarrollo, Boletín del Centro de Relaciones Internacionales, México, Marzo 1972, Ps. 72 y 73.

(99) Cfr. Scheinvar Isaac, ob. cit., P. 987.

(100) Cfr. Salgado Salgado José E., ob. cit., Ps. 73, 74, 75 y 76.

por ejemplo:

- a) La seguridad de los productos transportados mediante este sistema.
- b) La necesidad de crear un contenedor con una medida estándar sobre las dimensiones de las cajas, así como su forma, tipo y material a fin de facilitar su transporte.
- c) Clasificación arancelaria de la caja.
- d) Dificultad en la identificación de marcas y contenido.
- f) Documentación que se emplearía para su transporte.

Los países desarrollados en el servicio combinado acudieron al seno del Comité Marítimo Internacional (CMI), que elaboró un proyecto de contrato de transporte combinado de contenedores, y en el que se declaró que el transporte multimodal traería como beneficios el aprovechamiento de los diversos medios de transporte; como es el terrestre, marítimo y aéreo, siendo aprobado el texto en la Conferencia Internacional de Tokio.

El Comité Marítimo Internacional (CMI), se basó en la elaboración de su texto en las reglas de unificación en materia de conocimiento de embarque firmado en Bruselas Bélgica el 25 de agosto de 1924, modificado el 23 de febrero de 1968; con éste se perseguía crear un documento representativo de mercancías, semejante al conocimiento de embarque. En la creación del proyecto no se tomó en cuenta a los países en vía de desarrollo y su problemática que representaba ajustarse a este nuevo sistema de transporte.

La Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas -



(CEPE), solicita al Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), que reuniera a todos los organismos internacionales relacionados con la materia para la elaboración de un proyecto de convención e fin de satisfacer a todos los participantes; pero las desventajas se presentaban a los países en vías de desarrollo en caso de a doptarse tal convenio.

En la segunda Reunión Ministerial del Grupo de los Setenta y Siete celebrada en Lima, Perú, del 28 de octubre al 6 de noviembre de 1971, los países en vías de desarrollo decidieron tomar las medidas necesarias para detener el proyecto en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo que se celebró en Santiago de Chile, por no tomárseles en cuenta para su elaboración y estar en contra de sus propios intereses, en virtud de que estas empresas tienen sucursales en todo el mundo y desplazan a las empresas nacionales, ya que cuentan con mayor equipo y el costo de los fletes son menores. Cabe hacer notar que también la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), recomendó a los gobiernos asociados a ese organismo no adoptar este proyecto de convenio.

D) PROYECTO DE CONVENIO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL COMBINADO DE MERCANCIAS (TCM).

Este brevísimos proyecto, en su texto nos señala que el contrato de transporte combinado deberá contener:

- a) En su encabezado la designación, documento CT, en base a

la Convención (TCM), y con ésto se entenderá que el transporte de las mercancías se llevará a cabo utilizando dos o mas medios de transporte, cuando el lugar de destino sea en otro estado.

b) Nombre y domicilio del empresario de transporte combinado y del remitente.

c) La nacionalidad del remitente y del consignatario.

d) Lugar de entrega de las mercancías y el de su destino.

e) Descripción de la carga, marcas, piezas, bultos, peso bruto y el estado de las mercancías no embaladas.

f) Declaración de su valor.

g) Lugar y fecha de expedición del documento.

Las consecuencias que se presentarían en caso de adoptar el convenio de transporte internacional combinado de mercancías, son las siguientes:

a) Los países en vías de desarrollo no se encuentran capacitados tecnológicamente y económicamente pues significaría grandes inversiones.

b) Algunos países no cuentan con una legislación interna que los proteja de este sistema de transporte.

c) Se deja en manos de intermediarios el comercio exterior que son los países desarrollados.

d) Las flotas mercantes de las grandes potencias serán las beneficiadas ya que irán desplazando a los países menos desarrollados.

e) El contenedor desplaza la mano de obra en los puertos.

(101)

(101) Cfr. Salgado Salgado José E., ob. cit., Ps. 78, 79, 80, 87 y 88.

E) CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO.  
(SANTIAGO DE CHILE 1972).

"Durante la III Conferencia se aprobaron resoluciones en materia de desarrollo de puertos, transporte internacional combinado de mercancías, fomento de las marinas mercantes y fletes.

Por lo que se refiere al desarrollo de puertos, se tomaron medidas tendientes a buscar la mejor utilización de la infraestructura portuaria de los países en desarrollo y asegurar el ahorro de costo de operación con el que se benefician las compañías navieras como resultado de las mejoras que se introducen en los puertos se reflejen en una reducción de los fletes.

La resolución adoptada en materia de transporte internacional combinado de mercancías está encaminada a propiciar que durante el segundo período extraordinario de la Comisión de Transporte Marítimo, se tomen en cuenta los puntos de vista de los países en desarrollo en el estudio elaborado por el Secretario General de las Naciones Unidas sobre la Convención del Transporte Internacional Combinado de Mercancías." (102)

(102) Mishra L.N., Transporte Marítimo, Revista Secretaría de Industria y Comercio, México Mayo 1972, P. 79.

F) CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA ELABORACION DE UN CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL, (GINEBRA SUIZA, 1980).

"México firmó un convenio referente al transporte multimodal internacional en 8 de mayo de 1980, en Ginebra Suiza, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. El convenio firmado por Mexico entrará en vigor después de que treinta naciones hayan firmado el convenio, el cual contiene todas las disposiciones referentes a lo que es el transporte multimodal internacional, las definiciones, su ámbito de aplicación, los documentos necesarios que se requieren para realizar este tipo de transporte, la responsabilidad del transportista, la garantía proporcionada por el expedidor, el período de responsabilidad y los trámites correspondientes por daños y averías, establece también a que autoridad deberán someterse las partes en conflicto los procedimientos de arbitraje y las cuestiones aduaneras que se necesiten para este tipo de transporte." (103)

G) EVOLUCION Y APLICACION DE LA TECNOLOGIA EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA.

El gran desarrollo del comercio internacional ha tenido un -

---

(103) Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, - Conferencia de las Naciones Unidas para la Elaboración de un Convenio - sobre el Transporte Multimodal Internacional, 1980. ONV., P. 56.

importante efecto en la evolución de la tecnología del transporte, las exportaciones mundiales han tenido un mayor crecimiento, debido al empuje tecnológico de los países desarrollados.

Uno de los aspectos que abarca la moderna tecnología del transporte de mercancías es la llamada unitarización, que consiste en agrupar los bultos en unidades más grandes como son los contenedores y paletas o tarimas, que facilitan su movilización obteniendo mayores rendimientos operacionales. Se afirma que la velocidad de carga y descarga en los puertos, por cuadrilla o grúa-hora es de 15 toneladas por carga fraccionada, de 60 para paletas y de 200 para contenedores: un mueble típico de carga fraccionada puede movilizar un promedio de 120,000 ton. por año, mientras que uno de contenedores llega a 480,000 ton., es decir cuatro veces más.

La utilización de contenedores en el comercio, ha proporcionado importantes ahorros, como la rotación de los barcos en la carga y descarga, la disminución de daños y robos.

Para la aplicación de las nuevas técnicas es necesario realizar importantes inversiones en la ampliación de líneas de ferrocarriles autotransportes, grúas especiales, patios donde depositar los contenedores, centros donde se puedan agrupar en un mismo contenedor distintos bultos que tienen un mismo destino.

La unitarización de la carga crea condiciones significativas en la disminución de daños durante el recorrido, trasbordo y en las terminales, la de incrementar con mayor rapidez los envíos y reducir la estadía de los buques en los puertos. Con el transporte a través de con-

tenedores el operador del transporte multimodal internacional (OTMI), - obtiene mayores beneficios ya que cuenta con sus propias líneas de comunicación, y puede coordinar más fácilmente los diversos medios de transporte; él sólo asume la responsabilidad de la mercancía a través de un sólo contrato. (104)

H) REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL EN MÉXICO - (PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL DIA 16 DE AGOSTO DE 1982, ENTRANDO EN VIGOR EL DIA SIGUIENTE).

1) Abrogación y Derogación de Normas.

El reglamento para el transporte multimodal internacional en su artículo segundo transitorio establece que abroga el reglamento para el transporte multimodal internacional mediante el uso de contenedores, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de julio de 1979.

El ordenamiento en estudio deroga las disposiciones administrativas en lo que le opongan, según su artículo tercero transitorio.

2) Considerandos.

El intercambio de mercancías en el comercio internacional - que se realice por diversos medios de transportes, exige que se coordinen de manera tal que se preste un servicio integrado y eficiente, ga-rantizando al usuario la seguridad de sus mercancías desde que la entre

---

(104) Cfr. Scheinvar Isaac, ob. cit., Ps. 986, 987, 989.

ga se hace al porteador hasta que llega a su destino.

Este reglamento tuvo como base el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, mediante diversos modos de transporte. México suscribió y aprobó tal convenio.

### 3) Contenido del Reglamento.

El reglamento para el transporte multimodal internacional está integrado por seis capítulos; el primero se refiere a las disposiciones generales; el segundo regula como debe constituirse el operador del transporte multimodal y sus obligaciones; el tercero trata las responsabilidades en que incurre el operador (porteador); el cuarto, toca a las maniobras de carga y descarga; el quinto, como se integra la Comisión de Transporte Multimodal; y el sexto alude a la coordinación administrativa.

### 4) Disposiciones Generales.

Existe la presunción de que el transporte de mercancías unitarizadas, será multimodal cuando tengan origen o destino en el extranjero.

Se aplicará al movimiento de mercancías en transporte multimodal de puertos marítimos nacionales, terminales, bodegas o cualquier otra instalación que sirva para realizar maniobras de carga y descarga, asimismo todos los vehículos y contenedores que hayan sido importados para la realización del transporte multimodal internacional y sólo po---

drán usarse en territorio nacional por un concesionario nacional; estos operadores podrán celebrar contratos con porteadores extranjeros siempre y cuando cumplan con los requisitos que establece la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (artículos 19 y 40).

5) Operadores de Transporte Multimodal.

Lo será, la persona moral pública o privada, autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes: el operador deberá contar por lo menos con dos medios de transporte.

La Secretaría podrá autorizar a los operadores de transporte multimodal internacional para que realicen sus actividades dentro del territorio nacional debiendo acreditar haberse constituido conforme a las leyes mexicanas: si los socios que la componen son personas morales deberán ser sociedades mexicanas: en la escritura constitutiva constará que las aportaciones, acciones o partes sociales que integran el capital social serán nominativas: el administrador o los integrantes del Consejo de Administración, directores o gerentes serán siempre mexicanos: presentar estudios y proyectos económicos y técnicos de las áreas de operación en las que pretende el operador de transporte multimodal internacional lleven a cabo sus actividades para la consecución de sus fines, etc. (artículo 6º).

En el Código de Comercio, el operador se conoce con el nombre de porteador. A pesar de que en el reglamento de transporte multimodal no se hace referencia a los derechos y obligaciones de las personas que intervienen en el contrato relacionadas con el transporte, el -



Código citado si los establece, por lo que en ese sentido tendrá aplicación supletoria en lo conducente, los artículos 589, 590, 591, 595 y 596 del Código de Comercio, ya estudiados.

10) Obligaciones del Operador de acuerdo con el Reglamento.

Debe presentar anualmente ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes un informe que contenga todos los datos técnicos y administrativos respecto a los doce meses anteriores sobre la operación del servicio que presta; proporcionar información a los inspectores; someter ante la Secretaría la aprobación de sus contratos de adhesión y los convenios que celebre con empresas extranjeras; sujetarse a las tarifas legalmente autorizadas; contratar con los concesionarios o permisionarios de los servicios de autotransporte federal a través de las centrales de servicio de carga; coordinarse o combinarse con otros operadores de transporte multimodal o internacional para que el servicio sea eficiente y cuando el interés público así lo exija; contratar con las personas autorizadas para las maniobras de carga o descarga; informar la designación de sus agentes o representantes en el extranjero; adquirir la autorización cuando la prestación del servicio de transporte multimodal, cuyo origen o destino sea la República Mexicana y tuviera razones para no utilizar total o parcialmente puertos marítimos mexicanos explicando en cada caso sus motivos. (artículo 70)

Gran parte de estas obligaciones se encuentran también reguladas por la Ley de Vías Generales de Comunicación en sus artículos 117 y 120.

El Código de Comercio no hace mención de las obligaciones

del porteador ante cualquier autoridad, ni establece requisitos previos para poder celebrar un contrato de transporte. Las obligaciones que le señala este Código, son ante el cargador y el consignatario, respecto a la verificación del transporte.

Otra obligación es la de expedir al usuario del servicio, el documento de transporte multimodal internacional de mercancías, cuando se haga cargo de las mercancías para su transportación. (artículo 13)

El documento de transporte multimodal internacional de mercancías deberá contener, entre otros datos, los siguientes:

- a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas, números de bultos o piezas, peso y estado de los mismos.
- b) Nombre y domicilio del operador del transporte multimodal internacional.
- c) Nombre y domicilio del expedidor y destinatario.
- d) El lugar y la fecha en que el operador del transporte multimodal internacional recibe las mercancías para su transporte.
- e) El lugar y la fecha de entrega de las mercancías cuando haya sido acordado por las partes.
- f) Deberá contener el documento una cláusula donde se indique que es negociable o no.
- g) El flete correspondiente a cada modo de transporte que deba utilizarse para su transportación y señalando de quien deba pagarlo.
- h) Los modos de transporte, los trasbordos y la ruta que deberá seguir la mercancía, si se conoce en el momento de expedir el docu

mento.

i) Una clausula donde se señale que el contrato de transporte multimodal internacional está sujeto a este reglamento y a la legislación mexicana, como la Ley de Vías Generales de Comunicación, Código de Comercio, etc., si no será nulo.

j) Lugar y fecha de expedición del documento, y la firma - del operador o de la persona autorizada.

El Código de Comercio llama a este documento, carta de porte (artículo 581) y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos la denomina conocimiento de embarque (artículo 168). La Ley de Vías Generales de - Comunicación, en su artículo 66, las llama según el medio del transporte que se utilice, carta de porte o conocimiento.

En cuanto al contenido exigido legalmente de la carta de porte y del documento de transporte multimodal, resaltan las diferencias - en que, en la primera, se puede establecer una indemnización en caso de retardo, lo que no se prevee en la segunda; en el documento de transporte multimodal, se podrá determinar el itinerario previsto, modos de - transporte y puntos de trasbordo si se conocieren, además una cláusula, donde se indique si es negociable o no, situaciones no contenidas en la carta de porte.

2') Derechos del Operador de acuerdo con el Reglamento.

Tendrá derecho a repetir en contra de los demás porteadores, cuando exista una pérdida total o parcial, cuando sufran daños o averías o demora en su entrega la mercancía. (artículo 10 en concordancia con el artículo 90)

El operador del transporte multimodal internacional podra señalar en el documento que expida, una reserva en la que especifique los motivos que tenga para sospechar que el usuario no ha proporcionado los datos necesarios o son inexactos de las mercancías que ha tomado bajo su custodia. (artículo 14)

En el reglamento de transporte multimodal los derechos del operador serán en contra de los demás operadores, tomando el primero, el carácter de cargador de acuerdo a lo que establece el artículo 577 del Código de Comercio y el artículo 181 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

3') Responsabilidades del Operador de acuerdo con el Reglamento.

Desde el momento que reciba las mercancías para ser transportadas y hasta el momento de entregarlas al destinatario, el operador del transporte multimodal internacional será responsable de la pérdida total o parcial, de los daños o averías, y de la demora. (artículo 90)

En el artículo 590, fracciones IV, VIII y IX del Código de Comercio se establece la responsabilidad del porteador, por daño, avería o pérdida, por su culpa o negligencia.

El artículo 182 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos señala que cada porteador hará constar en el conocimiento de embarque, los términos y condiciones en que recibe y entrega la carga, pues sólo será responsable por las pérdidas o averías de la mercancía, cuando ésta se encuentre en su poder, salvo pacto en contrario.

Cuando se deban a vicios ocultos o bien como consecuencia de

caso fortuito o fuerza mayor, el operador del transporte multimodal no será responsable de las pérdidas, daños o averías o de las demoras que sufran las mercancías. (artículo 11), en concordancia con el artículo 591, fracción III del Código de Comercio.

En el Reglamento de Transporte Multimodal se habla sobre la excepción de responsabilidad del operador en caso de pérdida, daños o averías, demoras o cuando se deba a vicios ocultos de las mercancías (artículo 11). En el Código de Comercio, en sus artículos 588, fracción IV y 590, fracción VIII, se señala la no responsabilidad del porteador, en los mismos casos que regula el citado reglamento. En la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 72, establece la responsabilidad limitada, cuando el cargador declare una mercancía de un valor inferior o superior al realmente embarcado; la cual también es regulada por los artículos 177 y 178 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

#### 6) Revocación de la Autorización.

La figura de la revocación será declarada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de conformidad con el artículo 34 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, cuando el operador del transporte multimodal no cumpla con algún requisito previsto en las autorizaciones otorgadas. (artículo 89)

#### 7) Rescisión.

El Código de Comercio aplicable supletoriamente, regula las

causas de rescisión del contrato de transporte mercantil (artículos - 578, 579 y 580), en tanto que la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su Capítulo V, señala la caducidad de las concesiones, la rescisión de los contratos y la revocación de los permisos (artículos 29, 35 y - 38), que son aplicables en lo conducente al transporte multimodal.

En relación con lo anterior, considero que las concesiones - no caducan, como lo señala el artículo 29 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, si no que más bien estamos en presencia de una revocación en virtud de que no se cumpla con algún requisito previsto para la concesión.

8) Servicio de Carga y Descarga, Traslado, alijo, consolidación y desconsolidación de mercancías.

Los prestadores del servicio deberán contar con el equipo necesario, personal idóneo y espacios suficientes para realizar las maniobras; éstas podrán llevarse a cabo en los puertos marítimos, aéreos, patios de ferrocarril y donde operen las centrales de carga (artículos - 19, 20 y 21), en concordancia con el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; se requiere la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para prestar este servicio conexo.

9) Comisión del Transporte Multimodal.

Para la elaboración del presente Reglamento y verificar su fiel cumplimiento, se creó la Comisión de Transporte Multimodal Internacional; esta Comisión está integrada por los titulares de las Direccio-

nes Generales de Aeronáutica Civil, Autotransportes Federal, Ferrocarriles Nacionales, Marina Mercante, Operación Portuaria, Asuntos Jurídicos, Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos; este último fungirá como Presidente de la Comisión. Las decisiones se tomarán por mayoría de votos, en caso de empate el Presidente tendrá el voto decisivo; la Comisión sesionará cuando así lo determine o disponga el Secretario de Comunicaciones y Transportes o el Presidente de la misma. (artículo 22)

I) LAS EMPRESAS MEXICANAS DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS. (EMTEM), (SEMULTRA).

Una de las razones más importantes para que nuestro país adoptara el servicio de transporte multimodal es la disminución del número de transportes de las líneas navieras, ya que los portacontenedores pueden transportar mayor cantidad de carga con menor número de barcos.

"El 22 de octubre de 1979 quedó constituida la empresa Mexicana de Transporte Multimodal, S.A. de C.V. (EMTM), primera en su tipo en México. En la creación de esa nueva entidad concurren Ferrocarriles de México, el Sistema de Autotransporte Federal, Transportación Marítima Mexicana, Mexicana de Aviación, Aeroméxico y las Empresas de Servicios Portuarios de Veracruz y Manzanillo. La concesión de la nueva entidad fue entregada a la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones." (105)

(105) Revista de Comercio Exterior, México, Noviembre de 1979, P. 1204.

La empresa mexicana de transporte multimodal ha establecido sus oficinas representativas en Veracruz, Manzanillo, Guaymas, Tuxpan y la frontera norte de Tamaulipas y agencias de apoyo en las principales ciudades del país, como son el Valle de México, Guadalajara, Monterrey, Salina Cruz, gax., Coatzacoalcos, Ver., Tampico y Nuevo Laredo, Tamps., a fin de poder trasladar el mayor número de mercancías del interior del país hacia las terminales marítimas y fronterizas. La EMTM ha simplificado sus trámites a través de un sólo contrato de transporte, haciendo más rápida la movilización de las mercancías: ya que anteriormente debebian hacerse una serie de procedimientos especiales para una misma carga cuando ésta pasaba de un barco a un ferrocarril, o bien de un avión al autotransporte.

Esta empresa tiene una gran capacidad para transportar cualquier tipo de carga desde cualquier punto de la república hasta el extranjero. (106)

La empresa de servicio multimodal transistmico, (SEMULTRA), ha establecido un puente terrestre en el istmo de Tehuantepec, entre el puerto de Salina Cruz, Oax., y el puerto de Coatzacoalcos, Ver., transportando mercancías del Golfo de México al océano Pacífico y viceversa, empezó a funcionar en el mes de septiembre de 1981, tiene firmados convenios con diversas compañías navieras de Holanda, Japón, Francia, Suiza, República Federal de Alemania, Noruega, Estados Unidos; dicho puente

---

(106) Cfr. Revista Información, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, Septiembre - Octubre 1981, Enero - Febrero, Mayo - Julio - 1982, Ps. 20, 27, 37.



te de enlace entre los dos puertos constituye una ahorro aproximado de 2 mil millas náuticas (poco más de 3 mil 700 kilómetros de distancia), y hasta 9 días de recorrido, este recorrido se hace a través de ferrocarril que dura 12 horas y de 6 en autotransporte, además las maniobras de carga y descarga de barcos que utilicen el corredor el de 36 y 72 horas según el volumen del flete.

Servicio multimodal transístmico cuenta con el equipo más moderno que facilita las maniobras de carga y descarga, tiene grúas portata-trainers que permite la descarga de los contenedores desde los barcos hacia las autotransportes y plataformas de ferrocarril, dispone de patios donde almacenan hasta dos mil 750 contenedores, incluyendo de tipo de refrigerador que se usan para transportar productos perecederos. En ambos puertos extremos del puente transístmico cuenta con todos los servicios que requiere el comercio internacional, como son: Aerolíneas, ferrocarriles, autobuses, barcos e instituciones financieras, correos, telégrafos, teléfono y telex conectados a redes internacionales, así como hospitales y hoteles: asimismo las terminales de Salina Cruz y Coatzacoalcos ofrecen a las embarcaciones extranjeras o nacionales los servicios de remolque, combustible, talleres de mantenimiento y reparación mecánica, eléctrica y soldadura, cuenta con tarifas que van de los 450 a los 600 dólares por caja, de acuerdo con su peso y dimensión, y debido al bajo costo que tiene en la transportación de contenedores ha obtenido diversos convenios con países de América, Europa y Asia. (107)

(107) Cfr. Revista Información, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, Marzo - Abril - Mayo - Junio, Julio - Agosto 1981, Marzo - Abril, Mayo - Julio 1982, Ps. 24, 26 y 30.

## CONCLUSIONES

PRIMERA.- El transporte obtuvo una gran significación al pasar la sociedad de una economía familiar a una de cambio. El derecho de la navegación nació en el mediterraneo del intenso comercio que ahí realizaron fenicios y cartagineses; siendo en Italia donde existieron los primeros testimonios sobre los transportes bajo el nombre de estatutos.

SEGUNDA.- Los diferentes medios de comunicación y transporte han ido evolucionando en las distintas etapas de la historia de la humanidad, logrando un gran crecimiento debido a los progresos tecnológicos que han venido modificando los transportes en los últimos años.

En México el autotransporte es el sistema más importante, ya que ha logrado la unión nacional del país.

TERCERA.- La carencia de un sistema planificado de transporte ha tenido consecuencias muy grandes sobre todo a las naciones subdesarrolladas: como es el alto costo de acarreo de los productos agrícolas a los centros de consumo, la integración de comunidades rurales a las actividades productivas son muy lentas; por eso es importante que cada nación estructure su transporte, de acuerdo a sus diversas necesidades, tomando en cuenta sus condiciones geográficas, políticas, económicas y sociales.

CUARTA.- El contrato de transporte es un contrato sui generis, único en su tipo independientemente del medio que se utilice para su transportación: su mercantilidad se determina por la existencia de una empresa que se dedica habitual y profesionalmente a la prestación del servicio público: se perfecciona por el consentimiento de las partes, ya que no se requiere de ninguna formalidad para su validez.

QUINTA.- Los servicios públicos son beneficios destinados a ser aprovechados tanto individual como colectivamente: se determinan por contener los principios de adaptación, regularidad y continuidad y el de igualdad de usuarios.

El Estado Mexicano se reserva con carácter de monopolio ciertos servicios públicos y otorga a los particulares otros, mediante el sistema de concesión.

SEXTA.- El establecimiento de una vía general de comunicación obedece a un plan general de economía nacional, orientado hacia zonas de mayor potencialidad productiva y que respondan a las necesidades del país: siendo posible que los concesionarios que presten el mismo servicio enlacen sus vías o instalaciones en combinación con otras empresas, cuando el interés público lo exige.

SEPTIMA.- Desde la antigüedad existe el transporte multimodal internacional. En el siglo X se construyó el templo de Salomón con materiales que los fenicios transportaron en barco hasta Sidón y de ahí

se acarrearon con camellos hasta Jerusalen.

En Alemania fue donde se desarrolló el servicio de transporte combinado; alcanzando grandes proporciones, en 1948, al generalizarse en toda Europa.

OCTAVA.- Después de 1958, fecha en que se constituyó la primera empresa de transporte multimodal mediante el uso de contenedores, se provocaron cambios significativos en los medios de transportes tradicionales, haciendo surgir nuevos tipos; ocasionando diferentes efectos económicos y sociales, en virtud de que algunos países en vías de desarrollo carecen de una legislación que proteja a su industria de transporte.

NOVENA.- A pesar de las dificultades que tienen los países en vía de desarrollo, se han unido para lograr una cooperación en materia de transporte multimodal, en zonas regionales, donde ya existe un comercio de cierta importancia, para extenderse a otras áreas, tal es el caso de la empresa naviera multinacional del Caribe, creada por los países de esa región y de la que México es miembro.

DECIMA.- En México, el gobierno federal fue el primero en establecer e impulsar a las empresas mexicanas de transporte multimodal en virtud de que era el único que podía hacer grandes inversiones económicas, y agrupar diferentes empresas de los distintos medios de transporte para formar una sóla, tal es el ejemplo la empresa mexicana de -

transporte multimodal, S.A. de C.V., (EMTM), empresa de servicio multimodal transistmico (SEMULTRA).

DECIMA PRIMERA.- Debiera existir un criterio unificado en cuanto al documento representativo de mercancías, ya que en diferentes disposiciones jurídicas se le conoce por diversos nombres. Podría aplicarse también un criterio unificado, respecto de la legislación que regula los diferentes medios de transporte.

Considero que debería regularse en la Ley de Vías Generales de Comunicación todos los medios de transporte por su amplio contenido y denominarse carta de porte el documento representativo en todos estos modos por ser el más comercial.

DECIMA SEGUNDA.- Las diferencias que existen entre el transporte mercantil y el transporte multimodal internacional, es que en el primero se realiza por un sólo medio de transporte, pudiéndose celebrar cuantos contratos sean necesarios en la utilización de cada uno de ellos; y en el segundo, deberá llevarse a cabo por dos o más medios de comunicación, celebrando un sólo contrato.

DECIMA TERCERA.- Las sociedades que presten un servicio público de transporte multimodal deben haber obtenido previamente una concesión para prestar el servicio público de transporte por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para después obtener la autorización de transporte multimodal.

DECIMA CUARTA.- En el transporte mercantil y en el transporte multimodal, la acción del cargador en caso de pérdida o daño, será en contra del primer porteador.

DECIMA QUINTA.- Las empresas de transporte multimodal internacional extranjeras deberán obtener autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para funcionar ocasionalmente dentro de nuestro territorio; haciendo notar que las empresas de transporte multimodal nacional son las únicas que pueden prestar dicho servicio en forma habitual.

DECIMA SEXTA.- La legislación mexicana, en sus diferentes disposiciones establece la responsabilidad de diferente manera: el Código de Comercio establece la no responsabilidad; la Ley de Vías Generales de Comunicación regula la responsabilidad limitada; y el Reglamento de Transporte Multimodal determina la excepción de responsabilidad.

DECIMA SEPTIMA.- Los legisladores mexicanos, no hacen una diferencia clara y precisa de lo que debe entenderse por caducidad y por revocación. En el caso concreto de la Ley de Vías Generales de Comunicación, considero que las concesiones se revocan, pero no caducan.

## BIBLIOGRAFIA

- 1.- ACOSTA ROMERO MIGUEL, Teoría General del Derecho Administrativo, Editorial Porrúa, S.A., México 1983.
- 2.- ASCARELLI TULLIO, Derecho Mercantil, Traducción de Felipe de J. - Tena, Editorial Porrúa, S.A., México 1940.
- 3.- BAUCHE GARCADIIEGO MARIO, La Empresa, Editorial Porrúa, S.A., Mé- xico 1977.
- 4.- BOLAFFIO, ROCCO, VIVANTE, Derecho Comercial del Contrato de Trans- porte, Tomo 12, Volúmen I, Traducido por Alberto Asquini, Editio- rial Ediar, Argentina 1949.
- 5.- CERVANTES AHUMADA RAUL, Derecho Mercantil, Editorial Herrero, S.- S., México 1975.
- 6.- CERVANTES AHUMADA RAUL, Títulos y Operaciones de Crédito, Editio- rial Herrero, S.A., México 1979.
- 7.- DE PINA VARA RAFAEL, Elementos de Derecho Mercantil Mexicano, Edi- torial Porrúa, S.A., México 1983.
- 8.- DIAZ BRAVO ARTURO, Contratos Mercantiles, Editorial Esfinge, Méxi- co 1982.
- 9.- DIEZ MANUEL MARIA, Derecho Administrativo, Tomo III, Editorial Bi- bliográfico Omeba, Argentina 1967.
- 10.- FARIÑA FRANCISCO, Derecho Comercial Marítimo, Tomos II y III, Edi- torial Casa Bosch, España 1955.
- 11.- FRAGA GABINO, Derecho Administrativo, Editorial Porrúa, S.A., Mé- xico 1979.
- 12.- FRANCOZ RIGALT ANTONIO, Derecho Aéreo Espacial, Editorial Porrúa, S.A., México 1980.
- 13.- GARRIGUEZ JOAQUIN, Derecho Mercantil, Tomo II, Editorial Porrúa, S.A., México 1979.
- 14.- IZQUIERDO MONTORO ELIAS, Temas de Derecho Mercantil, Editorial - Troquel, S.A., Argentina 1979.
- 15.- LANGLE Y RUBIO EMILIO, Manual de Derecho Mercantil Español, Tomo III, Editorial Casa Bosch, España 1959.
- 16.- LOPEZ ROSADO DIEGO, Hisotria y Pensamiento Económico de México, -

Textos Universitarios, Editorial U.N.A.M., México 1979.

- 17.- MALAGARRIGA CARLOS, Tratado Elemental de Derecho Comercial, Tomo III, Editorial Tipografica, Argentina 1952.
- 18.- MARTINEZ VERA ROGELIO, Nociones de Derecho Administrativo, Editorial Banca y Comercio, S.A., Mexico 1981.
- 19.- MESSINEO FRANCESCO, Manual de Derecho Civil y Comercial, Tomo V, - Traducido por Santiago Sentis Melendo, Editorial Jurídicas Europa-América, Argentina 1971.
- 20.- MUÑOZ LUIS, Derecho Mercantil, Tomo IV, Editorial y Distribuidor, México 1973.
- 21.- OLVERA DE LUNA OMAR, Contratos Mercantiles, Editorial Porrúa, S.-A., México 1982.
- 22.- ORTIZ HERNAN SERGIO, Los Ferrocarriles de México, Secretaría de - Comunicaciones y Transportes, Mexico 1974.
- 23.- PASTORE JOHN O., Las Comunicaciones en el Desarrollo de un País, Editorial Roble, Argentina 1958.
- 24.- RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN, Curso de Derecho Mercantil, Tomo II, Editorial Porrúa, S.A., México 1979.
- 25.- SERRA ROJAS ANDRES, Derecho Administrativo, Tomo I, Edición Nove; na, Editorial Porrúa, S.A., México 1979.
- 26.- SORENSEN MAX, Manual de Derecho Internacional, Editorial Fondo de Cultura Económica, México 1978.
- 27.- TOGNO FRANCISCO M., Ferrocarriles, Editorial Representaciones y - Servicios de Ingeniería, S.A., México 1968.
- 28.- VAZQUEZ DEL MERCADO OSCAR, Contratos Mercantiles, Editorial Porrúa, S.A., México 1982.
- 29.- VOIGT FRITZ, Economía de los Sistemas de Transportes, Editorial - Fondo de Cultura Económica, México 1964.
- 30.- WILFRED OWEN, La Planificación de los Transportes, Editorial Troquel, S.A., Argentina 1966.



## DISPOSICIONES LEGALES

- 1.- Código Civil para El Distrito y Territorios Federales.
- 2.- Código de Comercio.
- 3.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 4.- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- 5.- Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional (Diario Oficial de la Federación de 16 de agosto de 1982).
- 6.- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, - Conferencia de las Naciones Unidas para la Elaboración de un Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional, 1980, ONV.

## PUBLICACIONES

- 1.- Apéndice del Semanario Judicial de la Federación, 1917-1975, Cuarta Parte, Tercera Sala, México 1975.
- 2.- Apuntes para la Historia del Autotransporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México 1982.
- 3.- Boletín del Centro de Relaciones Internacionales, México Marzo - 1972, Salgado Salgado José E., El Proyecto de Convenio de Transporte Combinado de Mercancías.
- 4.- Caminos y Desarrollo México 1925-1975, Secretaría de Obras Públicas, México 1975.
- 5.- Caminos y Mano de Obra, Secretaría de Obras Públicas, México 1976.
- 6.- La Aeronáutica Civil Mexicana Programa 1965-1970, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México 1980.
- 7.- Lecciones y Ensayos Número 39, El Transporte en el Mercado Común - Latinoamericano, Argentina 1969.
- 8.- Programa Nacional de Correos 1965-1970, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México 1970.
- 9.- Revista de Comercio Exterior, Volumen 29, Número 9, Scheinvar Isaac, La Convención del Transporte Multimodal Internacional, México Septiembre 1979.

- 10.- Revista Información, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México Marzo-Octubre 1981, Enero-Julio 1982.
- 11.- Revista Secretaría de Industria y Comercio, Mishra L.N., Transporte Marítimo, México Mayo 1972.

#### DICCIONARIOS Y ENCICLOPEDIAS

- 1.- Diccionario de Derecho, De Pina Rafael, Rafael de Pina Vara, Onceva Edición, Editorial Porrúa, S.A., México 1983.
- 2.- Diccionario Ideológico de la Lengua Española, Segunda Edición, Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona 1960.
- 3.- Nuevo Diccionario Latino Español Etimológico, Vigésima Sexta Edición, Madrid 1952.
- 4.- Diccionario Larousse Usual, Ramón García Pelayo y Gross, México - 1982.
- 5.- Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo XXVI, Editorial Bibliográfica Omeba, Buenos Aires 1969.