

Ref No 513



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

Naturaleza Jurídica de la Carta de Porte

TESIS

Que para obtener el Título de
LICENCIADO EN DERECHO

Presenta

ANDRES TOLEDO MONTES DE OCA

CIUDAD UNIVERSITARIA, 1984.



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.

P R O L O G O

LA PRESENTE TESIS LA REALIZO PARA CUMPLIR CON UN REQUISITO ESTABLECIDO POR LA U.N.A.M., PARA ASÍ PODER OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN DERECHO.

ESTE TRABAJO PROBABLEMENTE LE SERÁ DE GRAN UTILIDAD A TODOS LOS ESTUDIANTES DE LA CARRERA DE LICENCIADO EN DERECHO, YA QUE - EN ELLA A PESAR DE SER UN TRABAJO MODESTO ENCONTRARÁN INSTRUMENTOS VALIOSOS PARA SU FORMACIÓN COMO JURISTAS.

I N T R O D U C C I O N

LA PRESENTE TESIS CONSTA DE 5 CAPÍTULOS, QUE SE TITULAN: CONCEPTO DE LA CARTA DE PORTE, SU NATURALEZA JURÍDICA Y RELACIÓN CON EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE; ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y EVOLUCIÓN JURÍDICA DE LA CARTA DE PORTE; FUENTE O FUENTES DE LA CARTA DE PORTE; REGULACIÓN DE LA CARTA DE PORTE EN LOS PRINCIPALES PAÍSES Y CONCLUSIONES.

EN EL EL PRIMER CAPÍTULO, EXAMINO LOS CONCEPTOS DADOS DE LA CARTA DE PORTE POR LOS TRATADISTAS MÁS DESTACADOS DEL DERECHO MERCANTIL, LOS CUALES DEFINEN AL MENCIONADO DOCUMENTO COMO TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS.

EN ESTE MISMO CAPÍTULO, SE ANALIZA LA RELACIÓN QUE EXISTE DE LA CARTA DE PORTE CON EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE LLEGANDO A LA CONCLUSIÓN DE QUE SE TRATA DE 2 DOCUMENTOS IGUALES, CON LAS MISMAS FUNCIONES, PERO CON 2 NOMBRES DIFERENTES CON PEQUEÑAS DIVERGENCIAS DE FORMA Y NO DE ESENCIA.

EL TEMA CENTRAL DE NUESTRO TRABAJO, SE ANALIZA EN ESTE PRIMER CAPÍTULO, REALIZO UN ANÁLISIS DE LAS NOTAS CARACTERÍSTICAS EN LOS TÍTULOS DE CRÉDITO, LA INCORPORACIÓN, LEGITIMACIÓN, ABSTRACCIÓN, LITERALIDAD Y AUTONOMÍA, Y ASÍ ENCUADRARLAS EN LA CARTA DE PORTE Y CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, QUE POR SER TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS SON DOCUMENTOS CAUSALES NOTA CA--

·RACTERÍSTICA ESENCIAL EN LOS MENCIONADOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS, NO LAS REUNEN COMPLETAMENTE.

ANALIZO RESTRINGIDAMENTE ALGUNOS ARTÍCULOS DE LA CON--
VENCIÓN DE VARSOVIA DE 1929, AL TRATAR LO RELACIONADO CON LA CAR
TA DE PORTE AÉREO.

EN EL CAPÍTULO SEGUNDO ME OCUPO DE LOS ANTECEDENTES HIS
TÓRICOS ASÍ COMO LA EVOLUCIÓN JURÍDICA DE LA CARTA DE PORTE. --
ANALIZO DESDE LA ÉPOCA ANTIGUA HASTA SU PRIMERA REGULACIÓN JURÍDI
CA QUE HAYA TENIDO.

EN EL CAPÍTULO TERCERO ME OCUPO DE LA FUNTE DE LA CAR
TA DE PORTE, O SEA EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE, ANALIZO
SUS NOTAS CARACTERÍSTICAS, ASÍ COMO SU DISTINCIÓN CON OTROS CON
TRATOS.

ESTE CAPÍTULO ES PARTICULARMENTE INTERESANTE YA QUE ME
OCUPO DE LOS ELEMENTOS PERSONALES QUE FORMAN LA CARTA DE PORTE,
COMO SON EL PORTEADOR, CARGADOR Y DESTINATARIO.

ANALIZANDO LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES QUE TIENEN EN--
TRE SÍ, ESTUDIANDO ESPECIALMENTE LA FIGURA DEL PORTEADOR. ANALI
ZO LAS FORMAS DE EXPEDIRSE UNA CARTA DE PORTE, NOMINATIVA, A LA
ORDEN Y AL PORTADOR, ASÍ COMO LA FORMA DE TRANSMITIRSE.

EN EL CAPÍTULO CUARTO ME OCUPO DE LA REGULACIÓN DE LA

CARTA DE PORTE EN LOS PRINCIPALES PAÍSES COMO EN EL DERECHO ESPAÑOL, ARGENTINO, FRANCÉS E ITALIANO, ANALIZANDO LAS OPINIONES DE LOS JURISTAS MÁS DESTACADOS DENTRO DE ESTOS PAÍSES.

EL ÚLTIMO CAPÍTULO, MIS CONCLUSIONES DE LA PRESENTE -
TESIS.

ABREVIATURAS

C. CIVIL

CÓDIGO CIVIL

C. Co.

CÓDIGO DE COMERCIO

L.N. Y C.M.

LEY DE NAVEGACIÓN Y
COMERCIO MARÍTIMO

L.V.G.C.

LEY DE VÍAS GENERALES
DE COMUNICACIÓN

INDICE ANALITICO

CAPITULO I

NATURALEZA JURIDICA DE LA CARTA DE PORTE

- A) CONCEPTO DE LA CARTA DE PORTE
 - a) CRITERIO DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA
 - b) OBLIGATORIEDAD EN LA EXPEDICIÓN DE LA CARTA DE PORTE
 - c) CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE
 - d) DOCUMENTOS QUE ACOMPAÑAN A LA CARGA.

- B) LA CARTA DE PORTE Y SU RELACION CON EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.
 - a) CONCEPTO DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE
 - b) REQUISITOS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

- C) NATURALEZA JURIDICA DE LA CARTA DE PORTE
 - a) CONCEPTO DE TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS
 - b) LA CAUSA EN LOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS.

- D) NOTAS CARACTERISTICAS DE LOS TITULOS DE CREDITO EN LA CARTA DE PORTE.
 - a) LA INCORPORACIÓN EN LA CARTA DE PORTE

- b) CRITERIO DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA
 - c) LA LEGITIMACIÓN EN LA CARTA DE PORTE
 - d) LA ABSTRACCIÓN EN LA CARTA DE PORTE
 - e) LA LITERALIDAD EN LA CARTA DE PORTE
 - f) LA AUTONOMÍA EN LA CARTA DE PORTE
- E) LA CARTA DE PORTE AEREA SEGUN LA CONVENCION DE VARSOVIA DE 1929.
- a) INTRODUCCIÓN
 - b) AMBITO DE APLICACIÓN DE LA CONVENCION
 - c) EXPEDICIÓN DE LA CARTA DE PORTE AÉREO
 - d) NÚMERO DE EJEMPLARES
 - e) DESTINO DE LOS EJEMPLARES Y FIRMAS
 - f) CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE AÉREO
 - g) CARACTER PROBATORIO DE LA CARTA DE PORTE AÉREO
 - h) NEGOCIABILIDAD DE LA CARTA DE PORTE AÉREO

CAPITULO II

ANTECEDENTES HISTORICOS Y EVOLUCION JURIDICA DE LA CARTA DE
PORTE

A) LOS PUEBLOS PRIMITIVOS

B) LA ANTIGUEDAD

a) BABILONIA

b) GRECIA

c) ROMA

C) LA EDAD MEDIA

D) LA EPOCA CONTEMPORANEA

CAPITULO III

A) FUENTES DE LA CARTA DE PORTE

- a) BREVE RESEÑA HISTÓRICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE
- b) CONCEPTO LEGAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.
- c) LEGISLACIÓN APLICABLE AL CONTRATO DE TRANSPORTE
- d) NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

B) EL EMISOR DE LA CARTA DE PORTE

- a) CONCEPTO
- b) EL PORTEADOR Y EL COMISIONISTA
- c) PLURALIDAD DE PORTEADORES.
- d) DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL PORTEADOR Y EL CARGADOR.
- e) RECEPCIÓN Y ENTREGA DE LA MERCANCÍA.
- f) LAS COSAS EN RUTA, EL TÉRMINO DEL TRANSPORTE Y LA RUTA A - SEGUIR.
- g) DERECHO DE DISPOSICIÓN SOBRE LAS COSAS EN VIAJE.
- h) EL CUIDADO Y CONSERVACIÓN DE LAS COSAS

C) EL PORTEADOR FRENTE AL CONSIGNATARIO

- a) ENTREGA DE LA MERCANCÍA
- b) EL DEPÓSITO DE LAS MERCANCÍAS
- c) PAGO DEL PORTE
- d) EL DERECHO DE RETENCIÓN DE LAS MERCANCÍAS
- e) LA DEVOLUCIÓN DE LA CARTA DE PORTE.

D) RELACIONES ENTRE CARGADOR Y PORTEADOR**E) RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR**

- a) ANTECEDENTES DE LA RESPONSABILIDAD POR RIESGO CREADO
- b) RESPONSABILIDAD POR PÉRDIDA TOTAL O PARCIAL DE LAS COSAS TRANSPORTADAS
- c) RESPONSABILIDAD POR AVERÍAS
- d) RESPONSABILIDAD POR RETRASO
- e) RESPONSABILIDAD POR HECHOS AJENOS O PROPIOS

F) CAUSAS EXCLUYENTES DE RESPONSABILIDAD

- a) CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR
- b) VICIO PROPIO DE LA COSA
- c) POR HECHOS DEL CARGADOR O DEL CONSIGNATARIO

G) LIMITACION A LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

a) LIMITACIÓN LEGAL

b) LIMITACIÓN CONVENCIONAL

H) EXTINCION DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

I) RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE COMBINADO

J) EXTINCION DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

K) CIRCULACION DE LA CARTA DE PORTE

a) CARTA DE PORTE NOMINATIVA

b) CARTA DE PORTE A LA ORDEN

c) CARTA DE PORTE AL PORTEADOR

CAPITULO IV

REGULACION DE LA CARTA DE PORTE EN EL DERECHO ESPAÑOL,
ARGENTINO, FRANCES E ITALIANO

A) DERECHO ESPAÑOL

) CONCEPTO DE LA CARTA DE PORTE

- 1) CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE
- 2) REGULACIÓN JURÍDICA DE LA CARTA DE PORTE

) ELEMENTOS PERSONALES DE LA CARTA DE PORTE

1) EL PORTEADOR

- 1.1) CONCEPTO DEL PORTEADOR
- 1.2) OBLIGACIÓN DEL PORTEADOR.
- 1.3) DERECHOS DEL PORTEADOR
- 1.4) RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR
- 1.5) CAUSAS EXCLUYENTES DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR
- 1.6) RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE COMBINADO

2) CARGADOR

- 2.1) CONCEPTO
- 2.2) OBLIGACIONES DEL CARGADOR
- 2.3) DERECHOS DEL CARGADOR

3) CONSIGNATARIO

- 3.1) CONCEPTO DEL CONSIGNATARIO

3.2) DERECHOS DEL CONSIGNATARIO

3.3) OBLIGACIONES DEL CONSIGNATARIO

B) DERECHO ARGENTINO

a) CONCEPTO DE LA CARTA DE PORTE

1) CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE

2) REGULACIÓN JURÍDICA DE LA CARTA DE PORTE

3) TRASMISIÓN DE LA CARTA DE PORTE

b) ELEMENTOS PERSONALES DE LA CARTA DE PORTE

1) EL PORTEADOR

1.1) OBLIGACIONES DEL PORTEADOR

1.2) DERECHOS DEL PORTEADOR

1.3) RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

1.4) CAUSAS EXCLUYENTES DE RESPONSABILIDAD

2) EL CARGADOR

2.1) DERECHOS DEL CARGADOR

3) CONSIGNATARIO

3.1) OBLIGACIONES DEL CONSIGNATARIO

3.2) DERECHOS DEL CONSIGNATARIO

C) DERECHO FRANCES

a) CONCEPTO DE LA CARTA DE PORTE

1) CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE

- 2) REGULACIÓN JURÍDICA DE LA CARTA DE PORTE
- 3) FORMA NOMINATIVA A LA ORDEN Y AL PORTADOR DE LA CARTA DE PORTE

b) ELEMENTOS PERSONALES DE LA CARTA DE PORTE

- 1) EL PORTEADOR
 - 1.2) OBLIGACIONES DEL PORTEADOR
 - 1.3) DERECHOS DEL PORTEADOR
 - 1.4) RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR
 - 1.5) EXENCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR
 - 1.6) PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES EN CONTRA DEL PORTEADOR

2) EL CARGADOR

- 2.1) OBLIGACIONES DEL CARGADOR
- 2.2) DERECHOS DEL CARGADOR

3) EL DESTINATARIO

- 3.1) DERECHOS DEL DESTINATARIO

D) DERECHO ITALIANO

a) CONCEPTO DE LA CARTA DE PORTE

- 1) CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE
- 2) REGULACIÓN JURÍDICA DE LA CARTA DE PORTE

b) ELEMENTOS PERSONALES

1) EL PORTEADOR

- 1.1) OBLIGACIONES DEL PORTEADOR

1.2) DERECHOS DEL PORTEADOR

2) EL CARGADOR

2.1) DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL CARGADOR

3) EL DESTINATARIO

3.1) DERECHOS DEL DESTINATARIO

3.2) OBLIGACIÓN DEL DESTINATARIO

4) RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

4.1) EXENCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL PORTEADOR.

CAPITULO V

CONCLUSIONES

CAPITULO VI

BIBLIOGRAFIA

CAPITULO PRIMERO

CONCEPTO DE LA CARTA DE PORTE

A) CONCEPTO.- UNA SECULAR TRADICIÓN HISTÓRICA HA HECHO NORMAL - EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE, LA CREACIÓN DE UN DOCUMENTO ESCRITO CARACTERÍSTICO: LA CARTA DE PORTE.

LA CARTA DE PORTE ERA ANTERIORMENTE UNA CARTA MISIVA, - DIRIGIDA POR EL CARGADOR AL DESTINATARIO PARA HACERLE SABER O CONOCER LO QUE DEBÍA RECIBIR Y QUE ERA ENTREGADA POR EL CARGADOR AL TRANSPORTADOR (PORTEADOR), DE AHÍ SU NOMBRE. HUBO DESPUÉS LA COSTUMBRE DE REDACTAR LA LETRA EN DOS EJEMPLARES.

DE ACUERDO CON NUESTRA LEY ES EL DOCUMENTO FIRMADO EN - QUE SE ESPECIFICAN LOS OBJETOS TRANSPORTADOS Y LAS CONDICIONES DE TRANSPORTE, QUE EL PORTEADOR DE MERCADERÍAS DEBERÁ EXTENDER AL -- CARGADOR DE MODO OBLIGATORIO.

LA CARTA DE PORTE DICE ASQUINI, "ES UN DOCUMENTO QUE -- TIENE LA FORMA DE UNA CARTA ABIERTA DIRIGIDA POR EL CARGADOR AL - DESTINATARIO, CONTENIENDO LAS CONDICIONES ESENCIALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE, OBJETO, DESTINO, FLETE, ETC., ASÍ COMO SABER EN -- QUE CONDICIONES VIENEN LOS EFECTOS". (1)

POR SU PARTE, PINA Y VARA AFIRMA QUE LA CARTA DE PORTE

TIENE COMO FUNCIÓN "LA DE REGIR LAS CUESTIONES RELATIVAS A LOS DE-
 RECHOS Y OBLIGACIONES QUE EL CONTRATO DE TRANSPORTE OTORGA E IMPO-
 NE A LAS PARTES, Y QUE PARA EL DEBIDO CUMPLIMIENTO Y EJECUCIÓN --
 DEL CONTRATO DE TRANSPORTE, LAS PARTES DEBERÁN SUJETARSE A LO ES-
 TIPULADO EN LA CARTA DE PORTE RESPECTIVA SIN QUE PUEDAN ALEGARSE
 OTRAS EXCEPCIONES QUE LAS QUE SE REFIERAN A LA FALSEDAD O ERROR -
 MATERIAL DE LA PROPIA CARTA DE PORTE". (2)

EN OPINIÓN DE CARRIGUES LA CARTA DE PORTE "ES UN DOCU--
 MENTO QUE PRUEBA EL CONTRATO DE TRANSPORTE, EN CUANTO A LA EXIS--
 TENCIA DEL CONTRATO, YA QUE SE TRATA DE UN RECONOCIMIENTO ESCRITO
 DE LAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES, A LA DESCRIPCIÓN DE LAS MERCAN-
 CÍAS, SALVO ERROR MATERIAL O FALSEDAD Y A LAS DEMÁS CONDICIONES -
 DEL CONTRATO DE TRANSPORTE CON LA MISMA SALVEDAD". (3)

SEGÚN, RIPPERT LA CARTA DE PORTE "PRUEBA EL CONTRATO DE
 TRANSPORTE, MÁS NO LO FORMA, YA QUE ESTE NO ES UN CONTRATO FOR---
 MAL". (4)

A MÁS DE DOCUMENTO PROBATORIO DICE GARRIGUES, LA CARTA
 DE PORTE EN LA PRÁCTICA SE DA Y SE RECIBE EFECTIVAMENTE COMO TÍTU-
 LO REPRESENTATIVO DE MERCADERÍAS" (5), YA QUE SON DOCUMENTOS, SE-
 GÚN BARRERA GRAF, "QUE REPRESENTAN A LAS MERCADERÍAS, PORQUE ----
 ELLOS PERMITEN AL CARGADOR, E INCLUSIVE AL DESTINATARIO, DISPONER
 DE ÉSTAS MEDIANTE LA CIRCULACIÓN DE DICHOS TÍTULOSVALOR, INCLUSI-
 VE SI LAS MERCANCÍAS ESTÁN EN CURSO DE RUTA (MEDIANTE LAS ÓRDENES
 DE ENTREGA-DELIBERY ORDERS) Y PODER VARIAR LA CONSIGNACIÓN O EN--

TREGA, O ENAJENAR PARCIALMENTE Y GRAVAR LAS COSAS (A TRAVÉS DE -
RECIBOS FIDUCIARIOS -TRUST RECEIPTS)", (6)

ESTE DOCUMENTO DICE VIVANTE, VALE EN LA CONVICCIÓN JURÍDICA DE LOS COMERCIANTES COMO TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCADERÍAS EN VIAJES Y POR TANTO POR SU EXCLUSIVO MEDIO, SE HACE LA TRADICIÓN DE ELLAS, PONIÉNDOLAS A DISPOSICIÓN DEL ADQUIRENTE, COMO SI UNA MANO LAS ENTREGARA A LA OTRA CON EL ACTO MISMO CON QUE ENTREGA ESOS DOCUMENTOS", (7)

ADEMÁS DICE VAZQUEZ DEL MERCADO.- LA CARTA DE PORTE --
"POR SER UN TÍTULO DISPOSITIVO DE LA MERCANCÍA, SE PUEDE EXPEDIR DE UNA MANERA NOMINATIVA, A LA ORDEN O AL PORTADOR", (8)

EFFECTIVAMENTE EL ARTÍCULO 582 DE NUESTRO CÓDIGO DE COMERCIO DISPONE QUE "LA CARTA DE PORTE PUEDE SER A FAVOR DEL CONSIGNATARIO A LA ORDEN DE ÉSTE O AL PORTADOR".

EN BASE A LOS CONCEPTOS DADOS SOBRE LA CARTA DE PORTE POR LOS MÁS DESTACADOS MERCANTILISTAS EN EL DERECHO MERCANTIL ÉSTA INDEPENDIENTE DE QUE PRUEBA LA EXISTENCIA DEL CONTRATO DE --- TRANSPORTE (YA QUE ESTAMOS EN PRESENCIA DE UN DOCUMENTO CAUSAL, NOTA CARACTERÍSTICA EN LOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS EXPLICACIÓN QUE REALIZAREMOS POSTERIORMENTE), FUNCIONA EN LA --- PRÁCTICA MERCANTIL COMO UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS.- CONFIRMANDO MI AFIRMACIÓN LA REDACCIÓN DEL ARTÍCULO 582 DEL CÓDIGO DE COMERCIO, AL PERMITIR LA EXPEDICIÓN DE LA CARTA DE PORTE -

EN UNA FORMA NOMINATIVA A LA ORDEN O AL PORTADOR.

CON ESTO EL LEGISLADOR PERMITE QUE LA CARTA DE PORTE - SE PUEDA NEGOCIAR Y ASÍ FUNCIONAR COMO TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS:

a) LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA HA DECIDIDO AL RESPECTO QUE LAS CARTAS DE PORTE ORIGINALES, DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 583 DEL C.Co., CONSTITUYEN LOS TÍTULOS LEGALES DEL CONTRATO ENTRE EL CARGADOR Y EL PORTEADOR, POR CUYO CONTENIDO DEBEN DECIDIRSE LAS CUESTIONES QUE CONCURRAN SOBRE SU EJECUCIÓN Y CUMPLIMIENTO. ADEMÁS, QUE SON LOS TÍTULOS LEGALES DEL CONTRATO ENTRE EL CARGADOR Y EL PORTEADOR, POR CUYO CONTENIDO SE DECIDIRÁN LAS CUESTIONES QUE OCURRAN SOBRE SU EJECUCIÓN Y CUMPLIMIENTO, SIN ADMITIR MÁS EXCEPCIONES QUE LA FALSEDAD Y ERROR MATERIAL EN SU REDACCIÓN (SJF, SEXTA ÉPOCA, CUARTA PARTE, TERCERA SALA, VOLUMEN - XLIX, P. 202, A.D. 3790/60 AUTOTRANSPORTES PROGRESO, S.A., DE -- C.V.).

b) OBLIGATORIEDAD EN LA EXPEDICIÓN DE LA CARTA DE PORTE.

EL LIBRAMIENTO DE LA CARTA DE PORTE, CONSTITUYE UNA -- OBLIGACIÓN DEL PORTEADOR, ASÍ LO ESTABLECE NUESTRO CÓDIGO DE COMERCIO EN SU ARTÍCULO 581: "EL PORTEADOR DE MERCADERÍAS O EFEC--

TOS DEBERÁ EXTENDER AL CARGADOR UNA CARTA DE PORTE, DE LAS QUE ÉSTE PODRÁ PEDIR UNA COPIA”.

EN LA MISMA FORMA LO ESTABLECE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN EN SU ARTÍCULO 66: “AL RECIBIR MERCANCÍAS PARA SU TRANSPORTE, LAS EMPRESAS PORTEADORAS EXTENDERÁN AL REMITENTE UNA CARTA DE PORTE O CONOCIMIENTO...”.

SE TRATA PUES, EN NUESTRA LEGISLACIÓN DE LA OBLIGACIÓN DEL PORTEADOR, DE EXPEDIR DE ACUERDO AL ARTÍCULO 66 DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN (L.V.G.C), YA SEA UNA CARTA DE PORTE O CONOCIMIENTO.

CABE MENCIONAR ALGO MUY IMPORTANTE QUE PODEMOS TOMAR DEL MENCIONADO ARTÍCULO 166 REFERENTE, A QUE PARA LA L.V.G.C., NO EXISTE DIFERENCIA ENTRE AMBOS DOCUMENTOS, SON EL MISMO DOCUMENTO Y QUE LAS EMPRESAS PORTEADORAS TIENEN LA OBLIGACIÓN DE EXPEDIR - AL REMITENTE.

c) CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE

LA CARTA DE PORTE, DEBE CONTENER SEGÚN EL ARTÍCULO 581 DE NUESTRO CÓDIGO DE COMERCIO:

- I. EL NOMBRE, APELLIDO Y DOMICILIO DEL CARGADOR;
- II. EL NOMBRE, APELLIDO Y DOMICILIO DEL PORTEADOR;
- III. EL NOMBRE, APELLIDO Y DOMICILIO DE LA PERSONA A QUIEN O A CUYA ORDEN VAYAN DIRIGIDOS LOS EFECTOS O SI HAN DE ENTREGARSE AL PORTEADOR DE LA MISMA CARTA;
- IV. LA DESIGNACIÓN DE LOS EFECTOS, CON EXPRESIÓN DE SU CANTIDAD GENÉRICA DE SU PESO Y DE LAS MARCAS O SIGNOS EXTERIORES DE LOS BULTOS EN QUE SE CONTENGAN;
- V. EL PRECIO DEL TRANSPORTE;
- VI. LA FECHA EN QUE SE HACE LA EXPEDICIÓN;
- VII. EL LUGAR DE LA ENTREGA DEL PORTEADOR;
- VIII. EL LUGAR Y PLAZO EN QUE HABRÁ DE HACERSE LA ENTREGA AL CONSIGNATARIO; Y
- IX. LA INDEMNIZACIÓN QUE HAYA DE ABONAR EL PORTEADOR EN CASO DE RETARDO SI SOBRE ESTE PUNTO MEDIARE ALGÚN PACTO.

LAS MINUCIOSAS INDICACIONES QUE LA LEY EXIGE EN LA CARTA DE PORTE TIENEN PREMINENTE IMPORTANCIA, COMO LA DETERMINACIÓN DEL LUGAR A DONDE LAS MERCANCÍAS HAYAN DE SER LLEVADAS, LA DETERMINACIÓN DEL PRECIO DEL TRANSPORTE, SEGÚN LAS TARIFAS EVENTUALMENTE EN USO, YA SEA EN CUANTO A LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR CUSTODIA, PÉRDIDA O AVERÍA DE LAS COSAS A -

TRANSPORTAR.

d) DOCUMENTOS QUE ACOMPAÑAN LA CARGA.

NUESTRO CÓDIGO DE COMERCIO COMPLETA LAS DISPOSICIONES - SOBRE LA CARTA DE PORTE, ESTABLECIENDO LA OBLIGACIÓN DEL CARGADOR DE ENTREGAR AL PORTEADOR "LOS DOCUMENTOS NECESARIOS, ASÍ COMO FISCALES, COMO MUNICIPALES PARA EL LIBRE TRÁNSITO Y PASAJE DE LA CARGA". (ARTÍCULO 588, F. II. C.Co.).

LA ENTREGA DE ESTOS DOCUMENTOS DESTINADOS A ACOMPAÑAR - LAS COSAS A TRANSPORTAR DURANTE EL VIAJE, TIENE LUGAR NORMALMENTE EN EL MISMO MOMENTO EN QUE SE VERIFICA LA ENTREGA DE LA CARTA DE PORTE.

B) LA CARTA DE PORTE Y SU RELACION CON EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

PARA DETERMINAR SI ESTAMOS EN PRESENCIA DE 2 DOCUMENTOS IGUALES CON LAS MISMAS FUNCIONES, REALIZARÉ UN BREVE ESTUDIO DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, Y ASÍ ENCUADRARLO A LA CARTA DE PORTE.

a) CONCEPTO DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

PARA SCRUTTON EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ES "UN RECIBO DE LAS MERCANCIAS EMBARCADAS A BORDO DE UN BUQUE, FIRMADO POR LA PERSONA QUE CONTRATA SU TRANSPORTE O POR SU AGENTE, ESTABLECIENDO

LOS TÉRMINOS MEDIANTE LOS CUALES LAS MERCANCÍAS FUERON ENTREGADAS Y RECIBIDAS EN EL BUQUE".⁽⁹⁾ ADEMÁS DICE CHORLEY AND GILES EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ES EL DOCUMENTO EN EL QUE SE PONEN DE MANIFIESTO LOS TÉRMINOS DEL CONTRATO, ES PRUEBA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE ENTRE EL PROPIETARIO DEL BUQUE Y EL CARGADOR, NO EL CONTRATO MISMO".⁽¹⁰⁾ SIENDO UN DOCUMENTO DECISIVO, DICE GARRIGUES, PARA PROBAR LA RECEPCIÓN POR EL PORTEADOR DE LAS MERCANCÍAS Y EL ESTADO, NÚMERO, PESO Y CONDICIÓN DE ESAS MERCADERÍAS AL TIEMPO DE SER EMBARCADAS".⁽¹¹⁾

PARA CERVANTES AHUMADA, EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ES UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS "YA QUE INCORPORA EL DERECHO DE DISPOSICIÓN DE LAS MERCANCÍAS POR ÉL AMPARADAS, QUIEN POSEA EL TÍTULO SERÁ EL POSEEDOR LEGÍTIMO DE LAS MERCANCÍAS".⁽¹²⁾ QUEDANDO ESTE DOCUMENTO, DICE ASCARELLI, A LAS REGLAS QUE GOBIERNAN LOS TÍTULOS DE CRÉDITO, Y EL ARMADOR DE LA NAVE RESPONDE DE LA ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS EN EL LUGAR DE DESTINO AL LEGÍTIMO POSEEDOR DE LA PÓLIZA".⁽¹³⁾ SU FUNCIÓN EN ESTE ASPECTO, SEGÚN SCRUTTON, SE HA IDO ADAPTANDO A TODAS LAS NUEVAS MODALIDADES DE LOS NEGOCIOS COMERCIALES".⁽¹⁴⁾ PUDIÉNDOSE EXPEDIR SEGÚN GARRIGUES "EN UNA FORMA NOMINATIVA A LA ORDEN Y AL PORTADOR, EL MODO DE TRANSMISIÓN EN CADA CASO SE RIGE POR LAS REGLAS GENERALES EN MATERIA DE TÍTULOS-VALORES, O SEA POR LA ENTREGA MATERIAL DEL DOCUMENTO SI ES AL PORTADOR, EN VIRTUD DE ENDOSO SI ES A LA ORDEN Y POR CESIÓN SI ES NOMINATIVO".⁽¹⁵⁾

b) REQUISITOS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO EN SU ARTÍCULO 168 NOS INDICA LOS REQUISITOS QUE DEBE CONTENER:

- I. EL NOMBRE, DOMICILIO Y FIRMA DEL TRANSPORTADOR (PORTEADOR);
- II. EL NOMBRE Y DOMICILIO DEL CARGADOR;
- III. EL NOMBRE Y DOMICILIO DE LA PERSONA A CUYA ORDEN SE EXPIDA EL CONOCIMIENTO O LA INDICACIÓN DE SER AL PORTA--DOR;
- IV. EL NÚMERO DE ORDEN DEL CONOCIMIENTO;
- V. LA ESPECIFICACIÓN DE LOS BIENES QUE DEBERÁN TRANSPORTARSE CON LA INDICACIÓN DE SU NATURALEZA, CALIDAD Y DEMÁS CIRCUNSTANCIAS QUE SIRVAN PARA SU IDENTIFICACIÓN;
- VI. LA DESIGNACIÓN DE LOS FLETES Y GASTOS DE TRANSPORTE, DE LAS TARIFAS APLICABLES Y LA DE HABER SIDO PAGADOS LOS FLETES O POR COBRARSE;
- VII. LA MENCIÓN DE LOS PUERTOS DE SALIDA Y DE DESTINO; SI SE TRATASE DE TRANSPORTE POR NAVE DESIGNADA, Y
- IX. LAS BASES PARA DETERMINAR LA INDEMNIZACIÓN DEL TRANSPORTADOR DEBA PAGAR EN CASO DE PÉRDIDA O AVERÍA.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE TENDRÁ EL CARÁCTER DE TÍTULO REPRESENTATIVO DE LAS MERCANCÍAS Y CONSIGUIENTEMENTE TODA NEGOCIACIÓN GRAVAMEN O EMBARGO SOBRE ELLAS, PARA SER VÁLIDO DEBERÁ

COMPRENDER EL TÍTULO MISMO. (ARTÍCULO 170 L.N.C.M.).

TANTO LA CARTA DE PORTE COMO EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE SON DE EXTENSIÓN OBLIGATORIA (ARTÍCULO 581, C.Co. Y 168 L.N.C.M.).

DE ACUERDO A LOS CONCEPTOS DADOS SOBRE EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, SE CONFIRMA QUE SON SIMILARES LAS FUNCIONES DE LA CARTA DE PORTE CON ESTE ÚLTIMO.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE POR SER TAMBIÉN UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS (ARTÍCULO 170 L.N. Y C.M.) ES UN DOCUMENTO CAUSAL Y POR LO TANTO INDEPENDIEMENTE DE QUE PRUEBE LA EXISTENCIA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO FUNCIONA COMO UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS.

POR LO TANTO, ESTAMOS EN PRESENCIA DE 2 DOCUMENTOS IGUALES, CON LAS MISMAS FUNCIONES PERO CON 2 NOMBRES DIFERENTES. AMBOS DOCUMENTOS REUNEN LAS MISMAS CARACTERÍSTICAS Y POR ESO SE PUEDEN HACER EXTENSIVOS A LA CARTA DE PORTE LOS CONCEPTOS DE ESENCIA QUE LE ATRIBUYEN AL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

COMO PEQUEÑAS DIVERGENCIAS DIREMOS QUE LA CARTA DE PORTE NACE DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y AÉREO, NO ASÍ EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE QUE SE ORIGINA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

DE LA CARTA DE PORTE SE SACAN 2 EJEMPLARES, EL ORIGINAL Y EL DUPLICADO. DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE SE SACAN 4 EJEMPLARES Y AMBOS SON DE EXPEDICIÓN OBLIGATORIA (ARTÍCULOS 581, C.Co. Y 168 L.N.Y C.M.).

C) NATURALEZA JURIDICA DE LA CARTA DE PORTE.

POR TRATARSE LA CARTA DE PORTE DE UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS, HEMOS DE SEGUIR LA DOCTRINA QUE IMPERA EN MATERIA DE TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS POR SER EL CONTENIDO PROPIAMENTE DEL TEMA QUE NOS PROPONEMOS ELABORAR Y CONOCER LAS OPINIONES MÁS AUTORIZADAS QUE HAN DADO LOS AUTORES AL RESPECTO, Y ASÍ ANALIZAR EN QUE MANERA ESTE DOCUMENTO REUNE LAS NOTAS CARACTERÍSTICAS DE LOS TÍTULOS DE CRÉDITO COMO SON: LA INCORPORACIÓN, LE TIMINACIÓN, ABSTRACCIÓN Y AUTONOMÍA.

a) CONCEPTO DE TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCADERÍAS.

LOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCADERÍAS, DICE CERVANTES AHUMADA "PROPORCIONAN UN MEDIO DE CIRCULACIÓN DE LAS MERCANCÍAS, EN EL SENTIDO DE QUE CON LA CIRCULACIÓN MATERIAL DEL TÍTULO, LA MERCANCÍA AMPARADA POR ÉL CIRCULA DIRECTAMENTE, DE TAL MANERA QUE AL ENAJENAR EL TÍTULO SE ENAJENA LA MERCANCÍA DIRECTAMENTE Y AL CONSTITUIRSE UN GRAVAMEN SOBRE EL TÍTULO, SE CONSTITUYE UN GRAVAMEN SOBRE LA MERCANCÍA".⁽¹⁶⁾ LA ENTREGA DEL TÍTULO, SEGÚN GARRIGUES: "CUANDO EL SUSCRIPTOR SE HALLA EN POSESIÓN DE LA COSA, - PRODUCE LOS MISMOS EFECTOS QUE LA ENTREGA REAL DE ÉSTA".⁽¹⁷⁾

PARA RODRIGUEZ RODRIGUEZ LOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS, IMPONEN AL TITULAR OBLIGACIONES COMO REALIZAR CIERTOS PAGOS DE TRANSPORTE DE ALMACENAJE, ETC., Y ESTO ES INCOMPATIBLE CON LA NATURALEZA DE LOS TÍTULOS VALORES, QUE NO ADMITEN OBLIGACIÓN A CARGO DEL TITULAR. ESTA OBJECCIÓN OLVIDA QUE LOS TÍTULOS DE TRADICIÓN NO IMPONEN CONTRAPRESTACIÓN ALGUNA EN EL SENTIDO PROPIO, ESTO ES, EN EL SENTIDO QUE PODRÍA DERIVARSE DE UNA RELACIÓN CONMUTATIVA, BILATERAL. LA FUENTE DE TALES CONTRAPRESTACIONES DEBE BUSCARSE EN RELACIONES LATERALES A LOS TÍTULOS DE TRADICIÓN".(18)

POR LO ANTERIOR PODEMOS CONCLUIR DICIENDO QUE LOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCADERÍAS, EN CUANTO A SU CONTENIDO, DAN DERECHO NO A UNA PRESTACIÓN EN DINERO, SINO A UNA CANTIDAD DETERMINADA DE MERCADERÍAS QUE SE ENCUENTRAN DEPOSITADAS EN PODER DEL EXPEDITOR DEL DOCUMENTO.

POR LO QUE RESPECTA AL DERECHO QUE INCORPORAN, NO ATRIBUYEN SÓLO UN FUTURO DERECHO DE CRÉDITO SINO QUE EN CONSECUENCIA Y COMO DERIVACIÓN DE LA POSESIÓN DE LAS MERCANCÍAS, ATRIBUYEN UN DERECHO ACTUAL DE DISPOSICIÓN SOBRE LAS MISMAS, EL TITULAR TIENE LA POSIBILIDAD DE INVESTIR A OTRO DEL DERECHO DE POSESIÓN CEDIENDO LA INVESTIDURA DEL DERECHO DE POSESIÓN SOBRE EL TÍTULO.

b) LA CAUSA EN LOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS.

MÁS DIFÍCIL PROBLEMA, NOS DICE ASCARELLI "ES EL DE LA - ABSTRACCIÓN EN LOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS, Y CON MÁS PRECISIÓN EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y LA CARTA DE PORTE. ESTOS TÍTULOS DE CUALQUIER MANERA INCORPORAN UN DERECHO OBLIGACIONAL; ESTO ES EL DERECHO DE EXIGIR LA ENTREGA DE UNA CANTIDAD DE MERCANCÍA ESPECIFICADA .

ESTOS DOCUMENTOS SON CAUSALES, SIGUE DICHIENDO ASCARELLI PERO DESDE LUEGO ES CONVENIENTE HACER NOTAR, QUE EN LA PRÁCTICA MERCANTIL PRECISAMENTE LOS TÍTULOS DE CRÉDITO CAUSALES SON TAL - VEZ LOS MÁS FECUNDOS, TRATANDO DE FACILITAR LA CIRCULACIÓN DE LA MERCANCÍA". (19)

PARA BARRERA GRAF, LOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MER-- CANCÍAS SON TÍTULOS CAUSALES, ES DECIR CARENTES DEL REQUISITO DE ABSTRACCIÓN, QUE ACOMPAÑA A LOS TÍTULOS CAMBIARIOS (LETRA DE CAMBIO, PAGARÉ, CHEQUE), Y POR LO TANTO SUJETOS A LA DISCIPLINA DEL NEGOCIO JURÍDICO DEL QUE NACIERON". (20)

SEGÚN CERVANTES AHUMADA, "UN TÍTULO ES CAUSAL CUANDO SU CAUSA SIGUE VINCULADA AL TÍTULO DE TAL MANERA QUE PUEDE INFLUIR SOBRE SU VALIDEZ Y SU EFICACIA". (21)

SEGÚN RODRIGUEZ RODRIGUEZ AL HABLAR DE LOS TÍTULOS CAU- SALES DICE "QUE SI ES CIERTO, QUE LOS TÍTULOS DE TRADICIÓN, SON

TÍTULOS CAUSALES, ES TOTALMENTE INCIERTO, QUE LOS TÍTULOS VALORES SEAN NECESARIAMENTE ABSTRACTOS". (22)

EN CONCLUSIÓN DIREMOS QUE LA CARTA DE PORTE Y CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS SON DOCUMENTOS CAUSALES, NO ABSTRACTOS EN LOS QUE LA LETRA DEL DOCUMENTO SE COMPLEMENTE E INCLUSO SE SUSTITUYA POR LA DEL NEGOCIO -- QUE LES DIÓ ORIGEN, COSA QUE PERMITE AL DEUDOR O PONER AL TENEDOR DEL TÍTULO LAS EXCEPCIONES DERIVADAS DEL MISMO NEGOCIO QUE LES -- DÍO NACIMIENTO.

D) EN LA CARTA DE PORTE COMO TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS SE REUNEN LAS NOTAS CARACTERÍSTICAS DE LOS TÍTULOS DE CRÉDITO.

EN SEGUIDA VEREMOS SI EN LA CARTA DE PORTE REUNE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS TÍTULOS DE CRÉDITO. NUESTRA LEY DE TÍTULOS Y OPERACIONES DE CRÉDITO EN SU ARTÍCULO 5, NOS DICE: "SON TÍTULOS DE CRÉDITO LOS DOCUMENTOS NECESARIOS PARA EJERCITAR EL DERECHO LITERAL QUE EN ELLOS SE CONSIGNA".

DE LA MENCIONADA DEFINICIÓN SE DERIVAN LAS SIGUIENTES CARACTERÍSTICAS:

a) INCORPORACION, SEGÚN CERVANTES APUMADA: "EL TÍTULO DE CRÉDITO ES UN DOCUMENTO QUE LLEVA INCORPORADO UN DERECHO, EN TAL FORMA QUE EL DERECHO VA ÍNTIMAMENTE UNIDO AL TÍTULO Y SU EJERCI--

CIO ESTÁ CONDICIONADO POR LA EXHIBICIÓN DEL DOCUMENTO; SIN EXHIBIR EL TÍTULO NO SE PUEDE EJERCITAR EL DERECHO EN ÉL INCORPORADO". (23)

EN OPINIÓN DE TENA, LA INCORPORACIÓN COMO NOTA CARACTERÍSTICA DE LOS TÍTULOS DE CRÉDITO ES FUNDAMENTAL, YA QUE LA MISMA DEFINICIÓN DEL MENCIONADO ARTÍCULO 5 , LA CONTIENE EN PRIMERA LÍNEA, AL INDICAR QUE ES EL DOCUMENTO NECESARIO PARA EJERCITAR EL DERECHO QUE EN ÉL SE CONSIGNA, PORQUE SIN EL DOCUMENTO NO --- EXISTE EL DERECHO". (24)

O SEA, EL DERECHO EN LA INCORPORACIÓN, COMO ELEMENTO NECESARIO EN LOS TÍTULOS DE CRÉDITO, ESTA INCORPORADO AL TÍTULO EN TAL FORMA QUE EL EJERCICIO DEL DERECHO ESTÁ CONDICIONADO A LA TENENCIA DEL DOCUMENTO, SIN EL TÍTULO NO PODRÁ RECLAMARSE, NI -- EXIGIRSE EL DERECHO.

ESTA NOTA CARACTERÍSTICA DE LA INCORPORACIÓN SI SE ESTABLECE EN LA CARTA DE PORTE, PORQUE DE CUALQUIER MODO, INCORPORA UN DERECHO OBLIGACIONAL, ESTO ES, EL DERECHO DE EXIGIR LA ENTREGA DE UNA CANTIDAD DE MERCANCÍA DETERMINADA.

EN EFECTO EL ARTÍCULO 596 DE NUESTRO CÓDIGO DE COMERCIO ESTABLECE QUE: "EL TENEDOR DE LA CARTA DE PORTE, TIENE DERECHO A QUE SE LE ENTREGUEN LAS MERCANCÍAS INDICADAS EN ELLA".

PERO LO QUE NO INDICA ESTE ARTICULO ES QUE SI MEDIANTE LA ENTREGA O EXHIBICIÓN DE LA CARTA DE PORTE PROCEDO LA ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS.

POR TRATARSE DE UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCADERÍAS ES APLICABLE EL ARTICULO 19 DE LEY DE TÍTULOS Y OPERACIONES DE CRÉDITO AL ESTABLECER QUE "LA REIVINDICACIÓN DE LAS MERCADERÍAS REPRESENTADAS, SOLO PODRÁ HACERSE MEDIANTE LA REIVINDICACIÓN DEL TÍTULO MISMO".

b) AL RESPECTO LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA HA RESUELTO - QUE SEGÚN SE DISPONE EXPRESAMENTE EN EL ARTICULO 596, F. I, C.CO., MIENTRAS EL CONSIGNATARIO SEA TENEDOR DE LA CARTA DE PORTE EXPEDIDA A SU FAVOR TIENE DERECHO A QUE SE LE ENTREGUEN LAS MERCANCÍAS, CUALESQUIERA QUE SEAN LAS ÓRDENES QUE EN CONTRARIO DIERA - EL CARGADOR CON POSTERIORIDAD (SEXTA ÉPOCA, CUARTA PARTE, VOLÚMEN XLIX, P. 202, A.D. 3796/60, AUTOTRANSPORTES PROGRESO, S.A. - DE C.V.).

POR SER UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS ATRIBUYE A SU POSEEDOR LEGÍTIMO EL DERECHO EXCLUSIVO A DISPONER DE LAS -- MERCANCÍAS QUE EN ÉL SE MENCIONEN Y LA REIVINDICACIÓN DE LAS MISMAS SÓLO PODRÁ HACERSE MEDIANTE LA REIVINDICACIÓN DEL TÍTULO MISMO. (ARTÍCULO 19. L.T Y O.C.).

SUCEDIENDO LO MISMO EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, EL

LEGÍTIMO POSEEDOR TIENE DERECHO A LAS MERCANCÍAS EN ÉL CONSIGNADAS Y LA REIVINDICACIÓN DE LAS MISMAS SÓLO PODRÁ HACERSE MEDIANTE LA REIVINDICACIÓN DEL DOCUMENTO (ARTÍCULO 170, L.T.O.C. "EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE TENDRÁ EL CARÁCTER DE TÍTULO REPRESENTATIVO DE LAS MERCANCÍAS Y CONSIGUIENTEMENTE TODA NEGOCIACIÓN, GRAVAMEN O EMBARGO SOBRE ELLA, PARA SER VÁLIDO, DEBERÁ COMPRENDER EL TÍTULO MISMO"). EN ESTA FORMA OPERA EN AMBOS DOCUMENTOS LA NOTA CARACTERÍSTICA DE LA INCORPORACIÓN.

c) LEGITIMACION.- ES OTRA CARACTERÍSTICA DE LOS TÍTULOS VALOR, ES DECIR, QUE POR SÍ MISMOS CONCEDEN A SU TENEDRO EL DERECHO DE EXIGIR SU CUMPLIMIENTO. ESTE DERECHO CORRESPONDE AL Tenedor, O SEA A LA PERSONA QUE CUMPLA CON LOS REQUISITOS LEGALES PARA OSTENTARSE Y CONSIDERARSE COMO DUEÑO Y TITULAR DEL DOCUMENTO.

EN EL CASO DE LA CARTA DE PORTE Y CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, EL LEGÍTIMO TENEDOR DEL DOCUMENTO, PODRÁ EXIGIR LA ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS AL PORTEADOR. RESPECTO A LAS CARTAS DE PORTE Y CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, NOMINATIVOS Y A LA ORDEN, ES LEGÍTIMO TENEDOR LA PERSONA A CUYO NOMBRE SE HUBIERAN EXPEDIDO, QUE SE CONSIGNA EN EL TEXTO MISMO DEL DOCUMENTO (ARTÍCULO 23, L.T.O.C.), Y EN SU CASO DE TRASMISIÓN, ADEMÁS DE LA ENTREGA MATERIAL DEL DOCUMENTO, SE REQUIERE SU ENDOSO (ARTÍCULO 261, L.T.O.C.) Y PARA LA CARTA DE PORTE Y CONOCIMIENTO DE EMBARQUE NOMINATIVOS SE EXIGE ADEMÁS, SU INSCRIPCIÓN EN UN REGISTRO QUE DEBE LLEVAR EL EMISOR (ARTÍCULO 241, L.T.O.C.). SI SE TRATA DE UNA CARTA DE --

PORTE Y CONOCIMIENTO DE EMBARQUE AL PORTADOR, ES TENEDOR LEGÍTIMO EL QUE POSEA EL DOCUMENTO, Y SU TRANSMISIÓN OPERA MERAMENTE POR LA ENTREGA O TRADICIÓN. (ARTÍCULO 70 L.T.O.C.):

d) **ABSTRACCION.**- O SEA CUANDO EL TITULOSVALOR, SE DESVINCU LA DEL NEGOCIO QUE LE DIO NACIMIENTO Y SÓLO VALE POR SU TEXTO, ES DECIR, QUE EL TÍTULOSVALOR ES SUFICIENTE Y COMPLETO.

PERO COMO YA LO EXPLICAMOS ANTERIORMENTE, AL TRATAR LO RELATIVO A LA CAUSA EN LOS TITULOS REPRESENTATIVOS, LA NOTA DE LA ABSTRACCIÓN NO SE REÚNE EN ESTE TIPO DE DOCUMENTOS.

POR LO TANTO LA CARTA DE PORTE, ASÍ COMO EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, SON DOCUMENTOS CAUSALES, EN LOS QUE LA LETRA DEL DOCUMENTO SE COMPLEMENTA E INCLUSO SE SUSTITUYA POR LA LETRA DEL NEGOCIO QUE LES DIO ORIGEN.

e) **LITERALIDAD.**- ES OTRA CARACTERÍSTICA DE LOS TÍTULOSVALOR O SEA, QUE A VIRTUD DE SU TEXTO SE ESTABLECE EL DERECHO INCORPORADO Y SE FIJA SU EXTENSIÓN Y SU NATURALEZA. EN ESTE CASO LA CARTA DE PORTE Y EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, COMO TÍTULOS CAUSALES, TAMPOCO SON PLENAMENTE LITERALES, YA QUE SU TEXTO NO ES SUFICIENTE PARA DETERMINAR EL ALCANCE Y LA EXISTENCIA DEL DERECHO INCORPORADO.

RESPECTO A LA LITERALIDAD EN ESTOS DOCUMENTOS, MANTILLA

MOLINA DICE "SE JUZGA RESPETADA LA LITERALIDAD POR LA REFERENCIA QUE EN EL DOCUMENTO SE CONTENGA AL NEGOCIO CAUSAL, COMO OCURRE - CON LA CARTA DE PORTE Y EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE". (25)

f) AUTONOMIA.- SEGÚN BARRERA GRAF: "LA AUTONOMÍA EN LOS TÍTULOS VALOR OPERA, EN CUANTO QUE EL DERECHO INCORPORADO CORRESPONDE A SUS POSEEDORES LEGÍTIMOS, A CADA UNO DE LOS CUALES SE ATRIBUYE COMO PROPIO CON INDEPENDENCIA DEL NEGOCIO JURÍDICO QUE PROVOCÓ EL NACIMIENTO DEL TÍTULO (RELACIÓN FUNDAMENTAL O SUBYACENTE), O DE LAS RELACIONES JURÍDICAS DE LOS ADQUIRENTES ANTERIORES. DICHO DERECHO INCORPORADO CORRESPONDE AL TENEDOR LEGÍTIMO DEL DOCUMENTO, EN LOS TÉRMINOS LITERALES EN QUE ESTE REDACTADO, INDEPENDIENTEMENTE DE LAS EXCEPCIONES QUE PUDIERAN HABERSE OPUESTO EN CONTRA DE LOS ANTERIORES ADQUIRENTES". (26)

SIN EMBARGO POR TRATARSE DE DOCUMENTOS CAUSALES, LA CARTA DE PORTE Y EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, EN CASO DE TRANSMISIÓN, EL NUEVO ADQUIRENTE PUEDE DISPONER DE LAS MERCANCÍAS, PERO NO ADQUIERE UN DERECHO AUTÓNOMO, SINO UN DERECHO QUE TIENE COMO CAUSA EL CONTRATO DE TRANSPORTE, Y EN CONSECUENCIA EXPUESTO A TODAS LAS EXCEPCIONES DEL NEGOCIO QUE LES DIÓ ORIGEN A ESTOS DOCUMENTOS.

EN ESTA FORMA OPERAN EN LA CARTA DE PORTE Y CONOCIMIENTO DE EMBARQUE LAS NOTAS CARACTERÍSTICAS DE LOS TÍTULOS DE CRÉDITO

TO, YA QUE POR TRATARSE DE TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS SON DOCUMENTOS CAUSALES (NOTA ESENCIAL EN ESTOS DOCUMENTOS COMO LO ACABAMOS DE DEMOSTRAR) POR LO TANTO NO LAS REUNEN COMPLETAMENTE, PERO SIN PERDER TAL CARACTERÍSTICA DE TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS.

E) LA CARTA DE PORTE AEREO, SEGUN LA CONVENCION DE VARSOVIA, 1929.

a) INTRODUCCION.- SEGUN LOS MOMENTOS SON UNAS U OTRAS INSTITUCIONES REGIDAS POR EL DERECHO AERONAUTICO LAS QUE EN MAYOR -- GRADO EXPERIMENTAN LA PRESION Y EL IMPULSO DE ESE DINAMISMO PRO-- PIO DE LA MATERIA. EN LA HORA ACTUAL, LA CARTA DE PORTE AEREO SE ENCUENTRA PRECISAMENTE, SOMETIDA A UNA DE LAS ACCIONES MAS INTEN-- SAS. ELLO SIGNIFICA LA LOGICA ADQUIRIDA EN LOS ULTIMOS TIEMPOS -- POR EL TRANSPORTE DE MERCADERIAS, POCO MENOS QUE NULO EN LOS CO-- MIENZOS DE LA AVIACION, CON IMPORTANCIA MUY ESCASA, MAS TARDE, -- APENAS UN APEDICE DEL DE PASAJEROS, QUE COMENZABA A ADQUIRIR --- CIERTA ENTIDAD, LA ESPECIAL DEL TRANSPORTE DE COSAS TOMA DIA A -- DIA UN MAYOR VOLUMEN Y RECLAMA EL INTERES DE LOS TRANSPORTADORES, DE LOS PRODUCTORES, DE LOS COMERCIANTES, DE LOS ECONOMISTAS Y POR SUPUESTO DE LOS JURISTAS.

b) AMBITO DE APLICACION DE LA CONVENCION.

LA CONVENCION DE VARSOVIA DEL 12 DE OCTUBRE DE 1929, A -- LA QUE MEXICO SE ADHIRO EL 14 DE FEBRERO DE 1933, VA A REGIR LOS TRANSPORTES QUE DE ACUERDO A LOS TERMINOS DE LA MISMA CONVENCION RECIBEN LA CALIFICACION DE INTERNACIONALES. SEGUN LA MISMA CONVEN-- CION SE ENTIENDE POR TRANSPORTE INTERNACIONAL: "AQUEL QUE DE ---- ACUERDO A LAS ESTIPULACIONES DE LAS PARTES TIENE SU PUNTO DE PARTI-- DA Y DESTINO EN EL TERRITORIO DE DOS ESTADOS CONTRATANTES; O BIEN EL QUE TIENE COMO PUNTO DE PARTIDA Y DESTINO EL TERRITORIO DE UN --

MISMO ESTADO CONTRATANTE, SIEMPRE QUE HAYA UNA ESCALA PACTADA EN EL TERRITORIO DE OTRO ESTADO SEA O NO CONTRATANTE. (ARTÍCULO 1 - DE LA CONVENCION).

c) EXPEDICIÓN DE LA CARTA DE PORTE AÉREO

EL ARTÍCULO 5 DEL CONVENIO DE VARSOVIA CONCEDE AL PORTEADOR DE MERCANCÍAS LA FACULTAD DE PEDIR AL EXPEDIDOR LA RELACION Y ENTREGA DE UN DOCUMENTO TITULADO CARTA DE PORTE AÉREO.

EN EL CONVENIO DE VARSOVIA QUEDA CLARO QUE EL EXPEDIDOR ES QUIEN CONFECCIONA LA CARTA DE PORTE, OSTENTANDO EL DERECHO DE PEDIR AL PORTEADOR LA ACEPTACION DE DICHO DOCUMENTO. "LA OBLIGACION QUE EL PORTEADOR TIENE DE ACEPTAR LA CARTA DE PORTE - HAY QUE INTERPRETARLA COMO OBLIGACION DE ACEPTAR LAS MERCANCÍAS Y DE TRANSPORTARLAS. NINGUN SENTIDO TIENE QUE SE LE OBLIGUE A ACEPTAR EL DOCUMENTO, SI NO ES COMO CONSECUENCIA DE LO QUE EN EL MISMO SE SOLICITA Y EXPRESA".

d) NÚMERO DE EJEMPLARES

DECLARADA EN EL ARTÍCULO 5 LA OBLIGACION QUE EL PORTEADOR TIENE DE PEDIR AL EXPEDIDOR QUE ÉSTE EXTIENDA LA CARTA DE PORTE, EN EL PRECEPTO SIGUIENTE, EL CONVENIO SE OCUPA DE REGULAR SUS CONDICIONES Y CIRCUNSTANCIAS. SE REITERA, AUNQUE NO PARECE QUE ELLO FUERA NECESARIO, QUE EL DOCUMENTO SERÁ EXTENDIDO POR EL EXPEDIDOR, CONCRETÁNDOSE QUE HABRÁ DE HACERLO EN TRES EJEMPLARES ORIGINALES. PUNTUALIZA EL CONVENIO QUE LOS TRES EJEMPLARES DE -

LA CARTA DE PORTE HABRÁN NECESARIAMENTE DE SER ENTREGADOS CON LA MERCANCÍA.

"LA PREOCUPACIÓN DEL LEGISLADOR DEBEMOS RAZONABLEMENTE ENTENDERLA COMO LO QUE SE EXIGE, ES QUE EL PORTEADOR NO RECIBA - MERCANCÍAS SIN CARTAS DE PORTE QUE LAS AMPAREN, CON LA FINALIDAD DE QUE NO EXISTAN DUDAS RESPECTO A LOS LAZOS JURÍDICOS QUE NACEN ENTRE EXPEDIDOR Y PORTEADOR". (27)

e) DESTINO DE LOS EJEMPLARES Y SUS FIRMAS.

LA REGULACIÓN CONTENIDA EN EL SEGUNDO PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 6 DEL CONVENIO, ES SUMAMENTE DETALLADA Y DESCIENDE A PUNTOS MUY CONCRETOS DE LA PRÁCTICA Y USO. EL DESTINO DE LOS TRES EJEMPLARES ORIGINALES DE LA CARTA DE PORTE, ES EL SIGUIENTE:

- 1 EL PRIMER EJEMPLAR PARA EL PORTEADOR;
- 2 EL SEGUNDO EJEMPLAR PARA EL DESTINATARIO, Y
- 3 EL TERCER EJEMPLAR PARA EL EXPEDIDOR.

EL PROPIO CONVENIO EXIGE UNAS FORMALIDADES MÍNIMAS EN CUANTO A LAS FIRMAS QUE EN LOS DOCUMENTOS HAN DE SER ESTAMPADAS Y QUE SON ÉSTAS:

1. EL PRIMER EJEMPLAR DEBE SER FIRMADO POR EL EXPEDIDOR;
2. EL SEGUNDO EJEMPLAR DEBE SER FIRMADO POR EL EXPEDIDOR Y EL PORTEADOR; Y
3. EL TERCER EJEMPLAR DEBE SER FIRMADO POR EL PORTEADOR.

COMO PUEDE OBSERVARSE Y SEGÚN YA HEMOS ADVERTIDO, EL LEGISLADOR INTERNACIONAL HA SENTIDO LA PREOCUPACIÓN DE QUE EN LA CARTA DE PORTE CONSTEN LAS NECESARIAS DECLARACIONES SUFICIENTEMENTE ACEPTADAS POR LAS PARTES INTERVINIENTES EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE.

f) CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE AÉREO.

EL ARTÍCULO 8 DEL CONVENIO DE VARSOVIA ESTABLECE QUE:
"LA CARTA DE PORTE AÉREO DEBERÁ CONTENER LOS DATOS SIGUIENTES:

1. EL LUGAR DONDE EL DOCUMENTO FUE OTORGADO Y LA FECHA DE SU OTORGAMIENTO;
2. LOS PUNTOS DE SALIDA Y DE DESTINO;
3. LAS PARADAS PREVISTAS BAJO RESERVA PARA EL TRANSPORTADOR DE LA FACULTAD DE ESTIPULAR QUE PODRÁ MODIFICARLAS EN CASO DE NECESIDAD Y SIN QUE LA MODIFICACIÓN PUEDA HACER PERDER AL TRANSPORTE SU CARÁCTER DE INTERNACIONAL;
4. EL NOMBRE Y DIRECCIÓN DEL EXPEDIDOR;
5. EL NOMBRE Y DIRECCIÓN DEL PRIMER TRANSPORTADOR;
6. EL NOMBRE Y DOMICILIO DEL DESTINATARIO, SI HAY LUGAR;
7. LA NATURALEZA DE LAS MERCANCÍAS;
8. EL NÚMERO, MODO DE EMBALAJE, MARCAS PARTICULARES Y NUMERACIÓN DE BULTOS;
9. EL PESO, LA CANTIDAD Y EL VOLÚMEN O LAS DIMENSIONES DE LAS MERCANCÍAS;

10. EL ESTADO APARENTE DE LA MERCANCÍA Y DEL EMBALAJE;
11. EL PRECIO DEL TRANSPORTE, SI ESTA ESTIPULADO, LA FECHA Y EL LUGAR DEL PAGO Y LA PERSONA QUE DEBE PAGAR;
12. EL PRECIO DE LAS MERCANCÍAS Y EVENTUALMENTE EL IMPORTE DE LOS GASTOS CUANDO EL ENVÍO SE HAGA CONTRAREMOLSO;
13. EL IMPORTE DEL VALOR DECLARADO CONFORME AL ARTÍCULO 22 DEL CONVENIO (FIJA LOS LÍMITES DE LA RESPONSABILIDAD);
14. EL NÚMERO DE EJEMPLARES DE LA CARTA DE PORTE AÉREO;
15. LOS DOCUMENTOS TRANSMITIDOS AL TRASPORTADOR PARA ACOMPAÑAR LA CARTA DE PORTE AÉREO;
16. EL PLAZO PARA EL TRANSPORTE E INDICACIÓN SUMARIA DE LA VÍA A SEGUIR SI HAN SIDO ESTIPULADOS, Y
17. INDICACIÓN DE QUE EL TRANSPORTE QUEDA SOMETIDO AL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD ESTABLECIDA EN EL PRESENTE CONVENIO.

g) CARACTER PROBATORIO DE LA CARTA DE PORTE AÉREO.

NO PARECE EXACTO INTERPRETAR COMO UNA RESTRICCIÓN A LA NEGOCIABILIDAD DE LA CARTA DE PORTE AÉREO, LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 11 DE LA CONVENCION, RESPECTO A LA FUERZA PROBATORIA DE LA CARTA DE PORTE YA QUE ELLA HACE FE, SALVO PRUEBA EN CONTRARIO DE LA CONCLUSIÓN DEL CONTRATO, RECEPCIÓN DE LA MERCANCÍA, CONDICIONES DEL TRANSPORTE, PESO DIMENSIONES, EMBALAJE, NÚMERO DE BULTOS, ETC.

ANÁLOGAS DISPOSICIONES EXISTEN RESPECTO A LOS CONOCI-

MIENTOS MARÍTIMOS Y NO HAN SIDO OBSTÁCULO PARA EL RECONOCIMIENTO DE LA NEGOCIABILIDAD AMPLIA DE TALES DOCUMENTOS.

SEGÚN OLVERA DE LUNA "LA CARTA DE PORTE AÉREO, ES EL TÍTULO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE COSAS O MERCANCÍAS, SU FUNCIÓN ES PROBATORIA Y REPRESENTATIVA DE LA MERCADERÍA. ASÍ EL CONVENIO DE VARSOVIA DECLARA QUE LA CARTA DE PORTE HACE FÉ SALVO PRUEBA EN CONTRARIO DE LA ULTIMACIÓN DEL CONTRATO, EL RECIBO DE LA MERCANCÍA Y LAS CONDICIONES DEL TRANSPORTE".

h) NEGOCIABILIDAD DE LA CARTA DE PORTE AÉREO.

NO HAY EN LA CONVENCION DE VARSOVIA DE 1929 UN TEXTO -- QUE EXPRESAMENTE SE REFIERA AL TEMA DE LA NEGOCIABILIDAD DE LA -- CARTA DE PORTE AÉREO. DURANTE MUCHOS AÑOS EL COMITÉ INTERNACIONAL TÉCNICO DE EXPERTOS JURÍDICOS AÉREOS, LA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL Y LA ORGANIZACIÓN DE ASOCIACIÓN CIVIL -- INTERNACIONAL, ESTUDIARON LA POSIBILIDAD DE REALIZAR UNA MODIFICACIÓN A LA CONVENCION DE VARSOVIA.

"AL DISOLVERSE EL C.I.T.E.J.A. EN EL AÑO DE 1947, EL COMITÉ JURÍDICO DE LA O.A.C.I. TOMÓ LA RESPONSABILIDAD DE ELABORAR LAS ENMIENDAS. SE FORMÓ UN SUBCOMITÉ EL CUAL PRESENTÓ UN INFORME EN LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE DERECHO PRIVADO AÉREO DE LA -- HAYA DE 1955, LA CUAL FUE RATIFICADA POR MÉXICO, EN EL SENTIDO DE QUE NO DEBÍA INTERPRETARSE A LA CONVENCION, COMO UNA PROHIBICIÓN

PARA LA EXPEDICIÓN DE CARTAS DE PORTE AÉREO NEGOCIABLES Y RECOMENDÓ ASIMISMO QUE AL FINAL DEL ARTÍCULO 12 SE INCLUYERA UNA MENCIÓN EN LA QUE NO ESTABA PROHIBIDO EXPEDIR CARTAS DE PORTE AÉREO NEGOCIABLES. EL INFORME SE TRATÓ EN LA 13A. SESIÓN Y FUE EL DELEGADO DE MÉXICO FRANCOZ RIGALT, QUIEN INICIÓ EL DEBATE Y SE PRONUNCIÓ - EN FAVOR DE LA NEGOCIABILIDAD QUE PODRÍA TRAER GRANDES VENTAJAS", (29

EL TÉRMINO DE LA CONFERENCIA SIGNIFICÓ LA INCLUSIÓN DE UNA MENCIÓN EN EL TEXTO MISMO DEL PROTOCOLO Y DE UNA RECOMENDACION ADICIONAL.

LA PRIMERA CONSTITUYE EL ARTÍCULO IX DEL PROTOCOLO QUE DICE:

"NADA EN EL PRESENTE CONVENIO IMPEDIRÁ LA EXPEDICIÓN DE UNA CARTA DE PORTE AÉREO NEGOCIABLE .

Y LA SEGUNDA RESOLUCIÓN "A" DE LA CONFERENCIA QUE EXPRESA OPINANDO QUE: NADA EN EL CONVENIO DE VARSOVIA ACTUALMENTE EN VIGOR, IMPIDE EXPEDIR CARTAS DE PORTE AÉREO NEGOCIABLES. DECLARA QUE EL ARTÍCULO 9 DEL PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO DE VARSOVIA, HA SIDO INCLUIDO ÚNICAMENTE PARA FINES DE ACLARACIÓN", (30)

POR LO ANTERIOR Y DE ACUERDO A LA CONVENCION DE VARSOVIA OPINAMOS QUE LA CARTA DE PORTE AEREO, INDEPENDIENTEMENTE DE QUE PRUEBA LA EXISTENCIA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE, ESTA AL PODERSE NEGOCIAR SI PUEDE FUNCIONAR COMO UN TITULO REPRESENTATIVO DE MERCANCIAS, EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL.

CITAS BIBLIOGRAFICAS

- 1) ASQUINI ALBERTO
"DEL CONTRATO DE TRANSPORTE"
TRADUCCIÓN "DE FRIEDER VITERBO DELIA Y MELENDO SENTIZ SANTIA
GO,
ESPAÑA 1949, 6A. EDICIÓN, VOLÚMEN I, PAG. 224.
EDIAR. SOC. ANON. EDITORES.
- 2) VARA DE PINA RAFAEL
"ELEMENTOS DE DERECHO MERCANTIL MEXICANO"
MÉXICO 1970, CUARTA EDICIÓN, PAG. 231.
EDITORIAL PORRUA.
- 3) GARRIGUEZ JOAQUÍN
"CURSO DE DERECHO MERCANTIL"
MÉXICO 1977, SEXTA EDICIÓN, PAG. 210
EDITORIAL PORRUA.
- 4) GEORGES RIPERT
"TRATADO ELEMENTAL DE DERECHO COMERCIAL"
TRADUCCIÓN CANIZARES DE SOLÁ FELIPE
PARÍS 1954, SEGUNDA EDICIÓN, VOLUMEN IV, PAGES. 140-141
EDITORIAL ARGENTINA.
- 5) GARRIGUES JOAQUÍN
OB. CIT. PAG. 211
- 6) BARRERA GRAF JORGE
DICCIONARIO JURÍDICO
EDITADO POR EL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS
MÉXICO 1983, PAG. 62
UNAM.

- 7) VIVANTE CÉSAR
"DERECHO COMERCIAL" . DEL CONTRATO DE SEGURO, DE LA PRENDA,
DEL DEPÓSITO EN LOS ALMACENES GENERALES.
TRADUCCIÓN SENTIES MELENDO SANTIAGO
BUENOS AIRES 1952, VOLÚMEN II, TOMO 15. PAGS. 225-226
EDIAR SOC. ANON. EDITORES.
- 8) VÁZQUEZ DEL MERCADO ALBERTO
"CONTRATOS MERCANTILES"
MÉXICO 1982, 1A. EDICIÓN. PAGS. 154-155.
EDITORIAL PORRUA.
- 9) SCRUTTON T.E.
"CHARTERPARTIES AND BILLS OF LADING"
LONDON 1931, 13A. EDICIÓN. PAG. 9
SWEET AND MAXWELL.
- 10) CHORLEY AND GILES
"DERECHO MARÍTIMO"
TRADUCCIÓN SÁNCHEZ CALERO FERNANDO
BARCELONA 1962, 4A. EDICIÓN. PAGS. 225-226.
BOSCH CASA EDITORIAL.
- 11) GARRIGUES JOAQUÍN
OB. CIT. TOMO II. PAG. 673
- 12) CERVANTES AHUMADA RAÚL
"TÍTULOS DE CRÉDITO"
MÉXICO 1978, 10A. EDICIÓN. PAG. 157
EDITORIAL HERRERO.

- 13) ASCARELLI TULLIO
"DERECHO MERCANTIL"
TRADUCCIÓN FELIPE DE J. TENO
MÉXICO 1940. PAG. 603-604
EDITORIAL PORRUA.
- 14) SCRUTTON T.E.
OB. CIT. PAG. 9
- 15) GARRIGUES JOAQUÍN
OB. CIT. TOMO II. PAG. 674
- 16) CERVANTES AHUMADA RAÚL
OB. CIT. PAG. 31.
- 17) GARRIGUES JOAQUÍN
OB. CIT. TOMO II. PAG. 761-762.
- 18) RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ JOAQUÍN
"CURSO DE DERECHO MERCANTIL"
MÉXICO 1982. DÉCIMOSEXTA EDICIÓN. TOMO I. PAG. 308
EDITORIAL PORRUA.
- 19) ASCARELLI TULLIO
"TRATADO GENERAL DE LOS TÍTULOS DE CRÉDITO"
TRADUCCIÓN DE RENE CACHAUX SANABRIA
MÉXICO 1947. PAG. 193
EDITORIAL JUS.
- 20) BARRERA GRAF JORGE
"ESTUDIOS DE DERECHO MERCANTIL"
DERECHO BANCARIO, DERECHO INDUSTRIAL
MÉXICO 1958, 1A. EDICIÓN. PAGES. 47-48
EDITORIAL PORRUA.

- 21) CERVANTES AHUMADA RAÚL
OB. CIT. PAG. 30
- 22) RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ JOAQUÍN
OB. CIT. PAG. 399
- 23) CERVANTES AHUMADA RAÚL
OB. CIT. PAG. 10
- 24) TENA DE J. FELIPE
"DERECHO MERCANTIL MEXICANO"
MÉXICO 1967. SEXTA EDICIÓN. PAG. 306
EDITORIAL PORRUA.
- 25) MANTILLA MOLINA L. ROBERTO
"TÍTULOS DE CRÉDITO"
MÉXICO 1973. SEGUNDA EDICIÓN. PAG. 39-40
EDITORIAL PORRUA
- 26) BARRERA GRAF, JORGE
INTRODUCCIÓN AL DERECHO MEXICANO
DERECHO MERCANTIL
MÉXICO 1981, 1A. EDICIÓN. PAG. 91.
UNAM.
- 27) MAPELLI ENRIQUE
REVISTA JURÍDICA DE BUENOS AIRES
NO. I - II ENERO-DICIEMBRE 1969. PAG. 76
BUENOS AIRES ARGENTINA
- 28) OLVERA DE LUNA OMAR
CONTRATOS MERCANTILES
MÉXICO 1983, 1A. EDICIÓN. PAG. 285
EDITORIAL PORRUA.

- 29) VIDELA ESCALADA FEDERICO
LA CARTA DE PORTE AÉREO
REVISTA DEL INSTITUTO DE DERECHO COMERCIAL Y DE LA NAVEGACIÓN
No. 2. NOVIEMBRE 1960. PAG. 139
LA PLATA ARGENTINA
- 30) VIDELA ESCALADA FEDERICO
OB. CIT. PAGES.139 Y 140.

CAPITULO II

ANTECEDENTES HISTORICOS Y EVOLUCION JURIDICA DE LA CARTA DE PORTE

EN EL PRIMER CAPÍTULO SE DEMOSTRÓ QUE TANTO LA CARTA DE PORTE ASÍ COMO EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE SON LA MISMA FIGURA - JURÍDICA YA QUE TIENEN LAS MISMAS FUNCIONES Y QUE LA ÚNICA DIVERGENCIA IMPORTANTE ENTRE OTRA ES QUE LA CARTA DE PORTE NACE DEL - CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y AÉREO, NO ASÍ EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE QUE SE ORIGINA DEL MARÍTIMO.

EN LA ANTIGUEDAD EL TRANSPORTE TERRESTRE SE EFECTUABA EN FORMA AISLADA YA QUE LA FALTA DE CAMINOS Y EL PÉSIMO ESTADO DE - LOS EXISTENTES HACIAN PELIGROSOS LOS VIAJES.

TODO LO CONTRARIO SUCEDIO CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO, QUE DESDE ÉPOCAS MUY ANTIGUAS COMENZO A TENER GRAN AHUJE CON EL TRANS- CURSO DE LOS AÑOS. DE ALLÍ QUE EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE HAYA - SURGIDO EN TIEMPOS MÁS REMOTOS QUE LA CARTA DE PORTE.

POR LO TANTO BUSCAREMOS EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE LOS ANTE- CEDENTES DE LA CARTA DE PORTE.

A) LOS PUEBLOS PRIMITIVOS:

SOBRE EL DESARROLLO DE LOS PUEBLOS PRIMITIVOS SE HA ESCRITO UNA ENORME CANTIDAD DE COSAS. NO HAY SIN EMBARGO ALGÚN INDICIO SOBRE LA CARTA DE PORTE O EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

SOBRE EL COMERCIO EN QUE ES NECESARIO TRANSPORTAR MERCANCÍAS A TRAVÉS DE DILATADAS COMARCAS SE HACE POR MEDIO DE CARAVANAS, SE REUNIA UN NÚMERO DE COMERCIANTES PARA VIAJAR JUNTOS, CON EL FÍN DE REPARTIR LOS GASTOS Y AMINORAR EL RIESGO, DOBLEMENTE GRANDE PARA CADA UNO POR SEPARADO DE PERDER EL CAMINO, O DE SER ROBADO, APRESADO O MUERTO.

"LOS COMERCIANTES PARA TRANSPORTAR SUS MERCANCÍAS QUE VENDIAN, UTILIZABAN A LOS MIEMBROS DE LAS TRIBUS WANIAMESI AFRICANOS Y LOS OYAMBA PARA LLEVARLAS AL COMPRADOR. NO SE SABE SI SE CREABA ALGUNA CARTA POR PARTE DEL VENDEDOR HACIA EL COMPRADOR DE LAS MERCANCÍAS COMPRADAS. LO MÁS PROBABLE ES QUE NO SE CREABA, YA QUE EL MISMO VENDEDOR ACOMPAÑABA EL TRANSPORTE DE LAS MERCANCÍAS". (1)

B) LA ANTIGUEDAD.

a) BABILONIA.

"EL PAÍS DE CUYO DERECHO, Y MÁS PROPIAMENTE DE CUYO DERE

CHO PRIVADO, TENEMOS UN CONOCIMIENTO MÁS SEGURO Y MÁS AMPLIO Y QUE ALIANZA CON MUCHO ATRAS ES BABILONIA". (1)

EN ESTA ETAPA SURGE EL CÓDIGO DE HAMURABI, EN DONDE YA SE EMPIEZA A REGULAR AL CONTRATO DE TRANSPORTE, ASÍ EN SU ARTÍCULO - 112 ESTABLECÍA QUE . "SI UN VIAJERO CONFIA A OTRA PERSONA ORO, - PIEDRAS PRECIOSAS, PLATA O CUALQUIER OTRO OBJETO PARA QUE SE LO - LLEVE A SU CASA, Y ESTA PERSONA EN VEZ DE CUMPLIR EL ENCARGO SE A_ PROPIA DE TALES BIENES, SERA CONVICTO EN JUICIO Y CONDENADO A PA_ GAR CINCO VECES EL VALOR DE AQUELLO QUE LE FUE ENTREGADO". (3)

b) GRECIA.

"EL MUNDO DE LA ANTIGUEDAD GRIEGA, NACIÓ DE LAS NAVEGACIO_ NES Y GUERRAS DE PUEBLOS MARINOS, NO EN VANO FUÉ EDUCADO POR EL - DIOS DEL MAR". (4)

"SOBRE ESTA ÉPOCA NUESTROS CONOCIMIENTOS SON MUCHO MAYO_ RES AL MENOS EN LO QUE SE REFIERE AL DERECHO ATICO, GRACIAS SOBRE TODO A LOS NUMEROSOS DOCUMENTOS QUE SE HAN CONSERVADO. EN ESTA ETA_ PA, EL TRANSPORTE MARÍTIMO TIENE UN GRAN AHUJE Y DESARROLLO, SURGEN NORMAS QUE LO REGULAN, ASÍ COMO ANTECEDENTES DE FIGURAS JURÍDICAS COMO EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, QUE ACTUALMENTE RIGE EN NUESTRA VIDA SOCIAL". (5)

c) ROMA

EN ESTA ÉPOCA NO EXISTE UNA REGULACIÓN JURÍDICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

SURGE EN ESTA ÉPOCA ROMANA EL FENUS NAUTICUM EL CUAL "ERA UNA INSTITUCIÓN MUY EXTENDIDA EN EL DERECHO MARÍTIMO HELENÍSTICO. CONSISTIA EN EL PRESTAMO DE DINERO HECHO A UN ARMADOR NAVAL AL OBJETO DE QUE LA SUMA PRESTADA FUERE TRANSPORTADA POR MAR. O DE QUE CON LA MISMA SE ADQUIRIERAN GÉNEROS O MERCANCÍAS DESTINADAS A EXPERIMENTAR DICHO TRANSPORTE MARÍTIMO". (6)

SE REGULABA TAMBIÉN JURÍDICAMENTE LA RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO. AL RESPECTO LA LEX RHODIA DE IACTU ESTABLECIA QUE "SEGUN ESTA LEY LA PERDIDA QUE SUFRÍAN LOS PROPIETARIOS DE MERCANCÍAS, ARROJADAS DE UN BARCO PARA SALVAR ÉSTA, DEBIA REPARTIRSE ENTRE TODOS LOS INTERESADOS EN PROPORCIÓN A SU INTERÉS". (7)

C) LA EDAD MEDIA.

"EL DERECHO QUE REGÍA A PARTIR DE ÉSTA ÉPOCA AL SIGLO IX, ERA EL DERECHO ROMANO JUNTO A ÉL ESTABA EL CANÓNICO Y EN NO pocas REGIONES EL LONGOBARDO, EN DONDE LA FORMACIÓN DEL DERECHO MERCANTIL NO CORRESPONDE PROPIAMENTE A LA CIUDAD COMO TAL SINO A -- LOS COMERCIANTES, SE ENCUENTRAN NORMAS DE DERECHO MERCANTIL MARÍ

TIMO. LA DOCUMENTACIÓN DE LOS CONTRATOS MERCANTILES TOMA GRAN IMPORTANCIA A LO LARGO DE TODA LA EDAD MEDIA. EN LOS CONTRATOS CELEBRADOS ENTRE COMERCIANTES RIGE EL PRINCIPIO DE LA LIBERTAD DE FORMA.

YA EN EL SIGLO XIII EN LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE -- CONSTA LA EXISTENCIA DE CARTAS DE PORTE, CONOCIMIENTO Y TALONES O CERTIFICADO DE CARGA.

LA EXPEDICIÓN DE CARTAS SE HACE POR MEDIO DE MENSAJEROS PROPIOS DEL EXPEDIDOR O POR MEDIO DE MENSAJEROS LLAMADOS CASI SIEMPRE CORREDORES, SOSTENIDOS POR UNA CIUDAD, UN CONVENTO O UNA COMUNIDAD DE COMERCIANTES OCASIONALMENTE A ESTOS MENSAJEROS SE -- LES CONFIABA DINERO O MERCANCÍAS, PRODUCIENDOSE UNA RELACIÓN JURÍDICA PRIVADA ENTRE EL REMITENTE Y EL MENSAJERO". (8)

EN ESTA ÉPOCA EMPIEZA A SURGIR ENTRE LOS COMERCIANTES LA CREACIÓN DE UN DOCUMENTO SEMEJANTE AL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, LA CARTA DE PORTE AUNQUE DE UNA MANERA AISLADA.

EN ESTA ÉPOCA ES EL TRANSPORTE POR AGUA Y MÁS CONCRETAMENTE EL TRANSPORTE POR MAR EL QUE RECLAMÓ DESDE LA ANTIGUEDAD REGLAS PROPIAS.

ENTRE LAS CAUSAS DE ESA TARDANZA EN EL TRANSPORTE TERRESTRE, CABE MENCIONAR LA INEXISTENCIA HASTA LA PASADA CENTUARIA

DE UN SISTEMA DE CAMINOS QUE ADMITIESE EL TRÁNSITO CONTINUADO - Y LA FALTA TAMBIÉN DE VEHÍCULOS CAPACES DE ASEGURAR EL REGULAR DESPLAZAMIENTO DE PERSONAS Y DE MERCADERÍAS Y COMO CONSECUEN--- CIA DE ESTO LA FALTA DE UNA REGULACIÓN JURÍDICA DE LA CARTA DE PORTE QUE A PESAR DE SU EXISTENCIA ERA MUY POCO USUAL, OPTANDO LOS COMERCIANTES POR EL TRANSPORTE MARÍTIMO.

D) SEGÚN CERVANTES AHUMADA OPINA QUE: "EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE DATA DE LA ÉPOCA MEDIEVAL PARA NUESTRA HISTORIA ES IMPORTANTE ANOTAR QUE SE REGLAMENTO EN LAS ORDENANZAS DE BILBAO QUE DATAN DA 1737, Y QUE RIGIERON A NUESTRO PAÍS COMO CÓDIGO DE COMERCIO DESDE LA ÉPOCA COLONIAL HASTA FINES DEL SIGLO XIX".

EFFECTIVAMENTE ASÍ LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 34 DE LAS ORDENANZAS DE BILBAO AL DECIR QUE: "EL CONOCIMIENTO ES UNA OBLI GACIÓN PARTICULAR QUE UN CAPITAN O MAESTRO DE NAVÍA OTORGA POR MEDIO DE SU FIRMA EN FAVOR DE UN NEGOCIANTE QUE HA CARGADO EN - SU NAVÍO ALGUNOS MERCADERÍAS Y OTRAS COSAS PARA LLEVARLAS DE UN PUERTO A OTRO, CONSTITUYENDOSE A ENTREGARLAS A LA PERSONA QUE - SE EXPRESARE EN EL CONOCIMIENTO A SU ORDEN O A LA DEL CARGADOR, POR EL FLETE CONECTADO ANTES DE CARGARSE".

ASÍ EL ARTÍCULO 35 ESTABLECÍA EN SU CONTENIDO QUE: "EN EL CONOCIMIENTO DEBERÁ EXPRESARSE EL NOMBRE DEL CAPITÁN, SU VE- CINDAD, EL DEL NAVÍO, SU PORTE, LUGAR DONDE RECIBE SU CARGA, PA RA DONDE, DE QUIEN, LA CANTIDAD, CALIDAD, MARCAS Y NÚMEROS Y --

PERSONA A QUIEN VAYA DIRIGIDO EL FLETE QUE SE HA DE PAGAR Y HABIENDO AVERÍAS ORDINARIAS LAS QUE DEBAN COMPRENDERSE CON FECHA DEL DÍA, MES Y AÑO.

Y EL ARTÍCULO 37, QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD EN LA EXPEDICIÓN DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE POR PARTE DEL CAPITÁN AL DECIR QUE: "TODO CONOCIMIENTO ES ACTO OBLIGATORIO DEL CAPITÁN PARA QUE EN VIRTUD DE ÉL APREMIARSE AL PUNTUAL CUMPLIMIENTO DE SU CONTENIDO".

COMO VEMOS, NO ES SINO HASTA EL SIGLO XVIII EN DONDE YA SE REGULA JURÍDICAMENTE AL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, Y NO ASÍ CON LA CARTA DE PORTE QUE A PESAR DE QUE ERA YA USUAL NO TENÍA UN GRAN AHLJE COMO EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y POR LO TANTO NO EXISTÍA UNA REGULACIÓN JURÍDICA.

POSTERIORMENTE UN SIGLO DESPUÉS SERÍA LA REGULACIÓN YA JURÍDICA DE LA CARTA DE PORTE.

EFFECTIVAMENTE NO ES HASTA EL C. DE COMERCIO ESPAÑOL DE 1829 EN DONDE YA SE EMPIEZA A REGULAR ESTA FIGURA JURÍDICA POR LO TANTO TRANSCRIBIREMOS ALGUNOS DE LOS ARTÍCULOS DEL MENCIONADO ORDINAMIENTO JURÍDICO, QUE SE REFIEREN AL TEMA DE LA CARTA DE PORTE.

ARTÍCULO 204: "TANTO EL CARGADOR DE LAS MERCANCÍAS, COMO EL PORTEADOR DE ELLAS, PUEDEN EXIGIRSE MUTUAMENTE QUE SE EXTIENDA UNA CARTA DE PORTE EN QUE SE EXPRESARA:

1. EL NOMBRE, APELLIDO Y DOMICILIO DEL CARGADOR, PORTEADOR Y DE LA PERSONA A QUIEN VAN DIRIGIDAS LAS MERCANCÍAS;
2. LA FECHA EN QUE SE HACE LA EXPEDICIÓN;

3. EL LUGAR EN DONDE HA DE HACERSE LA ENTREGA;
4. LA DESIGNACIÓN DE LAS MERCADERÍAS, EN QUE SE HARÁ MENCIÓN DE SU CALIDAD GENÉRICA, DE SU PESO Y DE LAS MARCAS O SIGNOS EXTERIORES DE LOS BULTOS EN QUE SE CONTENGAN;
5. EL PRECIO QUE SE DEBE DAR POR EL PORTE;
6. EL PLAZO DENTRO DEL QUE SE HA DE HACER LA ENTREGA AL CONSIGNATARIO; Y
7. LA INDEMNIZACIÓN QUE HAYA DE ABONAR EL PORTEADOR EN CASO DE RETARDO, SI SOBRE ESTE PUNTO HA MEDIDADO PACTO ALGUNO.

ARTÍCULO 205: "LA CARTA DE PORTE ES EL TÍTULO LEGAL DEL CONTRATO HECHO ENTRE EL CARGADOR Y EL PORTEADOR Y POR SU CONTENIDO SE DECIDIRÁN LAS CONTROVERSIAS QUE OCURRAN SOBRE SU EJECUCIÓN Y CUMPLIMIENTO, SIN ADMITIRSE MÁS EXCEPCIÓN EN CONTRARIO QUE LAS DE FALSEAD Y ERROR INVOLUNTARIO EN SU REDACCIÓN".

EN NUESTRO PRIMER CÓDIGO DE COMERCIO DE 1854 TAMBIÉN YA SE EMPIEZA A REGULAR LA CARTA DE PORTE, SIENDO UNA COPIA EXACTA DEL CÓDIGO DE COMERCIO ESPAÑOL DE 1829.

ASÍ EL ARTÍCULO 189 DISPONE QUE "TANTO EL CARGADOR DE LAS MERCADERÍAS COMO EL PORTEADOR DE ELLAS, PUEDAN EXIGIRSE MUTUAMENTE QUE SE EXTIENDA UNA CARTA DE PORTE O CONOCIMIENTO EN QUE SE EXPRESA

RA:

1. NO HAY APELLIDO Y DOMICILIO DEL CARGADOR;
2. NO HAY APELLIDO Y DOMICILIO DEL PORTEADOR;
3. NO HAY APELLIDO Y DOMICILIO DE LA PERSONA A QUIEN VA -
DIRIGIDA LA MERCADERÍA;
4. LA FECHA EN QUE SE HACE LA EXPEDICIÓN;
5. EL LUGAR DONDE HA DE HACERSE LA ENTREGA;
6. LA DESIGNACIÓN DE LAS MERCADERÍAS EN QUE SE HARÁ MEN--
CIÓN DE SU CALIDAD GENÉRICA DE SU PESO Y DE LAS MARCAS
O SIGNOS EXTERIORES DE LOS BULTOS EN QUE SE CONTENGAN.
7. EL PRECIO QUE SE HA DE DAR POR EL PORTE;
8. EL PLAZO DENTRO DEL QUE SE HA DE HACER LA ENTREGA AL -
CONSIGNATARIO; Y
9. LA INDEMNIZACIÓN QUE HAYA DE ABONAR EL PORTEADOR EN CA
SO DE RETARDO, SI SOBRE ESTE PUNTO HA MEDIADO ALGUN --
PACTO.

ARTÍCULO 190. "LA CARTA DE PORTE ES EL TÍTULO LEGAL DEL -
CONTRATO HECHO ENTRE EL CARGADOR Y EL PORTEADOR, Y POR SU CONTENIDO
SE DECIDIRÁN LAS CUESTIONES QUE OCURRAN SOBRE SU EJECUCIÓN Y CUMPLI
MIENTO, SIN ADMITIR MÁS EXCEPCIONES EN CONTRARIO QUE LAS DE FALSE--
DAD Y ERROR INVOLUNTARIO EN SU REDACCIÓN".

ARTÍCULO 191. "EN DEFECTO DE LA CARTA DE PORTE SE ENTRARÁ

AL RESULTADO DE LAS PRUEBAS JURÍDICAS QUE HAGA CADA PARTE EN APOYO DE SUS RESPECTIVAS PRETENCIONES Y EL CARGADOR ESTARÁ ANTE TODOS CASOS OBLIGADO A PROBAR LA ENTREGA DE LA MERCADERÍA AL PORTEADOR, EN CASO DE QUE ESTE LO NEGARE".

ARTÍCULO 192. "EL PORTEADOR RECOGERÁ LA CARTA DE PORTE ORIGINAL, Y EL CARGADOR PUEDE EXIGIRLE UN DUPLICADO DE ELLA SUSCRITO POR EL PORTEADOR, EL CUAL LE SERVIRÁ DE TÍTULO PARA RECLAMAR EN CASO NECESARIO LA ENTREGA DE LOS EFECTOS DADOS AL PORTEADOR, EN EL PLAZO Y BAJO LAS CONDICIONES CONVENIDAS.

CUMPLIDO EL CONTRATO POR AMBAS PARTES SE CANJEARÁN AMBOS TÍTULOS Y EN VIRTUD DEL CANJE SE TRANDRÁN POR CANCELADAS SUS RESPECTIVAS OBLIGACIONES Y POR EXTINGUIDAS SUS ACCIONES.

EN CASO DE QUE POR EXTRAVÍO U OTRA CAUSA NO PUEDA EL CONSIGNATARIO DEVOLVER AL PORTEADOR, EN EL ACTO DE RECIBIR LOS GÉNEROS, EL DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTEM DEBERÁ DARLE UN RECIBO DE LOS EFECTOS ENTREGADOS".

CITAS BIBLIOGRAFICAS

- 1) REHME PAUL
HISTORIA UNIVERSAL DEL DERECHO MERCANTIL
TRADUCCIÓN E. GÓMEZ ORBANEJA
MADRID 1941. 1A. EDICIÓN. PAGS. 25, 26 Y 27
- 2) REHME PAUL
OB. CIT. PAG. 39
- 3) CODIGO DE HAMURABI
REVISTA DE LA FACULTAD DE DERECHO
TOMO XXVIII - MAYO-AGOSTO 1978, No. 110. PAGS. 544 Y 545
- 4) SCHMITT CARL
TIERRA Y MAR
CONSIDERACIONES SOBRE LA HISTORIA UNIVERSAL
TRADUCCIÓN RAFAEL HERNÁNDEZ QUINTANILLA
MADRID 1952. PAG. 18
INSTITUTO DE ESTUDIOS POLÍTICOS
- 5) REHME PAUL
OB. CIT. PAGS. 46, 47 Y 48

- 6) MONTES ANGEL CRISTOBAL
CURSO DE DERECHO MERCANTIL
DERECHO DE LAS OBLIGACIONES
VENEZUELA 1964. 1A. EDICIÓN. PAG. 301
IMPRESA UNIVERSITARIA DE CARACAS.

- 7) MARGADANT FLORIS
DERECHO PRIVADO ROMANO
MÉXICO 1979, NOVENA EDICIÓN. PAG. 447
EDITORIAL ESFINGE.

- 8) REHME PAUL
OB. CIT. PAGES. 67, 68, 69, 77, 84, 85 y 140.

- LEYES Y CODIGOS
- 9) CODIGO DE HAMURABI
- 10) ORDENANZAS DE BILBAO
- 11) CODIGO DE COMERCIO DE ESPAÑA 1829
- 12) CODIGO DE COMERCIO MEXICANO 1854

CAPITULO TERCERO

ANALISIS DE LAS DISPOSICIONES, RELACIONES, DERECHOS Y OBLIGACIONES EN TORNO A LA CARTA DE PORTE.

A) FUENTES DE LA CARTA DE PORTE.

PARA LOS EFECTOS DE LA CARTA DE PORTE, PODEMOS CLASIFICAR AL TRANSPORTE DE COSAS, EN TERRESTRE Y AÉREO, DADO QUE EL TRANSPORTE MARÍTIMO SIEMPRE SE HABLA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. NUESTRA LEGISLACIÓN REGULA SOLAMENTE A LA CARTA DE PORTE TERRESTRE, POR LO TANTO, NOS LIMITAREMOS A ESTUDIAR LO RELATIVO AL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE QUE ES LA FUENTE DE LA CARTA DE -- PORTE.

a) BREVE RESEÑA HISTÓRICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

EN LA ANTIGUEDAD EL TRANSPORTE TERRESTRE SE EFECTUABA EN FORMA OCASIONAL Y AISLADA A VIRTUD DE LA INSEGURIDAD QUE PREVALECÍA, Y POR LA MISMA AUSENCIA DE ELEMENTOS QUE LE PERMITIERAN SU DESARROLLO. LA FALTA DE CAMINOS Y EL PÉSIMO ESTADO DE LOS -- EXISTENTES, INFESTADOS DE BANDOLEROS HACÍAN MÁ S PELIGROSOS LOS -- VIAJES. PUES REQUERÍA ESPECIALES Y MEJORES MEDIOS DE COMUNICACIÓN QUE LA NATURALEZA NO LES OFRECÍA, SIENDO NECESARIO MUCHOS -- SIGLOS PARA OBTENERLOS.

LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE QUE CON EL TIEMPO FUE --
AUMENTANDO HASTA QUE SE EMPIEZA A VERIFICAR EN FORMA CONTÍNUA Y
UNIFORME, APARECIENDO LAS MODERNAS ORGANIZACIONES, FORMAS SOCIA-
LES DE EMPRESAS PORTEADORAS.

EL TRANSPORTE SEGÚN LORENZO MENITO, "FUE PRIMERAMENTE -
UN HECHO Y LUEGO UN CONTRATO. FUE UN HECHO SIN CONSECUENCIAS JU-
RÍDICAS, CUANDO EL MISMO PRODUCTOR O COMERCIANTE LLEVABAN SUS --
PROPIOS PRODUCTOS UTILIZANDO SUS PROPIAS FUERZAS Y MEDIOS. Y FUE
UN CONTRATO CUANDO HUBO DE CONFIAR A UN TERCERO EL CUIDADO DE --
DE SUS COSAS PARA EL TRASLADO DE UN LUGAR A OTRO". (1)

b) CONCEPTO LEGAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

A PESAR DE LA VARIEDAD DE SUS MANIFESTACIONES, TANTO EN
DERECHO CIVIL, MERCANTIL, PROCESAL Y ADMINISTRATIVO, COMO POR LOS
MEDIOS EN QUE OPERA (TIERRA, AGUA O AIRE) DE LOS VEHÍCULOS QUE SE
UTILIZAN (TRACCIÓN ANIMAL, AUTOVEHÍCULOS, BUQUES Y NAVÍOS, AERONA-
VES, TELÉGRAFO, TELÉFONO, TELEX, TELEVISIÓN, ETC.), Y DE QUE SE -
UTILICE EN FORMA AISLADA, O EN COMBINACIÓN CON OTROS CONTRATOS --
(LA COMPRAVENTA, EL ARRENDAMIENTO), EL CONTRATO DE TRANSPORTE PUE-
DE DARSE UN CONCEPTO UNITARIO, QUE ES QUE OFRECE EL ARTÍCULO 2646
DEL CÓDIGO CIVIL. "EL CONTRATO POR EL CUAL ALGUNO SE OBLIGA A --
TRASPORTAR BAJO SU INMEDIATA DIRECCIÓN O LA DE SUS DEPENDIENTES,-
POR TIERRA, POR AGUA O POR AIRE, A PERSONAS, ANIMALES, MERCADE---
RÍAS O CUALESQUIERA OTROS OBJETOS".

c) LEGISLACIÓN APLICABLE AL CONTRATO DE TRANSPORTE.

LA REGULACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE ES MUY COMPLEJA NO SÓLO POR LA MULTIPLICIDAD DE LOS CONTRATOS ANTERIORMENTE INDICADOS, SINO TAMBIÉN DE LOS ORDENAMIENTOS LEGALES QUE LE SON APLICABLES.

SI SE TRATA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO, LA LEY APLICABLE A SU CASO CONCRETO SERÁ LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO (ARTÍCULO 6 INCISO A). "LAS CUESTIONES QUE SE SUSCITEN SOBRE LA INTERPRETACIÓN Y EL CUMPLIMIENTO DE LAS CONCESSIONES Y PERMISOS, ASÍ COMO EN LO RELATIVO A LAS VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN POR AGUA, SUS MEDIOS DE TRANSPORTE Y A LOS SERVICIOS MARÍTIMOS PORTUARIOS CONEXOS Y AUXILIARES, SE DECIDIRÁN CONFORME A LO DISPUESTO EN:

ESTA LEY Y LAS DEMÁS EN MATERIA DE COMUNICACIONES POR AGUA Y SUS REGLAMENTOS, ASÍ COMO LOS TRATADOS INTERNACIONALES DE BIDAMENTE RATIFICADOS POR MÉXICO

SI SE TRATA DE TRANSPORTES TERRESTRES (FERROCARRIL, CAMIONES), AÉREOS, COMUNICACIONES ELÉCTRICAS (RADIO, TELEVISIÓN, TELÉGRAFOS, TELÉFONOS, TELEX) O POSTALES, LA LEY APLICABLE A UN CASO CONCRETO SERÁ LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN. SI LA LEGISLACIÓN FUERA OMISA, SE APLICARÁN LAS LEYES MERCANTILES DE CARÁCTER GENERAL, QUE SON EN PRIMER LUGAR, LA PROPIA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN Y SUS REGLAMENTOS.

SI LAS LEYES MERCANTILES NO ESTABLECIERAN DISPOSICIÓN, SE APLICARÁ EL CÓDIGO CIVIL PARA EL D.F. (ARTÍCULO 6 ,INCISO F DE LA MENCIONADA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO Y ARTÍCULO 4 , F. IV, DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN QUE DICE: "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 DECIDIRÁN:

- I. POR LOS TÉRMINOS MISMOS DE LAS CONCESIONES Y CONTRATOS;
- II. POR ESTA LEY; SUS REGLAMENTOS Y DEMÁS LEYES ESPECIALES;
- III. A FALTA DE DISPOSICIONES DE ESA LEGISLACIÓN, POR LOS -- PRECEPTOS DEL CÓDIGO DE COMERCIO, Y
- IV. EN DEFECTO DE UNAS Y OTROS, POR LOS PRECEPTOS DE LOS CÓDIGOS CIVIL DEL D.F. Y FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS CIVILES".

Y SI AÚN EL DERECHO COMÚN CONTUVIERA LAGUNAS, SE ACUDIRÁ A LA COSTUMBRE, F. V. "EN SU DEFECTO, DE ACUERDO CON LAS NECESIDADES MISMAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE CUYA SATISFACCIÓN SE TRATA".

AL RESPECTO BARRERA GRAF, NO ESTÁ DE ACUERDO EN COLOCAR COMO NORMA SUPLETORIA AL CÓDIGO CIVIL, ANTES QUE LA COSTUMBRE, -- "YA QUE SE SUPONE QUE EL DERECHO COMÚN O GENERAL, ES TOTAL (PLENITUD HERMENÉUTICA), O SEA QUE NO DEBE CONTENER OMISIONES A TRAVÉS DE LA APLICACIÓN EXPRESA DE LA NORMA Y DE SER SUPLETORIA DEL DERECHO MERCANTIL (ARTÍCULO. DEL CÓDIGO DE COMERCIO), PORQUE ANTES DE ACUDIR A AQUÉL DEBEN AGOTARSE LAS FUENTES PROPIAS DE ÉSTE, QUE

SON LA LEY Y LA COSTUMBRE. PERO NOTAMOS QUE, EN CUANTO EL CÓDIGO CIVIL REGULA DISPOSICIONES SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE -- (ARTÍCULOS 2657, 2655, 2656, 2658, ETC.), ANTES QUE LA COSTUMBRE". (2)

d) NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

SI NO SE ATIENDE A LO QUE ESTABLECE EL ARTÍCULO 576 -- DEL CÓDIGO DE COMERCIO, DICE EL MISMO AUTOR "MUY POCOS Y SIN IMPORTANCIA SERÍAN LOS CONTRATOS CIVILES, YA QUE SON MERCANTILES -- EN CUANTO RECAIGAN SOBRE MERCADERÍAS O EFECTOS DE COMERCIO (FRACCIÓN I), O CUANDO EL PORTEADOR SEA UN COMERCIANTE O EMPRESARIO -- (FRACCIÓN II). SI EL CONTRATO SE CELEBRA DE UNA MANERA HABITUAL Y PROFESIONALMENTE O POR UNA EMPRESA, CUALQUIERA QUE SEA EL MEDIO (AIRE, TIERRA O AGUA), EL INSTRUMENTO O VEHÍCULO (CAMIÓN, -- TREN, NAVÍO, PERISCAFO, OLEODUCTO, COMUNICACIÓN ELÉCTRICA O POR RADIO), O EL OBJETO A TRANSPORTAR (PERSONAS, MINERALES, PETRÓLEO, MENSAJES, INFORMES, CADÁVERES, ETC), LA EMPRESA ES MERCANTIL -- (ARTÍCULO 75, FRAC. VIII DEL CÓDIGO DE COMERCIO) Y TAMBIÉN LO ES EL CONTRATO (ARTÍCULO 75, FRAC. XV, XXI Y XXII DEL MISMO CÓDIGO). ADEMÁS, SI EL OBJETO A TRANSPORTAR ES UNA COSA MERCANTIL (TÍTULOS VALOR O NAVÍOS, COMO EN EL CASO DE TRANSPORTE DE REMOLQUE), ES -- COMERCIAL AUNQUE EL PORTEADOR NO FUERA EMPRESARIO". (3)

RODRIGUES Y RODRIGUES AL COMENTAR EL ARTÍCULO 576 DEL CÓDIGO DE COMERCIO EN SU FRACCIÓN PRIMERA DICE: QUE ES INÚTIL ESTE CRITERIO QUE UTILIZA EL CÓDIGO PARA DIFERENCIAR UN CONTRATO --

SON LA LEY Y LA COSTUMBRE. PERO NOTAMOS QUE, EN CUANTO EL CÓDIGO CIVIL REGULA DISPOSICIONES SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE -- (ARTÍCULOS 2657, 2655, 2656, 2658, ETC.), ANTES QUE LA COSTUMBRE". (2)

d) NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

SI SE ATIENDE A LO QUE ESTABLECE EL ARTÍCULO 576 -- DEL CÓDIGO DE COMERCIO, DICE EL MISMO AUTOR "MUY POCOS Y SIN IMPORTANCIA SERÍAN LOS CONTRATOS CIVILES, YA QUE SON MERCANTILES - EN CUANTO RECAIGAN SOBRE MERCADERÍAS O EFECTOS DE COMERCIO (FRACCIÓN I), O CUANDO EL PORTEADOR SEA UN COMERCIANTE O EMPRESARIO - (FRACCIÓN II). SI EL CONTRATO SE CELEBRA DE UNA MANERA HABITUAL Y PROFESIONALMENTE O POR UNA EMPRESA, CUALQUIERA QUE SEA EL MEDIO (AIRE, TIERRA O AGUA), EL INSTRUMENTO O VEHÍCULO (CAMIÓN, -- TREN, NAVÍO, PERISCAFO, OLEODUCTO, COMUNICACIÓN ELÉCTRICA O POR RADIO), O EL OBJETO A TRANSPORTAR (PERSONAS, MINERALES, PETRÓLEO, MENSAJES, INFORMES, CADÁVERES, ETC), LA EMPRESA ES MERCANTIL - - (ARTÍCULO 75, FRAC. VIII DEL CÓDIGO DE COMERCIO) Y TAMBIÉN LO ES EL CONTRATO (ARTÍCULO 75, FRAC. XV, XXI Y XXII DEL MISMO CÓDIGO). ADEMÁS, SI EL OBJETO A TRANSPORTAR ES UNA COSA MERCANTIL (TÍTULOS VALOR O NAVÍOS, COMO EN EL CASO DE TRANSPORTE DE REMOLQUE), ES - COMERCIAL AUNQUE EL PORTEADOR NO FUERA EMPRESARIO". (3)

RODRIGUES Y RODRIGUES AL COMENTAL EL ARTÍCULO 576 DEL CÓDIGO DE COMERCIO EN SU FRACCIÓN PRIMERA DICE: QUE ES INÚTIL ES TE CRITERIO QUE UTILIZA EL CÓDIGO PARA DIFERENCIAR UN CONTRATO -

DE TRANSPORTE MERCANTIL DEL CIVIL", YA QUE AL PONERLO EN CONTRASTE CON EL ARTÍCULO 2646 (CÓDIGO CIVIL), NOS ENCONTRAMOS CON QUE ÉSTE CALIFICARA COMO CIVILES LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE CUANDO LOS OBJETOS TRANSPORTADOS SEAN MERCADERÍAS, SI NO CONSTITUYEN UN CONTRATO MERCANTIL PERO DE ESTE MODO TENEMOS QUE EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS SERÁ CIVIL CUANDO NO SEA MERCANTIL Y COMO NO HAY NORMA ALGUNA PARA CALIFICARLO COMO MERCANTIL, LLEGAMOS A LA CONCLUSIÓN DE QUE CON ARREGLO A ESTE CRITERIO NO HAY POSIBILIDAD DE DISTINCIÓN ALGUNA.

RESPECTO A LA FRACCIÓN SEGUNDA, CONSIDERA COMO ILÓGICO EL CRITERIO QUE UTILIZA EL CÓDIGO EN ESTA FRACCIÓN YA QUE, "NO -- HAY RAZÓN ALGUNA DE ORDEN SISTEMÁTICO QUE OBLIGUE A CALIFICAR COMO MERCANTIL EL TRANSPORTE REALIZADO POR UN COMERCIANTE CUANDO SEA -- PATENTEMENTE OTRA SU ACTIVIDAD PROFESIONAL.

ASÍ UN COMERCIANTE EN GRANOS, SIGUE DICHIENDO RODRIGUEZ RODRIGUEZ, SI SE COMPROMETE MEDIANTE RETRIBUCIÓN A LLEVAR EN SU COCHE A UNA PERSONA DE UN LUGAR A OTRO ¿TENDRA QUE SER CONSIDERADO COMO PORTEADOR MERCANTIL DE ACUERDO CON ESTE CRITERIO?.

EL PROBLEMA DE LA CALIFICACIÓN MERCANTIL, LO RESUELVE LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 75 DEL CÓDIGO DE COMERCIO. SE REPUTAN ACTOS DE COMERCIO: "LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PERSONAS O COSAS POR TIERRA O POR AGUA, Y LAS EMPRESAS DE TURISMO". DESDE LUEGO, EL DATO FUNDAMENTAL QUE PERMITE LLEGAR A ESTA CONCLUSIÓN ES LA ESENCIA DE UN SUJETO, DE UN SUJETO ACONÓMICO TÍPICO; LA EM-

PRESA Y LA REALIZACIÓN DE ACTOS EN MASA". (4)

EL ARTÍCULO MENCIONADO SÓLO SE REFIERE A LAS EMPRESAS - DE TRANSPORTES DE PERSONAS O COSAS POR TIERRA O POR AGUA. DE ESTE MODO, LOS TRANSPORTES POR AIRE Y TRANSPORTES DE NOTICIAS EN GENERAL, NO QUEDAN COMPRENDIDOS EN LA ENUMERACIÓN DEL ARTÍCULO QUE COMENTAMOS. LA INTERPRETACIÓN ANALÓGICA (F. XXIII DEL ARTÍCULO - 75 C. COMERCIO), "NOS PERMITIRÍA FÁCILMENTE COMPRENDER LOS TRANSPORTES INDICADOS, CUANDO SEAN REALIZADOS POR EMPRESAS EN UNA CALIFICACIÓN MERCANTIL.

EN OPINIÓN DE BOLAFIO, PARA QUE EL CONTRATO DE TRANSPORTE SE CONSIDERE COMO ACTO DE COMERCIO, "ES NECESARIO QUE SE EFECTÚE POR MEDIO DE UNA EMPRESA, ESTO ES, CON LA COORDINACIÓN TÉCNICA Y ECONÓMICA DE LAS FUERZAS PRODUCTIVAS. ES PRECISAMENTE CON LA ORGANIZACIÓN DE LOS FACTORES DE LA PRODUCCIÓN POR CUENTA Y --- RIESGO DE LA EMPRESA, COMO SE REALIZA AQUÉLLA ACTIVIDAD".

UNA EMPRESA DE TRANSPORTE DICE BOLAFIO, "ES LA QUE ORGANIZA A PROPIO RIESGO UN ESTABLECIMIENTO INDUSTRIAL, CON EL OBJETO DE TRANSFERIR DE UNA A OTRA LOCALIDAD, POR TIERRA O POR AGUA CON MEDIOS DE TRANSPORTE PROPIOS, O DE TERCEROS, PASAJEROS O MERCADERÍAS". (5)

EN SUMA NO ES NECESARIO, DE ACUERDO AL ARTÍCULO 576 DEL CÓDIGO DE COMERCIO, QUE EL CONTRATO DE TRANSPORTE SE CELEBRE POR UNA EMPRESA PARA QUE ÉSTA SEA COMERCIAL.

DE LA DEFINICIÓN Y DEL ESTUDIO GENERAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE SE DEDUCE, QUE EL CONTRATO ES: CONSENSUAL, NO REAL, Y GENERALMENTE NO ES FORMAL (SIN EMBARGO, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE COSAS DEBE CONSTAR POR ESCRITO, ARTÍCULO 168 - - L.N.C.M.), POR EL QUE UNA PERSONA LLAMADA PORTEADOR SE COMPROMETE, MEDIANTE UN PRECIO, A REALIZAR LAS OPERACIONES NECESARIAS PARA TRASLADAR UNA COSA MATERIAL, DE UN LUGAR A OTRO, BAJO SU PROPIA CUSTODIA.

BASTA EL ACUERDO DE VOLUNTADES ENTRE EL PORTEADOR Y EL CARGADOR PARA QUE LA RELACIÓN CONTRACTUAL EXISTA (ARTÍCULO 2646, DEL CÓDIGO CIVIL EN RELACIÓN CON LOS ARTÍCULO 78 DEL CÓDIGO DE COMERCIO Y 1796 DEL CÓDIGO CIVIL PARA EL D.F.), AUNQUE CONTEMPORÁNEAMENTE O POSTERIOR A SU CELEBRACIÓN SE EXPIDAN LOS DOCUMENTOS QUE SON PROPIOS DEL CONTRATO: BILLETÉ O BOLETO (EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS, ARTÍCULO 586, C.CO., Y 191 DE LA L.N.C.M.), UNA CARTA DE PORTE (CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y AÉREO, ARTÍCULO 583, C.CO.), UNA PÓLIZA DE FLETAMENTO O UN CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, EN EL TRÁFICO MERCANTIL MARÍTIMO (ARTÍCULO 168 DE LA L.N.C.M.).

Es BILATERAL, PORQUE LOS CONTRATANTES SE OBLIGAN RECÍPROCAMENTE; CUANDO SE SEÑALE A UN TERCERO COMO CONSIGNATARIO; SE TRATARÍA DE UNA ESTIPULACIÓN A FAVOR DE ÉSTE.

Es ONEROSO, AL PRODUCIRSE PRESTACIONES TAMBIÉN RECÍPROCAS ENTRE LAS PARTES; RECONOCEN AMBAS COMO CAUSA EL INTERÉS.

Es CONMUTATIVO, PORQUE LAS PRESTACIONES A QUE SE OBLIGAN LAS PARTES SE DETERMINAN DE ANTEMANO, SABIENDO SU EQUIVALENCIA COMO SI YA SE HUBIERA LLEGADO EL MOMENTO DE LA PERFECCIÓN DEL CONTRATO.

CON FRECUENCIA ES OBLIGATORIO, PARA EL PORTEADOR, SEGÚN BARRERA GRAFF: "CUANDO SE TRATA DE SERVICIOS PÚBLICOS (FERROCARRIL, METRO O TRANVÍA), O SUJETOS A LA CONCESIÓN O PERMISO, Y A TARIFAS QUE FIJA EL ESTADO (TRÁFICO AÉREO, POR CARRETERAS, ETC.); NO SIEMPRE SE TRATA DE UN CONTRATO INDIVIDUAL O ÚNICO, YA SEA PORQUE SE CELEBRE CON OTROS CONTRATOS (POR EJEMPLO: LAS COMPRAVENTAS, C.I.F. O LA.B.), PORQUE SE TRATE DE UN TRANSPORTE COMBINADO (ARTÍCULOS 53,74, ETC., L.V.G.C., 181 Y SS. L.N.C.M.) O BIEN PORQUE EL TRANSPORTE SEA UNA DE LAS ACTIVIDADES DE OTRA ACTIVIDAD COMERCIAL MÁS AMPLIA (EMPRESAS DE TURISMO, O DE COMISIONES Y CONSIGNACIONES), O BIEN, DE UNA ACTIVIDAD ACCESORIA O ADICIONAL DE EMPRESAS, QUE SE DEDIQUEN A OTRAS FINALIDADES COMERCIALES O INDUSTRIALES (EL ACARRERO DE MATERIA PRIMA O LA DISTRIBUCIÓN DEL PRODUCTO ELABORADO)". (6)

ALGUNOS AUTORES VEN AL CONTRATO DE TRANSPORTE, COMO UN CONTRATO DE DEPÓSITO, YA QUE EL PORTEADOR ADEMÁS DE TRANSPORTAR LAS COSAS DEBE TAMBIÉN CUSTODIARLAS, COMO EL DEPOSITARIO CUSTODIA LAS COSAS A ÉL CONSIGNADAS.

EN REALIDAD, LA OBLIGACIÓN DE CUSTODIA, COMO ACCESORIA A OTRAS OBLIGACIONES PRINCIPALES DEL DEUDOR SURGE OPE LEGIS EN NU

MEROSOS TIPOS DE CONTRATOS, PRECISAMENTE EN TODOS AQUELLOS CONTRATOS QUE IMPORTAN LA TRANSMISIÓN DE LA POSESIÓN DE LA COSA, COMO ES EL CASO, EN EL ARRENDAMIENTO, LA OBLIGACIÓN QUE TIENE EL ARRENDATARIO DE CUSTODIA DE LA COSA ARRENDADA; ASÍ EN EL COMODATO, LA OBLIGACIÓN QUE TIENE EL COMODATARIO RESPECTO DE LA COSA DADA EN COMODATO SIN QUE ÉSTOS CONTRATOS PIERDAN SU FIGURA AUTÓNOMA Y DEN LUGAR A INMISTIONES CON EL CONTRATO DE DEPÓSITO.

EL CONTRATO DE TRANSPORTE ENTRA EN ESTA CATEGORÍA DE -- CONTRATOS Y ES POR CONSIGUIENTE, CONFORME A LA LEY, EN QUE EL PORTEADOR ESTÉ OBLIGADO A CUSTODIAR LAS COSAS HABIDAS EN CONSIGNA---CIÓN EN LOS DIVERSOS TIPOS DE CONTRATOS.

DE ESTOS DOS TIPOS DE CONTRATOS; EL DE DEPÓSITO Y DE -- TRANSPORTE DICE ASQUINI QUE SIGUEN ESTANDO DIFERENCIADOS, "NO SÓLO EN CUANTO LAS COSAS SEAN CUSTODIADAS DURANTE EL VIAJE, SINO -- TAMBIÉN EN CUANTO LAS COSAS SEAN CUSTODIADAS MIENTRAS ESPERAN, O EN LAS DETENCIONES O AL TÉRMINO DEL VIAJE, PORQUE EL MOMENTÁNEO -- DEPÓSITO DE LAS COSAS ESTÁ SIEMPRE PREORDENADO A LOS FINES DEL -- TRANSPORTE Y ES ACCESORIO A ÉSTE". (7)

OTRA DISTINCIÓN LA HACE RIVAROLA "EN EL CONTRATO DE DEPÓSITO, LAS COSAS SE ENTREGAN PARA SER CONSERVADAS SIN TRASLADARLAS EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE, EL SERVICIO CONSISTE EN RECIBIR LAS COSAS EN UN LUGAR Y ENTREGARLAS EN OTRO, CORRIENDO QUIÉN LAS RECIBE, CON LAS DILIGENCIAS, GESTIONES Y GASTOS QUE LA TRASLACIÓN IMPLICA". (8)

OTROS AUTORES CLASIFICAN AL CONTRATO DE TRANSPORTE, COMO UN ARRENDAMIENTO DE OBRA Y DE AHÍ HACE DEPENDER SU CARÁCTER -- CONSENSUAL. EL CONTRATO DE TRANSPORTE TAMPOCO DEBE CONFUNDIRSE - CON EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE OBRA, YA QUE EL RIESGO EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE RECAE SOBRE QUIEN PRESTA EL SERVICIO, EN - ESTE CASO ES EL PORTEADOR, EN EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE --- OBRA, EL RIESGO RECAE SOBRE QUIEN ENCOMIENDA LA OBRA. EN CUANTO A LA DIRECCIÓN TÉCNICA EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE, EL PORTEADOR CONDUCE LA DIRECCIÓN DE LA OBRA. EN EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE OBRA, LA DIRECCIÓN TÉCNICA CORRE A CARGO DEL QUE PIDE EL SERVI CIO, O SEA EL DUEÑO DE LA OBRA.

EN CUANTO A LA CUANTÍA DEL PRECIO, EN EL CONTRATO DE -- TRANSPORTE, EL PRECIO SE TIENE DEPENDIENDO DEL RESULTADO EN EL -- CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE OBRA, EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO SE TIENE EL SALARIO INDEPENDIENTEMENTE DEL RESULTADO DE LA OBRA.

B) EMISOR

a) CONCEPTO. - EL EMISOR EN LA CARTA DE PORTE, ES EL PORTEA DOR, Y LO PODEMOS DEFINIR COMO LA PERSONA QUE ASUME LA OBLIGACIÓN Y LA CORRESPONDIENTE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTE, (CUSTODIA, - CONDUCCIÓN Y ENTREGA DE LA MERCADERÍA) SU NOMBRE FIGURA COMO SE-- GUNDO REQUISITO EN LA CARTA DE PORTE (ARTÍCULO 521, F. II, C.Co.)

LO ESENCIAL ES QUE SE OBLIGUE DIRECTAMENTE A REALIZAR - EL TRANSPORTE, SEA POR SÍ MISMO, SEA VALIÉNDOSE DE ELEMENTOS AUXI

LIARES".

EL PORTEADOR DICE ASQUINI, PUEDE SER UNA SOCIEDAD QUE - TIENE POR OBJETO EL EJERCICIO DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTES, ES ACTO DE COMERCIO, LA SOCIEDAD ADQUIERE CARACTER COMERCIAL". (9)

b) AL PORTEADOR NO HAY QUE CONFUNDIRLO CON UN COMISIONISTA.

YA QUE EL COMISIONISTA NO REALIZA POR SI EL TRANSPORTE, SINO QUE SE LIMITA A CONTRATARLO POR CUENTA DEL COMITENTE, SEA EN SU NOMBRE PROPIO. LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE, PESA SOBRE EL PORTEADOR EFECTIVO Y NO SOBRE EL COMISIONISTA QUE CONTRATÓ CON EL Y QUE ASUME TAN SÓLO UNA OBLIGACIÓN DE VIGILAR ESTA EJECUCIÓN.

c) PLURALIDAD DE PORTEADORES EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE.

OCURRE MUCHAS VECES QUE EL PORTEADOR NO ESTA EN CONDICIONES DE LLEVAR POR SUS PROPIOS MEDIOS LA MERCANCÍA AL PUNTO DE DESTINO. EN LOS GRANDES TRAYECTOS GENERALMENTE EL TRANSPORTE NO ES OBRA DE UNA SOLA EMPRESA PORTEADORA, SINO DE VARIAS.

CUANDO SE CELEBRA UN CONTRATO DE TRANSPORTE DE SERVICIO - COMBINADO, ESTE SUPONE LA EXISTENCIA DE UN SOLO CONTRATO, CON UNA SOLA CARTA DE PORTE Y DE UNA PLURALIDAD DE PORTEADORES, QUE RES-- PONDEN DIRECTAMENTE FRENTE AL CARGADOR DE LA ÍNTEGRA EJECUCIÓN -- DEL CONTRATO (ARTÍCULO 52, F. II; 53, 54 Y 68 DE LA LEY DE VÍAS - GENERALES DE COMUNICACIÓN.

DE TODAS MANERAS LA SITUACIÓN JURÍDICA DEL CARGADOR, -- CUANDO EXISTEN VARIOS PORTEADORES, DEPENDE DE QUE EN LA CARTA DE PORTE, CONSTE LA INTERVENCIÓN DE OTRO O NO, Y FRENTE AL CARGADOR SÓLO APARECERÁ UN TITULAR JURÍDICO DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DERIVADAS DEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO. SI NO CONSTA, EL -- ARTÍCULO 577 DEL C.Co., SERÁ DE ÍNTEGRA APLICACIÓN: "EL PORTEA-- DOR, SALVO PACTO EN CONTRARIO, PUEDE ESTIPULAR CON OTROS LA CON-- DUCCIÓN DE LAS MERCANCÍAS. EN ESTE CASO, CONSERVARÁ TAL CARÁ-- TER RESPECTO DE LA PERSONA CON QUIEN HAYA CONTRATADO PRIMERO Y -- TOMARÁ EL DE CARGADOR CON RELACIÓN A LA SEGUNDA".

EN CAMBIO, SI EN LA CARTA DE PORTE SE PREVÉ EXPRESAMEN-- TE LA SUCESIVA INTERVENCIÓN DE VARIOS PORTEADORES, SERÁ DE APLI-- CACIÓN LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 74 DE LA LEY DE VÍAS GENERA-- LES DE COMUNICACIÓN: "CUANDO EN EL TRANSPORTE INTERVENGAN VARIAS EMPRESAS QUE HAGAN SERVICIO COMBINADO, EL ÚLTIMO PORTEADOR ESTÁ OBLIGADO A ENTREGAR LA CARGA, CONFORME A LA CARTA DE PORTE EXPE-- DIDA POR EL PRIMERO, EN LAS CONDICIONES Y CON LAS RESPONSABILIDA-- DES QUE FIJA ESTA LEY, QUEDANDO A SALVO SU DERECHO CONTRA LA EM-- PRESA EN CUYA LÍNEA HAYA OCURRIDO ALGÚN HECHO U OMISIÓN DE QUE -- RESPONDA EL MISMO ÚLTIMO PORTEADOR. LA RESPONSABILIDAD DE CADA PORTEADOR COMIENZA EN EL MOMENTO EN QUE RECIBE LA CARGA Y TERMI-- NA CUANDO LA ENTREGA".

a) DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL PORTEADOR Y EL CARGADOR

EN ESTA PARTE DE NUESTRO ESTUDIO NOS OCUPAREMOS DEL --

EXAMEN DEL CONTENIDO DE LOS ARTÍCULOS 588, 589 Y 591 DEL CÓDIGO DE COMERCIO, QUE SE OCUPAN DE LAS OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL CARGADOR Y DEL PORTEADOR RESPECTIVAMENTE. TAL ESTUDIO LO HAREMOS EN UNA FORMA CONJUNTA, POR LA RAZÓN DE QUE LAS OBLIGACIONES DEL CARGADOR SE TRADUCEN EN DERECHOS DEL TRANSPORTISTA Y LAS OBLIGACIONES DE ÉSTE CORRESPONDEN A DERECHOS DE AQUÉL, CASI EN SU TOTALIDAD. UNA VEZ QUE LAS PARTES HAN QUEDADO DE ACUERDO SOBRE LA COSA QUE DEBE TRANSPORTARSE Y SOBRE EL PRECIO DEL TRASLADO, EL TRANSPORTE, COMO TODO CONTRATO CONSENSUAL, SE HA PERFECCIONADO Y DESDE ESE MOMENTO ORIGINA DERECHOS Y OBLIGACIONES ENTRE LAS PARTES CONTRATANTES.

e) RECEPCIÓN Y ENTREGA DE LA MERCANCÍA.

EN EFECTO EL ARTÍCULO 590, F. I, DEL C. Co., ESTABLECE QUE: "EL PORTEADOR ESTÁ OBLIGADO A RECIBIR LAS MERCANCÍAS EN EL TIEMPO Y LUGAR CONVENIDOS", Y EL ARTÍCULO 588 DEL MISMO CÓDIGO, ESTABLECE "QUE EL CARGADOR ESTÁ OBLIGADO A ENTREGAR LAS MERCANCÍAS EN LAS CONDICIONES, LUGAR Y TIEMPO CONVENIDOS".

SE TRATA DE OPERACIONES QUE REPRESENTAN LA FASE INICIAL DE LA OPERACIÓN TÍPICA ASUMIDA CONTRACTUALMENTE POR EL PORTEADOR. LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR NEGATIVA O RETARDO EN EJECUTAR ESTAS OPERACIONES, O PÉRDIDA, O AVERÍA QUE SE VERIFIQUEN DURANTE LAS OPERACIONES MISMAS, CAE POR CONSIGUIENTE, BAJO LAS NORMAS GENERALES DEL CONTRATO.

EN EL CASO DE LA FRACCIÓN PRIMERA, EL PORTEADOR NO ESTÁ OBLIGADO A RECIBIR LAS MERCANCÍAS, QUEDA EXENTO DE RESPONSABILIDAD SI POR CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR NO LOGRA RECIBIR LAS MERCANCÍAS EN EL TIEMPO Y LUGAR CONVENIDO.

TAMBIÉN PUEDE DARSE EL CASO, EN QUE LA COSA PADEZCA DE UN VICIO PROPIO Y EL PORTEADOR SE NIEGUE A RECIBIR LAS MERCANCÍAS, EN ÉSTE ESTADO, O CUANDO EL CARGADOR NO PROTEGE DEBIDAMENTE SUS COSAS, DA LUGAR A MOTIVOS QUE HACEN DESAPARECER O DISMINUIR LA RESPONSABILIDAD. AL RESPECTO EL ARTÍCULO 71, F. II, - - L.V.G.C., ESTABLECE: "LAS EMPRESAS DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN SON RESPONSABLES DE LAS PÉRDIDAS O AVERÍAS QUE SUFRAN LOS EFECTOS QUE TRANSPORTEN, EXCEPTO EN LOS SIGUIENTES CASOS:

FRACCIÓN II. SI LAS MERCANCÍAS SE DESPACHAN SIN EMBALAJE O CON UNO DEFECTUOSO O INADECUADO A SU NATURALEZA; LA FALTA O DEFECTO DEL EMBALAJE SE HARÁ CONSTAR EN LA CARTA DE PORTE".

EL PORTEADOR DEBE BAJO SU MÁX ESTRUCTA RESPONSABILIDAD, EXAMINAR EL EMPAQUE Y EN CASO DE INSUFICIENCIA O DEFECTO DE --- ELLAS DEBE HACER TAL OBSERVACIÓN EN LA CARTA DE PORTE.

EL QUE CARGA EN EL MOMENTO DE LA ENTREGA, DECLARA ANTE EL PORTEADOR QUE CLASE DE MERCANCÍAS CONTIENEN LOS BULTOS -- QUE LLEVA PARA QUE SEAN TRANSPORTADOS, ASÍ LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 601 DEL CÓDIGO DE COMERCIO: "EL CARGADOR ESTÁ OBLIGADO A -- DECLARAR EL CONTENIDO DE LOS BULTOS QUE COMPRENDA LA CARGA, SI ASÍ LO EXIGIERA EL ADMINISTRADOR DE LA EMPRESA O LO JEFES DE --

LAS OFICINAS DEL TRÁNSITO AL TIEMPO DE RECIBIRLA PARA SU CONDUCCIÓN".

CUANDO EL PORTEADOR RECIBE LOS BULTOS CON UNA DECLARACIÓN DE TRATARSE DE COSAS ESPECÍFICAS O DE DETERMINADA CALIDAD, NO DEBE ATENERSE A SU DECLARACIÓN; EL TRANSPORTISTA DEBE CERCIO-RARSE Y COMPROBAR EL CONTENIDO DE LOS FARDOS. ASÍ LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 591, F. V, "EL PORTEADOR TIENE DERECHO DE EXIGIR DEL CARGADOR LA APERTURA Y RECONOCIMIENTO DE LOS BULTOS QUE CONTEN--GAN LAS MERCANCÍAS EN EL ACTO DE SU RECEPCIÓN; Y SI ÉSTE, PREVIO REQUERIMIENTO, REHUSARE U OMITIERE TAL DILIGENCIA, EL PORTEADOR QUEDARÁ LIBRE DE RESPONSABILIDAD QUE NO PROVENGA DE DOLO O FRAU-DE".

CONJUNTAMENTE A LA ENTREGA DE MERCANCÍAS, EL CARGADOR ESTÁ OBLIGADO A ENTREGAR LOS DOCUMENTOS NECESARIOS, ASÍ FISCALES COMO MUNICIPALES, PARA EL LIBRE TRÁNSITO U PASAJE DE LA CARGA, - ASÍ LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 588, F. II, DEL CÓDIGO DE COMERCIO.

f) LAS COSAS EN RUTA, EL TÉRMINO DEL TRANSPORTE Y LA RUTA A SEGUIR.

EL ARTÍCULO 590 DEL MENCIONADO CÓDIGO, EN SU FRACCIÓN II Y III, ESTABLECE QUE EL PORTEADOR ESTÁ OBLIGADO "A EMPRENDER Y CONCLUIR EL VIAJE, DENTRO DEL PLAZO ESTIPULADO, PRECISAMENTE - POR EL CAMINO QUE SEÑALE EL CONTRATO" O SERÁ FIJADO POR EL CARGA DOR, Y VERIFICADO DESDE LUEGO, SI NO HAY TÉRMINO AJUSTADO, Y EN

EL MÁS PRÓXIMO A LA FECHA DEL CONTRATO, SI ACOSTUMBRARE HACERLOS PERIÓDICAMENTE, (FRACCIÓN III), TAMBIÉN DEBE CONSIDERARSE COMPRENDIDA EN ESTE PUNTO, LA NORMA DEL ARTÍCULO 600, FRAC. III DEL CÓDIGO DE COMERCIO, QUE OBLIGA AL PORTEADOR A EMPRENDER Y CONCLUIR EL VIAJE EN LOS DÍAS Y HORAS SEÑALADOS EN LOS ANUNCIOS, AUNQUE NO ESTÉN TOMADOS TODOS LOS ASIENTOS Y FALTEN EFECTOS PARA COMPLETAR LA CANTIDAD DE CARGA QUE SEA POSIBLE CONDUCIR, LLEVANDO ESTA EL DÍA FIJADO EN EL SERVICIO.

PARA EL DEBIDO CUMPLIMIENTO DE ESTA OBLIGACIÓN, EL ARTÍCULO 138 DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN, OBLIGA A LAS EMPRESAS PORTEADORAS A PROPORCIONAR LOS CARROS NECESARIOS, CUANDO EL TRANSPORTE ES POR FERROCARRIL, Y A ACEPTAR EN SUS LÍNEAS CARROS DE PROPIEDAD PARTICULAR DE LAS QUE ELLOS NO ESTÁN EN POSIBILIDADE INMEDIATA DE PROPORCIONAR. EL ARTÍCULO 141 DE LA MISMA LEY ADMITE, QUE EN EL CASO DE TRANSPORTES POR FERROCARRIL, UN REMITENTE TOME PARA SÍ O PARA VARIOS UN CARRO POR ENTERO, CASO EN EL QUE SE EXPIDE UNA SOLA CARTA DE PORTE, Y EL CONTRATO ADQUIERE UNA ESPECIAL MODALIDAD. LA IGUALDAD DE TRATO A TODOS LOS CONTRATANTES QUE ESTÁ OBLIGATORIAMENTE ESTABLECIDA EN LOS ARTÍCULOS 64 Y 132 DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN, ADMITE EXCEPCIONES EN EL CASO DE TRANSPORTE DE ANIMALES Y MERCANCÍAS DE FÁCIL DESCOMPOSICIÓN, PUES ENTONCES SE DARÁ PREFERENCIA A ÉSTOS TRANSPORTES SOBRE CUALESQUIERA OTROS, EXCEPCIÓN HECHA DE LOS PASAJEROS.

EL PLAZO QUE HACE MENCIÓN LA FRACCIÓN ANTES MENCIONADA, ES EL TÉRMINO QUE EL PORTEADOR UTILIZA PARA LLEVAR A CABO LA ENTREGA DE LAS COSAS, DESDE EL MOMENTO DE SU RECEPCIÓN, HASTA LA ENTREGA DE LAS MISMAS. OBLIGANDO ADEMÁS, AL PORTEADOR A SEGUIR LA RUTA QUE SE HABÍA FIJADO AL CELEBRAR EL CONTRATO, SALVO QUE EL MISMO CARGADOR MODIFIQUE AQUELLA, CASOS EN QUE NECESARIAMENTE, NO SE HA DE SEGUIR EL CAMINO SEÑALADO EN EL CONTRATO EN TODA SU INTEGRIDAD.

LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN, EN SU ARTÍCULO 67, PREVÉ EL CASO EN QUE EL CARGADOR NO FIJA LA RUTA A SEGUIR: "SI EL SOLICITANTE DE UN SERVICIO DE TRANSPORTE O COMUNICACIÓN, NO EXPRESARA LA RUTA O LÍNEA, ÉSTA SERÁ FIJADA POR LA EMPRESA" -

SI POR CULPA O NEGLIGENCIA DEL CARGADOR NO SE VERIFICA EL VIAJE, EL ARTÍCULO 591, F. I, ESTABLECE, EL DERECHO DEL PORTEADOR A RECIBIR LA MITAD DEL PORTE CONVENIDO, Y LA TOTALIDAD DE DICHO PORTE EN IGUALES CIRCUNSTANCIAS, SIEMPRE QUE PARA LA REALIZACIÓN DEL CONTRATO HUBIERE DESTINADO ALGÚN VEHÍCULO EXCLUSIVAMENTE, DESCONTÁNDOSE LO QUE EL PORTEADOR HAYA PODIDO APROVECHAR EN DICHO VEHÍCULO OTRAS MERCANCÍAS, POR ÚLTIMO, EL PORTEADOR TIENE DERECHO A CONTINUAR EL VIAJE CUANDO DESAPAREZCAN LOS MOTIVOS DE FUERZA MAYOR, QUE LO IMPIDIERON, SI NO SE HUBIERE RESCINDIDO EL CONTRATO (ARTÍCULO 591, F.I, II Y IV DEL C.Co.)

g) DERECHO DE DISPOSICIÓN SOBRE LAS COSAS EN VIAJE

DESDE EL MOMENTO EN QUE LAS MERCANCÍAS SE HAYAN EN RUTA, EL CARGADOR TIENE UN DERECHO DE DISPOSICIÓN SOBRE ELLAS; ASÍ LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 589, F. I, DEL C.Co., EL CARGADOR TIENE DERECHO, "A VARIAR LA CONSIGNACIÓN DE LAS MERCADERÍAS MIENTRAS - ESTUVIERAN EN CAMINO, SI DIERE CON OPORTUNIDAD LA ORDEN RESPECTIVA AL PORTEADOR Y LE ENTREGA LA CARTA DE PORTE EXPEDIDA A FAVOR DEL PRIMER CONSIGNATARIO".

EN LA FRACCIÓN II, SE RECONOCE AL CARGADOR EL DERECHO DE VARIAR "DENTRO DE LA RUTA CONVENIDA, EL LUGAR DE LA ENTREGA - DANDO OPORTUNAMENTE AL PORTEADOR LA ORDEN RESPECTIVA, PAGANDO LA TOTALIDAD DEL FLETE ESTIPULADO Y CANJEANDO LA CARTA DE PORTE PRIMITIVA POR OTRA, DEBIENDO INDICAR AL PORTEADOR EL NUEVO CONSIGNATARIO SI LO HUBIERA".

AMBOS DERECHOS, DICE RODRIGUEZ RODRIGUEZ, "DESCANSAN - SOBRE LA CALIDAD DEL CONTRATANTE Y POSEEDOR DIRECTO DE LAS COSAS"⁽¹⁰⁾

EL DERECHO DE DISPOSICIÓN DE LAS COSAS DICE GARRIGUES, "DURANTE EL TRANSPORTE SIGNIFICA QUE EL REMITENTE PUEDE SUSPENDER EL TRANSPORTE, DESISTIR DE ÉL, MANDAR QUE VUELVA LA MERCANCÍA A SU PUNTO DE PARTIDA, CAMBIAR LA CONSIGNACIÓN O LA TARIFA O EL ITINERARIO O EL PLAZO DE ENTREGA, ETC."⁽¹¹⁾

h) EL CUIDADO Y CONSERVACIÓN DE LAS COSAS.

EL ARTÍCULO 590, F. V, C. Co., ESTABLECE QUE "EL - -

PORTEADOR ESTÁ OBLIGADO A CUIDAR Y CONSERVAR LAS MERCANCÍAS BAJO SU ESTRUCTA RESPONSABILIDAD, DESDE EL MOMENTO QUE LAS RECIBE HASTA QUE LAS ENTREGUE A SATISFACCIÓN DEL CONSIGNATARIO". EL INCUMPLIMIENTO DE ESTA OBLIGACIÓN, POR PARTE DEL PORTEADOR, DICE GARRIGUES, DA LUGAR A LO QUE ÉL CONSIDERA RESPONSABILIDAD CARACTERÍSTICA DEL PORTEADOR". (12)

C) EL PORTEADOR FRENTE AL CONSIGNATARIO

LA FASE DINÁMICA DEL TRANSPORTE, EL TRASLADO PROPIAMENTE DICHO, CONCLUYE CON LA LLEGADA DE LAS COSAS TRANSPORTADAS AL SITIO DE DESTINO.

a) LA ENTREGA DE LA MERCANCÍA.

VINCULADA CON LA LLEGADA ESTÁ LA PRIMERA OBLIGACIÓN -- QUE TIENE EL PORTEADOR FRENTE AL CONSIGNATARIO; LA ENTREGA DE LA MERCANCÍA, ASÍ LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 590, FRACCIÓN VI DEL C. Co. "EL PORTEADOR ESTÁ OBLIGADO, A ENTREGAR LAS MERCANCÍAS AL TENEREDOR DE LA CARTA DE PORTE". EN CASOS NORMALES, EL DESTINATARIO ES EL LEGÍTIMO TENEREDOR DEL DOCUMENTO, SE HA EFECTUADO UN CONTRATO POR VIRTUD DEL CUAL SE LE ENTREGAN AHORA UNAS MERCANCÍAS, PERO MEDIANTE LA PRESENTACIÓN QUE HAGA DE LA CARTA DE PORTE, QUE EN SU OPORTUNIDAD LE DEBE DE HABER SIDO REMITIDA.

EL ARTÍCULO 590, FRACCIÓN VIII DICE QUE: "EL PORTEADOR ESTÁ OBLIGADO A ENTREGAR LAS MERCANCÍAS POR PESO, CUENTA Y MEDI-

DA, SI ASÍ ESTÁN CONSIDERADAS EN LA CARTA DE PORTE, A NO SER QUE ESTÉN EN BARRICAS, CAJONES O FARDOS, PUES ENTONCES CUMPLIRÁ CON ENTREGAR ÉSTOS SIN LESIÓN EXTERIOR".

SI EL PORTEADOR RECIBE LAS MERCANCÍAS CON CIERTOS CARÁCTERES, ES DECIR INDIVIDUALMENTE, EN ESTA FORMA DEBE ENTREGARLAS AL DESTINATARIO; SI LAS RECIBIÓ GENÉRICAMENTE POR NÚMERO, PESO, MEDIDA, IGUAL DEBE CONSIDERARLAS EN LA ENTREGA.

PERO PUEDE ACONTECER QUE LOS FARDOS, CAJONES O BARRICAS NO PRESENTEN LESIÓN EXTERIOR ALGUNA, PERO LAS MERCANCÍAS SUFRIERON UN DETERIORO AL MOMENTO DE RECIBIRLAS, EL CONSIGNATARIO TIENE QUE HACER LA RECLAMACIÓN CORRESPONDIENTE AL PORTEADOR, DE LO CONTRARIO QUEDARÁ EXENTO DE RESPONSABILIDAD (ARTÍCULO 592, -- F. I, C.Co.).

PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA OBLIGACIÓN ESTABLECIDA, AL PORTEADOR DE ENTREGAR LAS COSAS, POR PESO, CUENTA Y MEDIDA, PUEDE OBLIGARSE A ENTREGAR LAS COSAS EN EL DOMICILIO CONVENIDO, O BIEN, AVISAR PARA QUE EL DESTINATARIO O CONSIGNATARIO PUEDA RECOGERLAS. EL CÓDIGO DE COMERCIO NO ESPECIFICA NADA AL RESPECTO, PERO ELLO ESTÁ REGULADO EN LOS REGLAMENTOS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES Y LO DICHO ES, ADEMÁS CONSECUENCIA DE PRINCIPIOS GENERALES.

EN CASO DE NO APARECER EL DESTINATARIO O DE NO COMPARECER A RECOGER LOS OBJETOS, EL PORTEADOR PUEDE PROCEDER COMO -- CONSECUENCIA DE SU DERECHO (ARTÍCULO 591, F. VIII) A EXIGIR QUE

EL CONSIGNATARIO RECIBA LOS MISMOS, O PROMOVER SU DEPÓSITO ANTE LA AUTORIDAD JUDICIAL DEL LUGAR EN QUE HAYA DE HACERSE LA ENTREGA, SI EN EL NO ENCONTRARE AL CONSIGNATARIO, O QUIEN LO REPRESENTA, O SI HALLÁNDOSE REHUSARE RECIBIRLAS, PREVIO EL RECONOCIMIENTO DE SU ESTADO POR PERITOS.

b) EL DEPÓSITO DE LAS MERCANCÍAS.

EL CÓDIGO DE COMERCIO EN SU ARTÍCULO 600, F. IV, COMPLETA ESTA DISPOSICIÓN, EN CUANTO OBLIGA A LOS EMPRESARIOS DE TRANSPORTES "A ENTREGAR LA CARGA AL QUE PRESENTE EL CONOCIMIENTO RESPECTIVO EN LOS PUNTOS CONVENIDOS, TAN LUEGO COMO LLEGUE A SU DESTINO, SIEMPRE QUE CUMPLA CON LAS OBLIGACIONES QUE CONTENGA; Y A DEPOSITARLA EN SUS ALMACENES MIENTRAS QUE NO HAYA QUIEN SE PRESENTE A RECIBIRLA". PERO EL ARTÍCULO 603 DEL CÓDIGO DE COMERCIO ESTABLECE QUE EL DEPÓSITO EN LOS ALMACENES GENERALES NO PUEDE SER INDEFINIDO, YA QUE TRANSCURRIDOS LOS PLAZOS FIJADOS EN LOS REGLAMENTOS, SIN QUE NADIE COMPAREZCA A RECLAMAR LOS EFECTOS DEPOSITADOS, SE PODRÁ PROCEDER A SU VENTA MEDIANTE LA INTERVENCIÓN JUDICIAL DEL LUGAR SATISFACIÉNDOSE SOBRE EL IMPORTE DE SU VENTA ASÍ REALIZADO, LAS RESPONSABILIDADES QUE SOBRE LOS OBJETOS PESARON CON MOTIVO DE SU CONDUCCIÓN, Y DEPÓSITO, -- CON EL RESTO SE CUMPLIRÁN LAS OBLIGACIONES IMPUESTAS PARA ÉSTOS CASOS.

Y EL ARTÍCULO 604 DEL MISMO ORDENAMIENTO, ESTABLECE,

QUE PRECEDIENDO ASÍ, LA EMPRESA QUEDA LIBRE DE TODA RESPONSABILIDAD, AUNQUE SE PRESENTEN A RECLAMAR EL CARGADOR O SU REPRESENTANTE, BASTAN PARA ELLO, LA EXHIBICIÓN DEL CERTIFICADO MANDADO A EXPEDIR POR LA AUTORIDAD JUDICIAL A CUYA DISPOSICIÓN SE HUBIEREN PUESTO LO OBJETOS DESPUÉS DE ENAJENADOS.

c) PAGO DEL PORTE, O SEA EL PRECIO DEL TRANSPORTE.

LA ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS ES MUCHAS VECES, CONTRA EL PAGO DEL PORTE, ES DECIR EL PRECIO DEL TRANSPORTE, ESTÁ POR SATISFACERSE. EL ARTÍCULO 595, F. IV, DEL CÓDIGO DE COMERCIO DICE: "EL CONSIGNATARIO ESTÁ OBLIGADO A PAGAR AL PORTADOR TANTO EL PORTE COMO LOS DEMÁS GASTOS, SIN PERJUICIO DE LAS RECLAMACIONES QUE HICIERE".

ESTA OBLIGACIÓN COMO ES LÓGICO PENSAR, RIGE EN EL SUPUESTO DE QUE EL TRANSPORTE NO HAYA SIDO PAGADO POR EL CARGADOR ANTES DEL VIAJE, CIRCUNSTANCIA QUE SE DEBE HACER CONSTAR EN LA CARTA DE PORTE, PARA CARACTERIZAR ESA REMISIÓN YA SEA "PORTE PAGADO" O EN SU CASO CONTRARIO "PORTE DEBIDO".

CUANDO EL TRANSPORTE SEA A "PORTE PAGADO", SEGÚN ASQUINI: "ESTE MISMO DEBE SER PAGADO POR EL CARGADOR EN EL LUGAR DE PARTIDA, SEGÚN LAS MODALIDADES ESTABLECIDAS POR EL CONTRATO O POR LOS USOS. EL "PORTE DEBIDO" TIENE LUGAR MEDIANTE UNA VERDADERA DELEGACIÓN DE PAGO POR EL CARGADOR AL DESTINATARIO, QUE

NO DA LUGAR A UNA OBLIGACIÓN DEL DESTINATARIO FRENTE AL PORTEADOR, SINO DESDE EL MOMENTO EN QUE EL DESTINATARIO LA HAYA ACEPTADO" (13)

NINGÚN VÍNCULO LEGISLATIVO GENERAL LIMITA LA VOLUNTAD DE LAS PARTES QUE INTERVIENEN EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AL ESTABLECER EL PORTE PAGADO O EL PORTE DEBIDO.

LA PÉRDIDA Y LA AVERÍA, NO PRIVAN DEL DERECHO AL IMPORTE ÍNTEGRO DEL PORTE, ASÍ LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 82 DE LA L.V.G.C.: "LA PÉRDIDA O LA AVERÍA DE LAS MERCANCÍAS EN LOS CASOS EN QUE LA EMPRESA NO SEA RESPONSABLE, NO LA PRIVAN DEL DERECHO AL IMPORTE ÍNTEGRO DEL FLETE POR EL TRANSPORTE QUE HUBIERA EFECTUADO".

LOS DEMÁS GASTOS A QUE SE REFIERE EL PRECEPTO Y QUE EL DESTINATARIO DEBE PAGAR, SON LOS ORIGINADOS POR TODAS LAS EROGACIONES NECESARIAS PARA EL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO Y QUE FUERA DE LAS ESTIPULACIONES CELEBRADAS HUBIERE HECHO EL PORTEADOR EN FAVOR DEL REMITENTE (ARTÍCULO 588, F.V, DEL C. Co.), Y SOBRE TODO EN AQUELLAS CIRCUNSTANCIAS APREMIANETES EN QUE NO PUEDE CONSULTAR LO EL INTERESADO. EN LA OBLIGACIÓN DE PAGAR ESTOS GASTOS SE SUBROGA EL CONSIGNATARIO COMO EN TODAS LAS OTRAS COMÚNES AL CONTRATO.

a) EL DERECHO DE RETENCIÓN A LAS MERCANCÍAS.

EL DERECHO PRINCIPAL QUE TIENE EL PORTEADOR FRENTE AL -

CONSIGNATARIO ESTÁ SEÑALADO EN EL ARTÍCULO 591, F. VII, DEL C.CO. QUE DICE: "EL PORTEADOR TIENE DERECHO A RETENER LAS MERCANCÍAS - TRANSPORTADAS MIENTRAS NO SE LE PAGUE EL PORTE".

EL DERECHO A RETENER LAS COSAS PUEDE EJERCITARLO EL -- PORTEADOR POR LA CUANTÍA DEL TRANSPORTE, Y EN EL SUPUESTO DE QUE SE TRATE DE VARIAS COSAS, UNAS PUEDEN QUEDARSE A GARANTIZAR EL - PAGO Y OTRAS SER ENTREGADAS AL DESTINATARIO.

LA RETENCIÓN SÓLO PODRÁ VERIFICARSE CUANDO EL PORTEA-- DOR TENGA LAS COSAS EN SU PODER, YA QUE SI HAN SIDO ENTREGADAS - AL CONSIGNATARIO NO PODRÍA OBTENER EL REITENGRO DE ELLAS, CON LO QUE NO LE RESTARÁ SINO EXIGIR EL PORTE QUE SE LE ADEUDA, POR --- OTRAS VÍAS AL EFECTO.

e) LA DEVOLUCIÓN DE LA CARTA DE PORTE.

LA ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS AL DESTINATARIO, POR PAR-- TE DEL PORTEADOR, ES SIEMPRE CONTRA LA DEVOLUCIÓN DE LA CARTA DE PORTE, COMO YA LO DEMOSTRAMOS ANTERIORMENTE AL TRATAR LO RELATI-- VO A LA NATURALEZA JURÍDICA DE LA CARTA DE PORTE.

EL CONSIGNATARIO PUEDE REHUSARSE A RECIBIR LAS MERCAN-- CÍAS CUANDO NO LO PERMITA EL BUEN ESTADO DE LAS MISMAS (ARTÍCULO 596, F. II, C.Co.).

EL LEGISLADOR HA QUERIDO QUE CUANDO ALGUNAS COSAS RE--

SULTEN AVERIADAS Y OTRAS ILESAS, EL CONSIGNATARIO RECIBA ÉSTAS - ÚLTIMAS, PERO A CONDICIÓN DE QUE SEPARADAS DE LAS PRIMERAS NO SUFRAN DISMINUCIÓN EN VALOR (ARTÍCULO 591, F. VI, C.Co.).

TAMBIÉN PUEDE Oponerse, A NO RECIBIR LAS MERCANCÍAS -- CUANDO EL VALOR DE LAS MISMAS NO ALCANCE A CUBRIR LOS GASTOS Y - DESEMBOLSOS QUE DEBA HACER PARA SU RECEPCIÓN, CONSERVACIÓN Y VENTA, A NO SER QUE TENGA BIENES SUFICIENTES DEL CARGADOR. (ARTÍCULO 596, F. II, C.Co.).

D) RELACIONES ENTRE EL CARGADOR Y PORTEADOR.

DE LAS RELACIONES QUE EXISTEN ENTRE EL CONSIGNATARIO Y EL CARGADOR, SÓLO MENCIONAREMOS LA OBLIGACIÓN QUE TIENE EL CARGADOR DE PROVEER DE FONDOS AL CONSIGNATARIO EN LOS CASOS A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 596, F. II, C.Co., Y A REINTEGRAR LOS ANTICIPOS QUE EL CONSIGNATARIO HAYA HECHO CON MOTIVO DE LA ENTREGA DE LA CARGA. TAMBIÉN DEBE REMITIR CON OPORTUNIDAD LA CARTA DE PORTE (ARTÍCULO 588, F. VI, C.Co.).

EL CONSIGNATARIO POR SU PARTE, DEBE CUMPLIR LAS ÓRDENES DEL CARGADOR DÁNDOLE CUENTA, SIN PÉRDIDA DE TIEMPO, DE CUANTO OCURRA RELATIVO A LAS MERCANCÍAS PORTEADAS, ASÍ LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 595, F. VI, C.Co.).

E) RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

LA APLICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS QUE RIGEN LA RESPONSABILIDAD EN DERECHO MERCANTIL, COMO ES BIEN SABIDO, SE DEBE A UNA -- TRASLACIÓN DE DICHS CONCEPTOS DEL CAMPO CIVIL AL DE COMERCIO, -- POR LO QUE, NADA MÁS LÓGICO QUE RECURRIR AL DERECHO CIVIL, EN BUSCA DE LAS NOCIONES BÁSICAS SOBRE ESTA MATERIA.

a) ANTECEDENTES DE LA RESPONSABILIDAD POR RIESGO CREADO.

AL LLEGAR EL SIGLO XIX, SE DISCUTIÓ EL FUNDAMENTO MISMO DE LA RESPONSABILIDAD Y AUDACES INNOVADORES INTENTARON SUBSTITUIR LA NOCIÓN DE CULPA POR LA DE RIESGO. "EL HOMBRE, SOSTIENEN ELLOS, DEBE SER RESPONSABLE, NO SOLAMENTE DEL DAÑO QUE ÉL CAUSA POR SU CULPA, SINO AUN DEL QUE ES CONSECUENCIA DE SU SIMPLE HECHO; DESDE EL MOMENTO EN QUE EJERCIENDO SU ACTIVIDAD CAUSA UN DAÑO A OTRO, LE DEBE REPARACIÓN". (14)

PERO ESTAS IDEAS DE UNA RESPONSABILIDAD SIN CULPA, NO SE INICIARON EN EL CAMPO DEL DERECHO CIVIL, SINO QUE PARECE QUE POR PRIMERA VEZ SE APUNTAN EN EL DERECHO PENAL, CON EL TRATADISTA FERRI, EL CUAL SE PERCATÓ DE LA INFLUENCIA QUE TUVIERON SUS PENSAMIENTOS, SOBRE LAS DOCTRINAS CIVILISTAS Y APUNTÓ SIN MODESTIA QUE "HOY SE APARECE EN FRANCIA UNA TEORÍA OBJETIVA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL, QUE APOYÁNDOSE EN LA MISMA IDEA INTRODUCIDA POR MI EN LA TEORÍA DE LA RESPONSABILIDAD PENAL, O SEA, LA DE ESTA RESPONSABILIDAD ES INDEPENDIENTE DE LA CULPA, CONFIRMA LA RA-

ZÓN COMÚN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAL. EN EL DOMINIO JURÍDICO CRIMINAL, COMO EN EL DOMINIO JURÍDICO CIVIL, CUALQUIER HOMBRE SIEMPRE Y EN CADA CASO, DETERMINA MEDIANTE CADA UNA DE SUS REACCIONES UNA REACCIÓN SOCIAL CORRESPONDIENTE, O SIEMPRE, POR CONSIGUIENTE, EXPERIMENTA LAS CONSECUENCIAS NATURALES Y SOCIALES DE SUS PROPIOS ACTOS, DE LOS CUALES ES RESPONSABLE, POR EL SÓLO HECHO DE HABERLOS EJECUTADO". (15)

ACTUALMENTE EL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO QUE REVIS- TEN LOS TRANSPORTES Y LA SITUACIÓN DE MONOPOLIO CON QUE LAS EM- PRESAS DE TRANSPORTE EJERCEN SU ACTIVIDAD, OBLIGAN AL LEGISLADOR A TRATAR CON CIERTA SEVERIDAD A LAS MISMAS, ESPECIALMENTE AL FI- JAR SU RESPONSABILIDAD.

SON IGUALMENTE IMPORTANTES Y COMPLEJAS LAS REGLAS SOBRE RESPONSABILIDAD EN QUE INCURRE EL PORTEADOR, FRENTE AL CARGADOR - Y DESTINATARIO, POR LOS RIESGOS A QUE ESTÁ SOMETIDA LA MERCANCÍA DURANTE EL TRANSPORTE.

EL ARTÍCULO 71 DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICA- CIÓN ESTABLECE QUE: "LAS EMPRESAS DE VÍAS GENERALES DE COMUNICA- CIÓN SON RESPONSABLES DE LAS PÉRDIDAS O AVERÍAS QUE SUFRAN LOS -- EFECTOS QUE TRANSPORTEN".

LA RESPONSABILIDAD A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO MENCIO- NADO ES LA LLAMADA RESPONSABILIDAD OBJETIVA, POR RIESGO CREADO, - LA CUAL PODEMOS DEFINIR". COMO LA CONDUCTA QUE IMPONE EL DERECHO

DE REPARAR EL DAÑO Y EL PERJUICIO CAUSADO POR OBJETOS O MECANISMOS PELIGROSOS EN SÍ MISMOS, AL POSEEDOR LEGAL DE ELLOS, AUNQUE NO HAYA OBRADO ILÍCITAMENTE. "VEMOS QUE SI EL PORTEADOR INCURRE EN ALGUNA DE LAS CUSAS DE RESPONSABILIDAD QUE POSTERIORMENTE MENCIONAREMOS, ESTÁ OBLIGADO A PAGAR LOS DAÑOS Y LOS PERJUICIOS QUE OCASIONE AL DESTINATARIO DE LA MERCANCÍA, SALVO AQUELLOS CASOS EN QUE LA LEY LO ABSUELVIA DE TAL RESPONSABILIDAD.

ANTES DE ANALIZAR LAS CAUSAS QUE ORIGINAN LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR, DEBEMOS SABER QUE SE ENTIENDE POR DAÑO, Y QUÉ POR PERJUICIO.

EL CÓDIGO CIVIL, COMO NORMA SUPLETORIA DEL DERECHO MERCANTIL, NOS ESTABLECE LA DEFINICIÓN DE LO QUE ES DAÑO Y LO QUE ES PERJUICIO, EN SUS ARTÍCULOS 2108, 92109. "SE ENTIENDE POR DAÑO, LAS PÉRDIDAS O MENOSCABOS SUFRIDOS EN EL PATRIMONIO, POR FALTA DE CUMPLIMIENTO DE UNA OBLIGACIÓN. Y EL ARTÍCULO 2109: "SE REPUTA PERJUICIO LA PRIVACIÓN DE CUALQUIER GANANCIA LÍCITA, QUE DEBERÍA HABERSE OBTENIDO CON EL CUMPLIMIENTO DE LA OBLIGACIÓN.

LAS CAUSAS DE LAS QUE DERIVA LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR SON LAS SIGUIENTES:

b) PÉRDIDA TOTAL O PARCIAL DE LAS COSAS TRANSPORTADAS.

ES DECIR LA DESTRUCCIÓN O EXTRAVÍO DE LOS OBJETOS, DE MODO QUE EL PORTEADOR SE ENCUENTRE IMPOSIBILITADO TOTALMENTE DE CUMPLIR LA OBLIGACIÓN DE ENTREGARLAS; ESTO ENTRAÑA PARA EL POR--

TEADOR LA OBLIGACIÓN DE PAGAR EL VALOR DE LAS COSAS, ADEMÁS DE --
 LOS DAÑOS Y PERJUICIOS QUE RESIENTA EL TITULAR DE LA CARTA DE POR
 TE COMO CONSECUENCIA DEL INCUMPLIMIENTO. LA FORMA DE PAGO DE LAS
 MERCANCÍAS POR PARTE DEL PORTEADOR, SERÁ CONFORME LO ESTABLEZCA -
 LA LEY, ES SEGÚN EL ARTÍCULO 590, F. IX DEL CÓDIGO DE COMERCIO: -
 "CON ARREGLO AL PRECIO QUE TENÍAN LAS COSAS EN EL DÍA Y LUGAR EN
 QUE DEBÍA HACERSE LA ENTREGA, CON BASE AL DITÁMEN DEL PERITOS.

c) RESPONSABILIDAD POR AVERÍAS.

LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR AVERÍAS EN LAS --
 MERCANCÍAS, ESTÁ IMPLICADA EN EL HECHO QUE ÉSTAS SUFRAN DETERIO-
 ROS QUE AFECTEN A LOS GÉNEROS OBJETO DEL DEL CONTRATO DE TRANS-
 PORTE.

ESTA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR, SE DERIVA DEL DE--
 BER DE CUSTODIA Y DE CONSERVACIÓN QUE TIENE SOBRE LAS MISMAS, DE
 DONCE A SU VEZ SE DESPRENDE EL DERECHO DEL DESTINATARIO A NO RE-
 CIBIR LAS MERCANCÍAS, CUANDO EL ESTADO DE ESTAS SEA DISTINTOS --
 DEL ORIGINAL O CUANDO NO TENGAN LAS CONDICIONES EXPRESADAS EN LA
 CARTA DE PORTE. (ARTÍCULO 596, F. II, EN RELACIÓN CON LA F. I --
 DEL ARTÍCULO 595 DEL C.Co.).

d) RESPONSABILIDAD POR RETRASO.

ESTA RESPONSABILIDAD EQUIVALE A UNA ENTREGA POSTERIOR
 A LA FECHA SEÑALADA EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE; EN ESTE CASO,--

EL PORTEADOR AÚN SE ENCUENTRA EN POSIBILIDADES DE CUMPLIR CON LA OBLIGACIÓN DE ENTREGAR LAS MERCANCÍAS, LA MORA EN QUE HA INCURRIDO EL PORTEADOR, LEGALMENTE, NO DEBE EXCEDER DE 30 DÍAS, YA QUE LA LEY CONSIDERA, QUE AL EXCEDER ESTE TÉRMINO, SE REPUTARÁ QUE LA MERCANCÍA SE HA PERDIDO (ARTÍCULO 81 DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN). EL RESARCIMIENTO DEL DAÑO PRODUCIDO POR EL RETARDO QUE SE DEBE A CAUSAS IMPUTABLES A LA EMPRESA, DA LUGAR A LA DEVOLUCIÓN PARCIAL O TOTAL DEL PORTE COBRADO (ARTÍCULO 84, DE LA MENCIONADA LEY).

NUESTRO CÓDIGO DE COMERCIO AL RESPECTO ESTABLECE EN SU ARTÍCULO 590, F. VI, QUE SI SE FIJÓ UNA INDEMNIZACIÓN CONVENCIONAL, SE HAGA ÉSTA EFECTIVA Y QUE SI NO SE HA ESTIPULADO A PAGAR EL PERJUICIO QUE SE HAYA OCASIONADO AL CARGADOR, DEDUCIÉNDOSE EN UNO Y OTRO CASO EL MONTO RESPECTIVO DEL PRECIO DEL TRANSPORTE.

e) RESPONSABILIDAD POR HECHOS AJENOS O PROPIOS.

ESTA RESPONSABILIDAD PUEDE ORIGINARSE POR HECHOS PROPIOS Y AJENOS POR PARTE DEL PORTEADOR. DE ESTA MANERA ES COMO EL PORTEADOR RESPONDE DE LOS HECHOS DE SUS EMPLEADOS Y DEPENDIENTES EN EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES. DADO EL CARÁCTER DE LAS EMPRESAS, LA RESPONSABILIDAD DE ÉSTAS COMPRENDE LA DERIVADA DE UN HECHO CUALQUIERA DE SUS EMPLEADOS.

DE ESTA FORMA LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 1924 DEL CÓDIGO CIVIL PARA EL D.F.: "LOS PATRONES Y LOS DUEÑOS DE ESTABLECIMIENTOS

TOS MERCANTILES ESTÁN OBLIGADOS A RESPONDER DE LOS DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS POR SUS OBREROS O DEPENDIENTES EN EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES".

F) CAUSAS EXCLUYENTES DE RESPONSABILIDAD.

LAS EMPRESAS NO RESPONDEN CUANDO LA AVERÍA, PÉRDIDA O RETRASO, HAN SIDO OCASIONADOS POR CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR, VICIOS PROPIOS DE LA COSA O POR HECHOS DEL CARGADOR O DESTINATARIO.

a) CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR.

SEGÚN RODRIGUEZ RODRIGUEZ, "SON TÉRMINOS LEGALMENTE --- EQUIPARADOS, EL CASO FORTUITO Y LA FUERZA MAYOR, Y EQUIVALEN A SU CESO EXTERIOR OCASIONADO SIN CULPA DEL DEUDOR O DE PERSONAS POR QUIENES DEBA RESPONDER". (16)

LO IMPORTANTE ES REUNIRLOS BAJO LA DENOMINACIÓN COMÚN DE HECHOS AJENOS A LA VOLUNTAD DEL PORTEADOR, QUE LO VAN A EXIMIR DE RESPONSABILIDAD ALGUNA.

b) POR VICIO PROPIO DE LA COSA.

EXISTE CUANDO LA PÉRDIDA, AVERÍA O RETRASO DE LAS MERCANCIAS SEA IMPUTABLE, Y ASÍ SE PRUEBE, A LA NATURALEZA DE LAS COSAS, EN CUANTO QUE POR MOTIVOS INHERENTES A AQUÉLLA, ENTREN EN DESCOMPOSICIÓN, SUFRAN MERMA O PÉRDIDAS (ARTÍCULO 71, F. III DE -

LA L.V.G.C.).

QUEDAN COMPRENDIDOS EN EL VICIO, POR EJEMPLO, LOS LÍQUIDOS QUE SE CUELEN, LOS GRANOS QUE FERMENTAN, LAS PIEZAS DE LANA - QUE AL FROTARSE SE INFLAMAN, ANIMALES QUE LLEVAN UN GÉRMEN DE ENFERMEDAD, ETC.

EL PORTEADOR, REPETIMOS, SALVA SU RESPONSABILIDAD PRO--BANDO QUE LA AVERÍA O LA PÉRDIDA TUVIERON CAOMO CAUSA EL VICIO DE LA MERCANCÍA (ARTÍCULO 588, F. IV DE. C.Co.), QUEDANDO SÓLO PARA EL PORTEADOR LA CARGA DE LA PRUEBA (ARTÍCULO 590, F. VIII DEL MEN--CIONADO CÓDIGO).

c) POR HECHOS DEL CARGADOR O DEL DESTINATARIO.

EL ARTÍCULO 71 DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICA--CIÓN EN SUS OCHO FRACCIONES, ESTABLECE EN QUE CAOS, EL PORTEADOR NO SERÁ RESPONSABLE DE LOS DAÑOS QUE SE OCACIONEN V LAS MERCAN---CÍAS.

DE IGUAL MANERA, EL PORTEADOR NO SERÁ RESPONSABLE POR RETARDO EN LA ENTREGA DE LA MERCANCÍA, QUE DEPENDA DEL CARGADOR O DEL DESTINATARIO CUANDO POR ACTOS DE ÉSTOS LE SEA IMPOSIBLE EN--TREGARLAS EN EL TÉRMINO ESTABLECIDO EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE.

AL RESPECTO, ASQUINI OPINA: "EL CONCEPTO DE HECHO DEL CARGADOR O DEL DESTINATARIO IDÓNEO PARA LIBERAR AL PORTEADOR DE RESPONSABILIDAD POR RETARDO ES UN CONCEPTO OBJETIVO Y COMPRENDE

CUALQUIER COMPORTAMIENTO DEL CARGADOR O DESTINATARIO, POSITIVO O NEGATIVO, OBJETIVAMENTE CONTRARIO A LAS OBLIGACIONES IMPUESTAS - AL MISMO POR EL CONTRATO Y POR LA LEY, YA SEA QUE IMPLIQUE O NO UNA NEGLIGENCIA IMPUTABLE AL CARGADOR O DESTINATARIO, EJEMPLO: - LA INEXACTA INDICACIÓN DEL LUGAR DE DESTINO EN LA CARTA DE PORTE POR PARTE DEL CARGADOR, LA INSUFICIENCIA DE LOS DOCUMENTOS DE -- ACOMPAÑAMIENTO DE LA MERCANCÍA PROPORCIONADOS, RETARDO O NEGATIVA DE RETIRAR LA CARTA DE PORTE POR PARTE DEL DESTINATARIO, IMPOSIBILIDAD DE ENCONTRAR AL DESTINATARIO Y EN GENERAL, TODO CASO - DE MORA DEL CARGADOR O DEL DESTINATARIO". (17)

G) LIMITACION A LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.

LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR, PUEDE SER FIJADA POR LA LEY, O DE MANERA CONVENCIONAL. LA LEY ESTABLECE CIERTOS CASOS EN QUE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR QUEDA LIMITADA; ASÍ LO INDICA EL ARTÍCULO 72 DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN SEGÚN EL CUAL:

a) LIMITACIÓN LEGAL.

I. CUANDO EL REMITENTE DECLARE UNA MERCANCÍA QUE CAUSE UN PORTE INFERIOR AL QUE CAUSARÍA LA REALMENTE EMBARCADA, LA RESPONSABILIDAD SERÁ POR LA MERCANCÍA DECLARADA, Y

II. CUANDO EL REMITENTE DECLARE UNA MERCANCÍA DIFERENTE Y DE VALOR SUPERIOR A LA REALMENTE EMBARCADA, LA RESPONSABILIDAD SERÁ POR LA MERCANCÍA CONTENIDA EN LA CARGA.

b) LA LIMITACIÓN CONVENCIONAL

LA SITUACIÓN DE MONOPOLIOS DICE RODRIGUEZ RODRIGUEZ, "EN QUE SE ENCUENTRAN LAS EMPRESAS PORTEADORAS, OBLIGA A QUE EL ESTADO, INTERVENGA PARA PROTEGER A LOS USUARIOS DE LAS PRETENSIONES EXCESIVAS DE LAS MISMAS". (18)

LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN EN SU ARTÍCULO 60 DETERMINA: "LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE NO TIENEN DERECHO PARA LIMITAR LA RESPONSABILIDAD QUE LES IMPONE ESTA LEY CON MOTIVO DE TRANSPORTE, EXCEPTO EN LOS CASOS SIGUIENTES:

I. AQUÉLLOS EN QUE UNA TARIFA FIJE CUOTAS MÁS BAJAS QUE LAS ORDINARIAS, A CAMBIO DE QUE LA EMPRESA ASUMA LA OBLIGACIÓN DE PAGAR POR LA MERCANCÍA, EN CASO DE PÉRDIDA, NO EL VALOR REAL DE ÉSTA, SINO UNO MENOR SEÑALADO EN LA TARIFA, Y

II. AQUÉL EN QUE LA TARIFA SEA REDUCIDA PORQUE LA EMPRESA QUEDE RELEVADA DE RESPONSABILIDAD O LIMITADA ÉSTA, POR RETARDO QUE LE SEA IMPUTABLE EN LA ENTREGA DE LA MERCANCÍA".

EN CUALQUIERA DE LOS CASOS A QUE SE CONTRAEN LAS FRACCIONES ANTERIORES EN OPINIÓN DE RODRIGUEZ RODRIGUEZ: "ES CONDICIÓN INDISPENSABLE QUE LA TARIFA REDUCIDA A QUE LAS MISMAS SE REFIEREN, EXISTA A LA PAR QUE OTRAS GENERALES, EN QUE NO SE ANULE O LIMITE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA PUDIENDO EL PÚBLICO ELEGIR LA APLICACIÓN DE UNA O DE OTRA TARIFA". (19)

H) EXTENSION DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.

LA EXTENSIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR, SE -
ENCUENTRA REGULADA EN LOS ARTÍCULOS 71 Y 80 DE LA LEY DE VÍAS GE-
NERALES DE COMUNICACIÓN, EL PRIMERO DICE: "LAS EMPRESAS DE VÍAS
GENERALES DE COMUNICACIÓN SON RESPONSABLES DE LAS PÉRDIDAS O AVE-
RÍAS QUE SUFRAN LOS EFECTOS QUE TRANSPORTEN, EXCEPTO EN LOS CA--
SOS SIGUIENTES:

I. "CUANDO LAS MERCANCÍAS SE TRANSPORTEN A PETICIÓN ESCRITA
DEL REMITENTE, EN VEHICULOS DESCUBIERTOS, SIEMPRE QUE POR NATU-
RALEZA DE AQUÉLLAS DEBIERAN TRANSPORTARSE EN VEHÍCULOS CERRADOS
O CUBIERTOS;

II. SI LAS MERCANCÍAS SE DESPACHAN SIN EMBALAJE, O CON UNO
DEFECTUOSO O INADECUADO A SU NATURALEZA; LA FALTA O EL DEFECTO -
DEL EMBALAJE SE HARÁ CONSTAR EN LA CARTA DE PORTE".

III. "CUANDO SE TRATE DE MERCANCÍAS QUE POR SU NATURALEZA, -
POR EL CALOR O POR OTRA CAUSA NATURAL ESTÉN EXPUESTAS A RIESGOS
DE PÉRDIDA O AVERÍA TOTAL O PARCIAL, PARTICULARMENTE POR ROTURA,
OXIDACIÓN DETERIORO ULTERIOR Y MERMA".

IV. EN EL CASO DE TRANSPORTE DE EXPLOSIVOS, SUBSTANCIAS IN-
FLAMABLES O CORROSIVAS Y OTROS ARTÍCULOS DE NATURALEZA PELIGROSA;

V. SI SE TRATA DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS BAJO EL CUIDA-
DO DE PERSONA PUESTA CON ESE OBJETO POR EL REMITENTE, A MENOS QUE
LA AVERÍA SEA IMPUTABLE A LA EMPRESA Y EN LO ABSOLUTO INDEPENDIEN-
TE DEL CUIDADOR;

VI. CUANDO LA CARGA Y DESCARGA DE LAS MERCANCÍAS SEAN HECHAS POR EL REMITENTE O POR EL CONSIGNATARIO, Y SIEMPRE QUE EL VEHÍCULO NO TENGA LESIÓN EXTERNA QUE HAYA PODIDO DAR LUGAR A LA PÉRDIDA O A LA AVERÍA.

VII. TRATÁNDOSE DE EQUIPAJES QUE NO SE ENTREGUEN A LAS EMPRESAS PARA SER TRANSPORTADAS, SINO QUE EL PASAJERO CONSERVE CONSIGO EN EL VEHÍCULO EN QUE VIAJE; Y

VIII. CUANDO SE TRATE DE EQUIPAJES QUE TRANSPORTADOS POR LAS EMPRESAS, NO SEAN RECLAMADOS EN EL TÉRMINO DE TREINTA DÍAS EN PASAJES INTERNACIONALES. ESOS TÉRMINOS SE CONTARÁN DESDE EL DÍA SIGUIENTE AL DE LA LLEGADA DEL VEHÍCULO QUE CONDUJO LOS EQUIPAJES".

POR SU PARTE EL ARTÍCULO 80 ESTABLECE: "QUE SALVO PACTO EN CONTRARIO, LA RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS SUJETAS A CONCESIÓN, EN LOS CASOS DE PÉRDIDA O AVERÍA, COMPRENDE LA OBLIGACIÓN DE PAGAR EL VALOR DECLARADO DE LAS MERCANCÍAS, EN EL LUGAR Y DÍA DE LA ENTREGA PARA SU TRANSPORTE, Y LOS DAÑOS CONFORME AL CÓDIGO DE COMERCIO".

1) RESPONSABILIDAD EN EL CASO DE TRANSPORTE COMBINADO.

EN EL CASO DE TRANSPORTE COMBINADO, LA LEY DETERMINA LA RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS, EL ARTÍCULO 74 DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN EN EFECTO ESTABLECE QUE: "CUANDO EN EL TRANSPORTE INTERVENGAN VARIAS EMPRESAS QUE HAGAN SERVICIO COMBINADO, EL ÚLTIMO PORTEADOR ESTÁ OBLIGADO A ENTREGAR LA CARGA, CONFOR

ME A LA CARTA DE PORTE EXPEDIDA POR EL PRIMERO, EN LAS CONDICIONES Y CON LAS RESPONSABILIDADES QUE FIJA ESTA LEY, QUEDANDO A SALVO SU DERECHO CONTRA LA EMPRESA EN CUYA LÍNEA HAYA OCURRIDO ALGÚN HECHO U OMISIÓN QUE RESPONDA EL MISMO ÚLTIMO PORTEADOR. "LA RESPONSABILIDAD DE CADA PORTEADOR COMIENZA EN EL MOMENTO EN QUE RECIBE LA CARGA Y TERMINA CUANDO LA ENTREGA.

J) EXTINCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.

EL ARTÍCULO 592 DE NUESTRO CÓDIGO DE COMERCIO ESTABLECE: "LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR PÉRDIDAS, DESFALCOS O AVERÍAS, SE EXTINGUE:

I. "POR EL RECIBO DE LA MERCANCÍA SIN RECLAMACIÓN".

EN EFECTO, PARA QUE EL CONSIGNATARIO PUEDA EJERCITAR EN ESTAS SU DERECHO DE RECLAMACIÓN POR DETERIOROS O PÉRDIDAS, EXIGE LA LEY EL REQUISITO DE LA RECLAMACIÓN AL TRANSPORTISTA, QUE PUEDE SER HECHA DENTRO DE LAS 24 HORAS QUE SIGAN A LA RECEPCIÓN DE LAS MERCADERÍAS, ATENTOS A LO DISPUESTO POR EL ARTÍCULO 595, F. V DEL MISMO CÓDIGO.

II. "POR EL TRANCURSO DE SEIS MESES EN LAS EXPEDICIONES VERIFICADAS DENTRO DE LA REPÚBLICA, Y EL DE UN AÑO EN LAS QUE TENGAN LUGAR PARA EL EXTRANJERO".

PARA EL CÓMPUTO DE LA PRESCRIPCIÓN NUESTRO CÓDIGO DE COMERCIO EN SU ARTÍCULO 593 ESTABLECE: "LA PRESCRIPCIÓN COMENZARÁ A CORRER, EN LOS CASOS DE PÉRDIDA, DESDE EL DÍA SIGUIENTE AL FIJADO

PARA TÉRMINO DE VIAJE; Y EN LOS DE AVERÍA, DESPUÉS DE LAS 24 HORAS DE LA ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS”.

K) CIRCULACION DE LA CARTA DE PORTE.

NUESTRA LEGISLACIÓN ACEPTA QUE LAS CARTAS DE PORTE, SE EXPIDAN EN FORMA NOMINATIVA, A LA ORDEN O AL PORTADOR.

ASÍ LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 582 DEL C.CO.: “LA CARTA DE PORTE PUEDE SER A FAVOR DEL CONSIGNATARIO, A LA ORDEN DE ÉSTE O AL PORTADOR”.

CON ESTO, EL LEGISLADOR PERMITE QUE LA CARTA DE PORTE - CIRCULE COMO TÍTULO DE CRÉDITO, LO QUE PERMITE, A SU VEZ, LA CIRCULACIÓN DE LAS MERCANCÍAS, YA QUE EL TENEDOR DE ESTA DISPONE QUE LAS MISMAS MIENTRAS VIAJAN, Y AL NUEVO TENEDOR ASISTE EL MISMO DE RECHO.

a) CARTA DE PORTE NOMINATIVA:

SE DESIGNA A UNA PERSONA COMO LEGITIMADA A RECLAMAR UNA CANTIDAD DETERMINADA DE MERCANCÍAS, QUE SE ENCUENTRAN DESIGNADAS EN LA CARTA DE PORTE; ASÍ LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 23 L.T.O.C. -- “SON TÍTULOS NOMINATIVOS LOS EXPEDIDOS A FAVOR DE UNA PERSONA, CUYO NOMBRE SE CONSIGNA EN EL TEXTO MISMO DEL DOCUMENTO”. PARA QUE LA CARTA DE PORTE NOMINATIVA PUEDA TRANSMITIRSE, SE NECESITA EL ENDOSO DEL TITULAR, ARTÍCULO 29 L.T.O.C.; EL ENDOSO DEBE CONSTAR

EN EL TÍTULO RELATIVO O EN HOJA ADHERIDA AL MISMO, Y LLENAR LOS -
REQUISITOS SIGUIENTES:

- I. EL NOMBRE DEL ENDOSATARIO;
- II. LA FIRMA DEL ENDOSANTE O DE LA PERSONA QUE SUSCRIBA EL
ENDOSO A SU RUEGO O EN SU NOMBRE;
- III. LA CLASE DE ENDOSO;
- IV. EL LUGAR Y LA FECHA.

ADEMÁS, SE REQUIERE LA COOPERACIÓN DEL OBLIGADO EN LA -
CARTA DE PORTE, EL CUAL DEBERÁ LLEVAR UN REGISTRO DE LAS CARTAS -
EMITIDAS, Y EL EMITENTE DE LA CARTA, SÓLO RECONOCERÁ TITULAR DE -
LAS MERCANCÍAS, A QUIEN APAREZCA A LA VEZ COMO TAL EN EL TÍTULO -
MISMO Y EN REGISTRO QUE EL EMISOR DEBE LLEVAR, ASÍ LO ESTABLECE -
EL ARTÍCULO 24 DE LA LEY DE TÍTULOS Y OPERACIONES DE CRÉDITO: --
"CUANDO POR EXPRESARLO EL TÍTULO MISMO O PREVENIRLO LA LEY QUE LO
RIGE, EL TÍTULO DEBA SER INSCRITO EN UN REGISTRO DEL EMISOR, ÉSTE
NO ESTARÁ OBLIGADO A RECONOCER COMO TENEDOR LEGÍTIMO SINO A QUIEN
FIGURE COMO TAL A LA VEZ EN EL DOCUMENTO Y EN EL REGISTRO".

AL RESPECTO TENA OPINA QUE "EL REGISTRO ES SIEMPRE IN--
DISPENSABLE COMO ELEMENTO ESENCIAL Y CARACTERÍSTICO DE LOS TÍTU--
LOS NOMINATIVOS QUE SIRVE PRECISAMENTE PARA DIFERENCIARLOS DE LOS
TÍTULOS O LA ORDEN". (20)

b) CARTA DE PORTE A LA ORDEN

SI LA CARTA DE PORTE ES A LA ORDEN, DICE VAZQUEZ DEL --
MERCADO: "SU TRASMISIÓN SE EFECTÚA POR EL ENDOSO EN LA MISMA FOR-
MA A FAVOR DE TERCERO, TRASMITIÉNDOSE CON ELLO LA POSESIÓN DEL --
TÍTULO Y DE LOS DERECHOS QUE REPRESENTA". (21)

EL ENDOSO DEBE REUNIR LOS REQUISITOS YA MENCIONADOS ---
(ARTÍCULO 29, L.T.O.C.), EL ENDOSO EN SÍ MISMO, DICE CERVANTES --
AHUJADA: "NO TIENE EFICACIA TRASLATIVA, SE NECESITA LA TRADICIÓN
PARA COMPLETAR EL NEGOCIO DE TRANSMISIÓN". (22)

EN CAMBIO, NO SE EXIGE LA INSCRIPCIÓN DEL DOCUMENTO Y
DE SUS TRASMISIONES, EN REGISTRO DEL EMISOR, COMO SUCEDE CON LA
CARTA DE PORTE NOMINATIVA.

c) CARTA DE PORTE AL PORTADOR

EL EJEMPLAR DE ELLA SUSCRITO POR EL PORTADOR Y ENTREGA-
DA AL CARGADOR SE TRASMITE A LOS TERCEROS POR SIMPLE TRADICIÓN, --
ESTO ES, MEDIANTE LA MERA ENTREGA DE LA CARTA A UN TERCERO; ASÍ --
LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 70 DE LA L.T.O.C.: "LOS TÍTULOS AL PORTA
DOR SE TRASMITEN POR SIMPLE TRADICIÓN".

EN ESTE CASO NO SE INDICA EL NOMBRE DE UN POSEEDOR DE--
TERMINADO; NO FIGURA EN SU TEXTO NI EL PRIMERO NI LOS SUCESIVOS --
TENEDORES Y DE SUS TRASMISIONES NO QUEDA CONSTANCIA ALGUNA EN EL
DOCUMENTO.

CUALQUIER POSEEDOR, DICE RODRIGUEZ RODRIGUEZ, "QUEDA -
LEGITIMADO PARA EL EJERCICIO DEL DERECHO". (23)

CITAS BIBLIOGRAFICAS

CAPITULO III

- 1) BENITO LORENZO
MANUAL DE DERECHO MERCANTIL
MADRID 1924, TOMO II, TERCERA EDICIÓN. PAG. 758
VICTORIA JUÁREZ EDITORES
- 2) BARRERA GRAF JORGE
INTRODUCCIÓN AL DERECHO MEXICANO
DERECHO MERCANTIL
MÉXICO 1982, 1A. EDICIÓN. PAG. 82
U.N.A.M.
- 3) BARRERA GRAF JORGE
O-. CIT. PAGES. 83 Y 84.
- 4) RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ JOAQUÍN
DERECHO MERCANTIL
MÉXICO 1982, TOMO II, DECIMOSEXTA EDICIÓN. PAGES. 240 Y 241
EDITORIAL PORRUA
- 5) BOLAFIO LEON
DERECHO COMERCIAL
TRADUCCIÓN DE SANTIAGO SENTIES MELENDO
BUENOS AIRES, TOMO I, VO. I, 1A. EDICIÓN. PAGES. 484 Y 486
EDIAR SOC. ANON. EDITORES
- 6) BARRERA GRAF JORGE
OB. CIT. PAG. 84

- 7) ASQUINI ALBERTO
DEL CONTRATO DE TRANSPORTE
TRADUCCIÓN DEFREDIER VITERBO DELIA Y MELENDO SENTIEZ SANTIAGO
ESPAÑA 1949.
- 8) RIVAROLA MARIO
"TRATADO DE DERECHO COMERCIAL ARGENTINO"
ARGENTINA 1939, 1ER. VOLÚMEN, 1A. EDICIÓN. PAG. 395
CIA. ARGENTINA DE EDITORES.
- 9) ASQUINI ALBERTO
OB. CIT. OAG. 128
- 10) RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ JOAQUÍN
OB. CIT. TOMO II. PAG. 250
- 11) GARRIGUES JOAQUÍN
"CURSO DE DERECHO MERCANTIL"
MÉXICO 1979, TOMO II, SEXTA EDICIÓN, REVISADA POR SÁNCHEZ -
CALERO FERNANDO. PAG. 214
EDITORIAL PORRUA.
- 12) GARRIGUES JOAQUÍN
OB. CIT. TOMO II. PAG. 213
- 13) ASQUINI ALBERTO
OB. CIT. PAGES. 200-201-345
- 14) MAZEUD M.H Y L.
"TRATADO TEÓRICO PRÁCTICO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL, DELIC
TUAL Y CONTRACTUAL"
TRADUCCIÓN CARLOS VALENCIA ESTRADA
TOMO I. PAG. 10
EDITORIAL COLMEX.

- 15) MAZEUD M.H Y L.
OB. CIT. PAG. 27
- 16) RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ JOAQUÍN
OB. CIT. TOMO II. PAG. 255
- 17) ASQUINI ALBERTO
OB. CIT. PAG. 406
- 18) RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ JOAQUÍN
OB. CIT. TOMO II. PAG. 256
- 19) RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ JOAQUÍN
OB. CIT. TOMO II. PAG. 257
- 20) TENA DE J. FELIPE
DERECHO MERCANTIL MEXICANO
MÉXICO 1967, SEXTA EDICIÓN. PAG. 393
EDITORIAL PORRUA.
- 21) VÁZQUEZ DEL MERCADO ALBERTO
"CONTRATOS MERCANTILES"
MÉXICO 1982, 1A. EDICIÓN. PAG. 155
EDITORIAL PORRUA.
- 22) CERVANTES AHUMADA RAÚL
"TÍTULOS Y OPERACIONES DE CRÉDITO"
MÉXICO 1978, 10A. EDICIÓN. PAG. 19
EDITORIAL HERRERO.
- 23) RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ JOAQUÍN
OB. CIT. TOMO I. PAG. 261.

CAPITULO IV

ANALISIS EN ALGUNOS PAISES DE LA REGULACION DE LA CARTA DE PORTE

PARA ESTABLECER LA FORMA EN QUE SE ENCUENTRA REGULADA LA CARTA DE PORTE EN LOS PAISES DE MAYOR INFLUENCIA JURÍDICA EN TRE NOSOTROS, COMO SON EL DERECHO ESPAÑOL, ARGENTINO, EL DERECHO FRANCÉS Y EL ITALIANO, TOMAREMOS COMO FUNDAMENTO LA FORMA EN QUE ESTE DOCUMENTO SE ENCUENTRA REGULADO EN LOS DIVERSOS ORDENAMIENTOS JURÍDICOS DE CADA LEGISLACIÓN ASÍ COMO LA OPINIÓN DE LOS MÁS DESTACADOS JURISTAS QUE HAGAN AL RESPECTO.

A) DERECHO ESPAÑOL:

a) CONCEPTO DE LA CARTA DE PORTE

EL ARTÍCULO 350 DEL CÓDIGO DE COMERCIO ESPAÑOL ESTABLECE QUE: "TANTO EL CARGADOR COMO EL PORTEADOR DE MERCANCÍAS O EFECTOS, PODRÁN EXIGIRSE MUTUAMENTE QUE SE LES EXTIENDA UNA CARTA DE PORTE.

LA CARTA DE PORTE SEGÚN GARRIGUES: "NO ES ELEMENTO FORMAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE ES CONSENSUAL SE PERFECCIONA POR EL SIMPLE ACUERDO DE VOLUNTADES ENTRE REMITENTE Y PORTEADOR SIN NECESIDAD DE QUE LA MERCANCÍAS HAYA SIDO ENTREGADA COMO OCURRIRÍA EN UN CONTRATO FORMAL". (1)

EN LA PRÁCTICA EN OPINIÓN DE URÍA RODRIGO: "EL CONTRATO DE TRANSPORTE DA LUGAR A LA EXPEDICIÓN DE UN DOCUMENTO DENOMINADO CARTA DE PORTE POR CUYO CONTENIDO SE DECIDIRÁN LAS CONTESTACIONES QUE OCURRAN SOBRE SU EJECUCIÓN Y CUMPLIMIENTO, SIN ADMITIR MÁS ---EXCEPCIONES QUE LAS DE FALSEDAD Y ERROR MATERIAL EN SU REDACCIÓN". (2)

EFFECTIVAMENTE EL ARTÍCULO 353 DEL CÓDIGO DE COMERCIO ESPAÑOL DISPONE: "LOS TÍTULOS LEGALES DEL CONTRATO ENTRE EL CARGADOR Y EL PORTEADOR SERÁN LAS CARTAS DE PORTE, POR CUYO CONTENIDO SE DECIDIRÁN LAS CONTESTACIONES QUE OCURRAN SOBRE SU EJECUCIÓN Y CUMPLIMIENTO, SIN ADMITIR MÁS EXCEPCIONES QUE LA FALSEDAD Y ERROR MATERIAL EN SU REDACCIÓN".

EN OPINIÓN DE GARRIGUES: "TRADICIONALMENTE LA REDACCIÓN DE UNA CARTA DE PORTE, SUELE SER INHERENTE A LA PERFECCIÓN DEL -- CONTRATO DE TRANSPORTE. DE ACUERDO CON ESTA TRADICIÓN NUESTRO CÓDIGO DE COMERCIO AUTORIZA TANTO AL CARGADOR COMO AL PORTEADOR PARA EXIGIRSE MUTUAMENTE QUE SE EXTIENDA UNA CARTA DE PORTE". (3)

1) CONTENIDO:

EL ARTÍCULO 350 DEL MENCIONADO CÓDIGO, ESTABLECE LOS REQUISITOS DE LA CARTA DE PORTE:

- I EL NOMBRE, APELLIDO Y DOMICILIO DEL CARGADOR;
- II EL NOMBRE, APELLIDO Y DOMICILIO DEL PORTEADOR;
- III EL NOMBRE, APELLIDO DE LA PERSONA A QUIEN O A CUYA ORDEN VAYAN DIRIGIDOS LOS EFECOTS, O SI HAN DE ENTREGARSE AL PORTADOR DE LA MISMA CARTA;
- IV LA DESIGNACIÓN DE LOS EFECOTS, CON EXPRESIÓN DE SU CALIDAD GENÉRICA, DE SU PESO Y DE LAS MARCAS O SIGNOS EXTERIORES DE LOS BULTOS EN QUE SE CONTENGAN;
- V EL PRECIO DEL TRANSPORTE;
- VI LA FECHA EN QUE SE HACE LA EXPEDICIÓN;
- VII EL LUGAR DE LA ENTREGA AL PORTEADOR;
- VIII EL LUGAR Y EL PLAZO EN QUE HABRÁ DE HACERSE LA ENTREGA AL CONSIGNATARIO, Y
- IX LA INDEMNIZACIÓN QUE HAYA DE ABONAR EL PORTEADOR EN CASO DE RETARDO SI SOBRE ESTE PUNTO MEDIARE ALGÚN PACTO.

EN CASO DE UNA DECLARACIÓN FALSA O ERRÓNEA HECHA POR EL

REMITENTE EN LA CARTA DE PORTE.

SEGÚN GARRIGUES , PARA PREVENIR ESTA SITUACIÓN "EL ARTÍCULO 357 DEL CÓDIGO DE COMERCIO, AUTORIZA AL PORTEADOR PARA PROCEDER CON CIERTAS GARANTÍAS AL REGISTRO DE LOS BULTOS, CUANDO TENGA FUNDADAS SOSPECHAS DE FALSEDAD EN LA DECLARACIÓN". (4)

2) RESPECTO A LA REGULACIÓN JURÍDICA DE LA CARTA DE PORTE EN EL DERECHO ESPAÑOL SEGÚN RODRIGO URÍA: "LA CARTA DE PORTE ES UN TÍTULO DE TRADICIÓN O REPRESENTATIVO DE LAS MERCADERÍAS TRANSPORTADAS QUE PERMITE DISPONER DE ELLAS DURANTE EL TRANSPORTE TRANSMITIENDO TODOS LOS DERECHOS SOBRE LAS MISMAS MEDIANTE LA CIRCULACIÓN DEL DOCUMENTO". (5)

EN IGUAL FORMA BROSETA Y FONT: "LA CARTA DE PORTE ES UN TÍTULO DE TRADICIÓN, LA CUAL PUEDE EXPEDIRSE EN FORMA NOMINATIVA A LA ORDEN O AL PORTADOR". (6)

EFFECTIVAMENTE EL ARTÍCULO 350 DEL CÓDIGO DE COMERCIO - ESPAÑOL, ASÍ LO DISPONE: "LA CARTA DE PORTE DEBE CONTENER EL NOMBRE DE LA PERSONA A QUIEN O A CUYA ORDEN, VAYAN DIRIGIDOS LOS EFECTOS O SI HAN DE ENTREGARSE AL PORTADOR DE LA MISMA CARTA.

EL MENCIONADO ARTÍCULO DEJA SIN LUGAR A DUDAS, EL QUE LA CARTA DE PORTE PUEDA NEGOCIARSE Y ASÍ CIRCULAR COMO TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCADERÍAS.

EN OPINIÓN DE LANGLE EMILIO, QUIEN POSEE LA CARTA DE PORTE "TIENE LA POSESIÓN DE LA COSA, DISPONE DE ELLA Y LA TRANSFIERE DANDO EL DOCUMENTO IGUAL QUE ENTREGÁNDOLE LA CARTA DE PORTE".⁽⁷⁾

EN LA PRACTICA GARRIGUES AFIRMA QUE: "SE PUEDE COMPROVAR QUE LAS CARTAS DE PORTE SE DAN Y SE RECIBEN EFECTIVAMENTE COMO TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCADERÍAS".⁽⁸⁾

EFFECTIVAMENTE EN NUESTRA LEGISLACIÓN SEGÚN VICENTE Y GELLA, DICE QUE: "LAS CARTAS DE PORTE SON TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS EN IGUAL FORMA QUE LOS CONOCIMIENTOS, YA QUE NUESTRA LEGISLACIÓN, NO CONOCE UN BOLETÍN DE CARGAMENTO DISTINTO DE AQUELLA COMO OCURRE EN LA SISTEMÁTICA DE OTROS PAÍSES".⁽⁹⁾

SEGÚN GARRIGUES OPINA QUE "LA FUNCIÓN DE LA CARTA DE PORTE COMO TÍTULO DE TRADICIÓN, APARECE EN LA SENTENCIA DE 27 DE NOVIEMBRE DE 1942 DEL TRIBUNAL SUPREMO. SE TRATABA EN AQUEL CASO DE FIJAR EL LUGAR EN QUE SE HABÍA REALIZADO LA ENTREGA DE UNA MERCANCÍA VENDIDA. EL TRIBUNAL SUPREMO DECLARA QUE SEGÚN EL ARTÍCULO 1462 DEL CÓDIGO CIVIL SE ENTENDERÁ ENTREGADA LA COSA VENDIDA CUANDO SE PONGA EN PODER Y POSESIÓN DEL COMPRADOR Y DEBIENDO ENTREGARSE EL TALÓN O CARTA DE PORTE REPRESENTATIVA DE LA MERCANCÍA POR EL MENCIONADO BANCO PREVIO PAGO DEL PRECIO, ES EVIDENTE QUE DICHA MERCANCÍA NO ESTUVO EN PODER Y POSESIÓN DEL COMPRADOR MIENTRAS DICHO PAGO NO SE REALIZÓ EN BILBAO, POR LO QUE ES FORZOSO ENTENDER QUE EN ESTA CAPITAL Y NO EN MORELL PUNTO DE PARTIDA DE LA

EXPEDICIÓN, SE VERIFICÓ LA ENTREGA". (10)

POR LO ANTERIOR, NO CABE DUDA QUE EN EL DERECHO ESPAÑOL LA CARTA DE PORTE ES REGULADA COMO UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS.

b) ELEMENTOS PERSONALES DE LA CARTA DE PORTE.

1) PORTEADOR

1.1) CONCEPTO: SEGÚN BROSETA Y PONT: "ES LA PERSONA FÍSICA O JURÍDICA (DE NATURALEZA PÚBLICA O PRIVADA) QUE ASUME LA OBLIGACIÓN DE TRANSPORTAR LA COSA O COSAS EN LAS CONDICIONES PACTADAS PARA EJERCITAR EL TRANSPORTE, PUEDE --- EXISTIR UN ÚNICO PORTEADOR QUE POR SÍ SOLO DEBE TRASLADAR LA COSA DESDE EL LUGAR DE SU RECEPCIÓN HASTA EL DE SU DESTINO, Y PUEDE INTERVENIR UNA PLURALIDAD DE PORTEADORES.

1.2) OBLIGACIÓN DEL PORTEADOR.

EL PORTEADOR DEBE ACEPTAR LAS MERCANCÍAS QUE EL REMITENTE LE ENTREGUE PARA TRANSPORTARLAS. DESDE ESTE MOMENTO, SEGÚN GARRIGUES "SE INICIA EL PUNTO DE PARTIDA DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR". (12)

EN ESTE MOMENTO EL CÓDIGO DE COMERCIO CONCEDE AL PORTEADOR DOS DE RECHOS, EL DEL ARTÍCULO 356 QUE DICE: "LOS PORTEADORES PODRÁN RECHAZAR LOS BULTOS QUE SE PRESENTEN MAL ACONDICIONADOS PARA EL TRANSPORTE" Y EL DERECHO QUE ESTABLECE EL ARTÍCULO 357: "SI POR FUNDADAS SOSPECHAS DE FALSEDAD EN LA DECLARACIÓN DEL CONTENIDO DE UN BULTO, DETERMINARE EL PORTEADOR REGISTRARLO, PROCEDERÁ A SU RECONOCIMIENTO ANTE TESTIGOS, CON ASISTENCIA DEL REMITENTE O CONSIGNATARIO".

SEGÚN GARRIGUES LA OBLIGACIÓN FUNDAMENTAL DEL PORTEADOR CONSISTE "EN TRASLADAR DE UN LUGAR A OTRO LAS COSAS RECIBIDAS CON ESTE FIN". (13)

DEBE PONER LAS COSAS TRANSPORTADAS EN EL ESTADO EN QUE LAS RECIBE A DISPOSICIÓN DEL CONSIGNATARIO EN EL PLAZO, LUGAR Y CONDICIONES PREVISTAS EN EL CONTRATO. SI NO HUBO PLAZO ESTIPULADO EL ARTÍCULO 358 ESTABLECE QUE: "NO HABIENDO PLAZO PREFIJADO PARA LA ENTREGA DE LOS EFECTOS, TENDRÁ EL PORTEADOR LA OBLIGACIÓN DE CONDUCIRLOS EN LAS PRIMERAS EXPEDICIONES DE MERCADEERÍAS IGUALES O ANÁLOGAS, QUE HICIERE AL PUNTO DONDE DEBA ENTREGARLOS".

DEBE ADEMÁS CUMPLIR CON LAS FORMALIDADES PRESCRITAS -- POR LAS LEYES Y LOS REGLAMENTOS DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA. -- AL RESPECTO EL ARTÍCULO 377 NOS DICE QUE: "EL PORTEADOR SERÁ -- RESPONSABLE DE TODAS LAS CONSECUENCIAS A QUE PUEDA DAR LUGAR SU OMISIÓN EN CUMPLIR LAS FORMALIDADES PRESCRITAS POR LAS LEYES Y REGLAMENTOS DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA".

1.3) DERECHOS DEL PORTEADOR

RESPECTO A SUS DERECHOS, EL PORTEADOR TIENE LA FACULTAD DE DEPOSITAR JUDICIALMENTE LAS COSAS TRANSPORTADAS, SURTIENDO EL DEPÓSITO EFECTOS DE ENTREGA CUANDO NO SE HALLA EL CONSIGNATARIO EN SU DOMICILIO, NIEGUE EL PAGO DE LOS PORTES O REHUSE

RECIBIR LOS EFECTOS, ASÍ LO DISPONE EL ARTÍCULO 369. "NO HALLÁNDOSE EL CONSIGNATARIO EN EL DOMICILIO INDICADO EN LA CARTA DE PORTE, NEGÁNDOSE AL PAGO DE LOS PORTES Y GASTOS, O REHUSANDO RECIBIR LOS EFECTOS, SE PROVEERÁ SU DEPÓSITO POR EL JUEZ MUNICIPAL DE PRIMERA INSTANCIA, DONDE NO LO HUBIERE, A DISPOSICIÓN DEL CARGADOR O REMITENTE, SIN PERJUICIO DE TERCERO DE MEJOR DERECHO, SURTIENDO ESTE DEPÓSITO TODOS LOS EFECTOS DE LA ENTREGA".

POR OTRA PARTE TRANSCURRIDAS 24 HORAS DESDE LA ENTREGA O EL DEPÓSITO JUDICIAL EN SU CASO PODRÁ EL PORTEADOR EXIGIR LA VENTA JUDICIAL DE LOS GÉNEROS QUE CONDUJO, EN CANTIDAD SUFICIENTE PARA CUBRIR EL PRECIO DEL TRANSPORTE Y LOS GASTOS QUE HUBIERE SUFRIDO, ASÍ LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 374: "LOS CONSIGNATARIOS A QUIENES SE HUBIERE HECHO LA REMESA NO PODRÁN DIFERIR DEL PAGO DE LOS GASTOS Y PORTES DE LOS GÉNEROS QUE RECIBIEREN, DESPUÉS DE TRANSCURRIDOS LAS 24 HORAS SIGUIENTES A SU ENTREGA; Y EN CASO DE RETARDO EN ESTE PAGO, PODRÁ EL PORTEADOR EXIGIR LA VENTA JUDICIAL DE LOS GÉNEROS QUE CONDUJO, EN CANTIDAD SUFICIENTE PARA CUBRIR EL PRECIO DEL TRANSPORTE Y LOS GASTOS QUE HUBIERE SE SUPLIDO".

Y COMO TERCER DERECHO, EL PORTEADOR CUENTA CON LA GARANTÍA DE QUE LOS EFECTOS PORTEADOR ESTARÁN ESPECIALMENTE OBLIGADOS A LA RESPONSABILIDAD DEL PRECIO DEL TRANSPORTE, ASÍ LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 375 QUE DICE: "LOS EFECTOS PORTEADOS ESTARÁN ESPECIALMENTE OBLIGADOS A LA RESPONSABILIDAD DEL PRECIO DEL

PRECIO DEL TRANSPORTE Y DE LOS GASTOS Y DERECHOS CAUSADOS POR ELLOS DURANTE SU CONDUCCIÓN O HASTA EL MOMENTO DE SU ENTREGA".

1.4) RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

- a) POR PÉRDIDA DE LA MERCANCÍA. SEGÚN GARRIGUES "EXISTE PÉRDIDA DE LA MERCANCÍA CUANDO ESTA PERECE, --- CUANDO SE HA DESTRUIDO EFECTIVAMENTE, EN ESTE CASO EL PORTEADOR SE ENCUENTRA IMPOSIBILITADO PARA ENTREGARLA. LA PÉRDIDA ES TOTAL CUANDO FALTA EN ABSOLUTO, ES PARCIAL CUANDO EL PORTEADOR ENTREGA SÓLO UNA PARTE DE LAS MERCANCÍAS". (14)
- b) POR AVERIA, EXISTE AVERIA EN LA MERCANCÍA SEGÚN GARRIGUES: "CUANDO ÉSTA SUFRE UNA ALTERACIÓN SUBSTANCIAL QUE LE HACE DISMINUIR SU VALOR". (15)
- c) POR RETRASO. CUANDO EL PORTEADOR, NO PONE LA MERCANCÍA A DISPOSICIÓN DEL CONSIGNATARIO DENTRO DEL PLAZO FIJADO.

1.5) CAUSAS EXCLUYENTES DE RESPONSABILIDAD

- a) POR CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR, AL RESPECTO EL ARTÍCULO 361 ESTABLECE QUE: "LAS MERCADERÍAS SE -- TRANSPORTARÁN A RIESGO Y VENTURA DEL CARGADOR, SI

EXPRESAMENTE NO SE HUBIERE CONVENIDO LO CONTRARIO. EN SU CONSECUENCIA SERÁN DE CUENTA Y RIESGO DEL -- CARGADOR TODOS LOS DAÑOS Y MENOSCABOS QUE EXPERI-- MENTEN LOS GÉNEROS DURANTE EL TRANSPORTE POR CASO FORTUITO, FUERZA MAYOR O NATURALEZA Y VICIO PROPIO DE LA COSA".

- b) QUE LOS DAÑOS O MENOSCABOS PROCEDAN DE LA NATURALEZA O DEL VICIO PROPIO DE LAS COSAS:

1.6) RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE COMBINADO.

AL RESPECTO EL ARTÍCULO 373 DEL CÓDIGO DE COMERCIO ESTABLECE QUE: "EL PORTEADOR QUE HICIERE LA ENTREGA DE LAS MERCADERÍAS AL CONSIGNATARIO EN VIRTU DE PACTOS O SERVICIOS COMBINADOS CON OTROS PORTEADORES, ASUMIRÁ LAS OBLIGACIONES DE LOS QUE LE HAYAN PRECEDIDO EN LA CONDUCCIÓN SALVO SU DERECHO PARA REPETIR CONTRA ESTOS SI NO FUERA ÉL EL RESPONSABLE DIRECTO DE LA -- FALTA QUE OCASIONE LA RECLAMACIÓN DEL CARGADOR O CONSIGNATARIO".

ASUMIRÁ IGUALMENTE EL PORTEADOR QUE HICIERE LA ENTREGA, TODAS LAS ACCIONES Y DERECHOS DE LOS QUE LE HUBIEREN PROCEDIDO EN LA CONDUCCIÓN.

EL REMITENTE Y CONSIGNATARIO TENDRÁN EXPEDITO SU DERECHO CONTRA EL PORTEADOR QUE HUBIERE OTORGADO EL CONTRATO DE ---

TRANSPORTE, O CONTRA LOS DEMÁS PORTEADORES QUE HUBIEREN RECIBIDO SIN RESERVA LOS EFECTOS TRANSPORTADOS.

LAS RESERVAS HECHAS POR LOS ÚLTIMOS NO LES LIBRARÁN SIN EMBARGO, DE LAS RESPONSABILIDADES EN QUE HUBIEREN INCURRIDO POR SUS PROPIOS ACTOS".

AL RESPECTO SEGÚN RODRIGO URÍA: "ESTA CLARO EN CONSECUENCIA QUE TODOS LOS PORTEADORES RESPONDEN SOLIDARIAMENTE --- FRENTE AL CONSIGNATARIO DE LA EJECUCIÓN TOTAL DEL CONTRATO, -- CUALQUIERA QUE SEA EL TRAYECTO EN QUE HAYAN INTERVENIDO SIN -- PERJUICIO DE QUE EN SUS RELACIONES INTERNAS FIJA EL DERECHO DE REPETICIÓN CONTRA EL RESPONSABLE DIRECTOS DE LA FALTA", (16)

2) CARGADOR:

2.1) SEGÚN BROSETA Y PONT: "EL CARGADOR EN LA CARTA DE PORTE, ES QUIEN EN NOMBRE PROPIO ESTIPULA EL TRANSPORTE CON EL PORTEADOR Y ENTREGA O PONE A SU DISPOSICIÓN LA COSA O COSAS OBJETO DEL CONTRATO, PUEDE SER ADEMÁS, LA PERSONA A LA QUE VAN - DIRIGIDAS LAS MERCANCÍAS EN EL LUGAR DE SU DESTINO, EN CUYO CA SO SERÁ OBLIGADA A PAGAR EL PRECIO DEL PORTE. PERO LO MÁS FRE CUENTE ES QUE AL LADO DEL REMITENTE O CARGADOR Y COMO DESTINA- TARIO DE LA CARGA, EXISTA OTRA PERSONA DISTINTA AL DESTINATA-- RIO O CONSIGNATARIO", (17)

2.2) OBLIGACIONES DEL CARGADOR.

DEBE ENTREGAR LAS COSAS EN DEBIDA FORMA PARA SU ADECUADO TRANSPORTE (ARTÍCULO 356, C. Co. ESPAÑOL, YA TRANSCRITO), DECLARAR SU CALIDAD GENÉRICA O SU CONTENIDO CON EXACTITUD Y -- SIN FALSEDAD (ARTÍCULO 350, FRACCIÓN V, 357 Y 362, C.Co. ESPAÑOL), ACOMPAÑÁNDOLAS DE LOS DOCUMENTOS QUE EN SU CASO SEAN NECESARIOS PARA SU TRANSPORTE.

EN PRINCIPIO SEGÚN BROSETA Y PONT: "EL CARGADOR ESTÁ OBLIGADO A PAGAR EL PRECIO DEL TRANSPORTE Y SI ASÍ SE HACE EL TRANSPORTE, SE VERIFICA A PORTES PAGADO. MAS PUEDE CONVENIR CON EL PORTEADOR QUE EL PRECIO SERÁ PAGADO POR EL DESTINATARIO (SEA ESTE EL PROPIO CARGADOR O PERSONA DISTINTA DE ÉL), EN EL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS EN EL PUNTO DE DESTINO EN CUYO CASO ESTAS VIAJARÁN A PORTES DEBIDOS". (18)

2.3) DERECHOS DEL CARGADOR.

EL CARGADOR TIENE DERECHO A EXIGIR EL CUMPLIMIENTO - DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AL PORTEADOR, EN LA FORMA, TIEMPO E INTINERARIO PACTADOS.

Y MIENTRAS SEA DUEÑO DE LAS MERCANCÍAS Y ESTAS NO -- SEAN ENTREGADAS EN SU DESTINO, EL CÓDIGO LE RECONOCE COMO TITULAR DE UN DERECHO DE DISPOSICIÓN QUE CONSISTA EN LA FACULTAD -

DEL CARGADOR PARA VARIAR LA CONSIGNACIÓN DE LAS MERCANCÍAS, O -- SEA PARA CAMBIAR LA PERSONA DEL DESTINATARIO DE LA CARGA, SIEMPRE QUE AL HACERLO NO ALTERE EL LUGAR DE LA ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS, ASÍ LO DICE EL ARTÍCULO 360 DEL CÓDIGO DE COMERCIO. -- "EL CARGADOR PODRÁ SIN VARIAR EL LUGAR DONDE DEBA HACERSE LA ENTREGA CAMBIAR LA CONSIGNACIÓN DE LOS EFECTOS QUE ENTREGÓ AL PORTEADOR, Y ESTE CUMPLIR SU ORDEN, CON TAL QUE, AL TIEMPO DE PRESCRIBIRLE LA VARIACIÓN DE CONSIGNATARIO, LE SEA DEVUELTA LA CARTA DE PORTE SUSCRITA POR EL PORTEADOR. SI SE HUBIERE EXPEDIDO, CANJEANDOLA POR OTRA EN QUE CONSTE LA NOVACIÓN DEL CONTRATO, -- LOS GASTOS QUE ESTA VARIACIÓN DE CONSIGNACIÓN OCASIONE, SERÁN -- DE CUENTA DEL CARGADOR".

AL RESPECTO RODRIGO URÍA, OPINA QUE: "EL CARGADOR PERDERÁ EL DERECHO DE DISPOSICIÓN EN EL MOMENTO EN QUE SE DESPRENDE DE LA CARTA DE PORTE, ENTREGÁNDOLA AL DESTINATARIO O A UN -- TERCERO, ENTONCES ES EL TENEDOR LEGÍTIMO DE LA CARTA, EL QUE -- TIENE LOS DERECHOS SOBRE LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS", (19)

ASÍ TAMBIÉN EL CARGADOR PUEDE PROCEDER, SEGÚN BROSETA Y PONT, "A LA VENTA DE LAS MERCANCÍAS, CUANDO LO DESEE Y CUANDO CORRAN EL RIESGO DE PERDERSE", (20)

3) CONSIGNATARIO

3.1) CONCEPTO: SEGÚN BROSETA Y PONT, EL DESTINATARIO EN LA

CARTA DE PORTE "ES LA PERSONA A LA QUE LA CARGA VA DIRIGIDA Y - LA QUE EL PORTEADOR VIENE OBLIGADO A ENTREGARLA EN EL LUGAR CONVENIDO. EL DESTINATARIO ES EL ACREEDOR A LA ENTREGA DE LA CARGA Y SERÁ CUANDO LA RECIBA EL DEUDOR DEL PRECIO DEL TRANSPORTE A MENOS QUE ESTE SE HAYA VERIFICADO A PORTES PAGADOS". (21)

3.2) DERECHOS

ESPECIAL INTERÉS POSEE EL LLAMDO DERECHO DE ABANDONO O DEJE DE CUENTA, QUE EL CÓDIGO DE COMERCIO RECONOCE EN FAVOR DEL DESTINATARIO, CON EL FIN DE QUE ESTE NO SE VEA OBLIGADO A RECIBIR LAS MERCANCÍAS DE TAL FORMA AVERIADAS QUE RESULTEN INÚTILES PARA SU VENTA O CONSUMO, ASÍ LO DISPONE EL ARTÍCULO 365 DEL CÓDIGO DE COMERCIO. "SI POR DEFECTO DE LAS AVERÍAS, QUEDA--SEN INÚTILES LOS GÉNEROS PARA SU VENTA Y CONSUMO EN LOS OBJETOS PROPIOS DE SU USO, NO ESTARÁ OBLIGADO EL CONSIGNATARIO A RECI--BIRLOS, Y PODRÁ DEJARLOS POR CUENTA DEL PORTEADOR, EXIGIÉNDOLE SU VALOR AL PRECIO CORRIENTE EN AQUEL DÍA", ASÍ COMO TAMBIÉN EL CASO ESTABLECIDO POR EL ARTÍCULO 371 DEL CÓDIGO DE COMERCIO EL CUAL DICE QUE "EN LOS CASOS DE RETRASO POR CULPA DEL PORTEADOR A QUE SE REFIEREN LOS ARTÍCULOS PRECEDENTES, EL CONSIGNATARIO - PODRÁ DEJAR POR CUENTA DE AQUEL LOS EFECTOS TRANSPORTADOS, COMU--NICÁNDOSELO POR ESCRITO ANTES DE LA LLEGADA DE LOS MISMOS AL -- PUNTO DE SU DESTINO".

EN AMBOS CASOS, EL DESTINATARIO PUEDE NEGARSE A RECI--

BIR LOS EFECTOS TRANSPORTADOS DEJÁNDOLOS DE CUENTA DEL PORTEADOR.

3.3) OBLIGACIONES DEL CONSIGNATARIO

CUANDO EL REMITENTE ASUME LA OBLIGACIÓN DE PAGO, ESTA OBLIGACIÓN ABARCA NO SOLO EL ABONO DEL PRECIO DEL TRANSPORTE TAL COMO APAREZCA PACTADO EN LA CARTA DE PORTE, SINO EL PAGO DE LOS GASTOS Y DERECHOS CAUSADOS POR LOS EFECTOS PACTADOS DURANTE SU CONDUCCIÓN, HASTA EL MOMENTO DE SU ENTREGA (ARTÍCULO 374 EN RELACIÓN CON EL 375 DEL CÓDIGO DE COMERCIO YA TRANSCRITOS).

B) DERECHO ARGENTINO:

a) CONCEPTO DE LA CARTA DE PORTE

EL ARTÍCULO 165 DEL CÓDIGO DE COMERCIO ARGENTINO ESTABLECE QUE: "TANTO EL CARGADOR COMO EL ACARREADOR PUEDEN EXIGIRSE MUTUAMENTE UNA CARTA DE PORTE".

DE ACUERDO A LA INTERPRETACIÓN DEL MENCIONADO ARTÍCULO SE ENTIENDE QUE LA CARTA DE PORTE ES UN DOCUMENTO FACULTATIVO Y NO OBLIGATORIO COMO SUCEDE EN NUESTRO DERECHOS MEXICANO.

PERO, EXISTIENDO CARTA DE PORTE, SEGÚN BIONDI: "ELLA CONSTITUYE EL TÍTULO LEGAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE Y LAS RE-

LACIONES ENTRE CARGADOR Y ACARREADOR.

ESTARÁN REGIDAS POR SU CONTENIDO SIN QUE SE ADMITAN -
MÁS EXCEPCIONES EN CONTRARIO QUE LA DE FALSEDAD O ERROR INVOLUN-
TARIO DE REDACCIÓN"⁽²²⁾

EFFECTIVAMENTE ASÍ LO DISPONE EL ARTÍCULO 167 DEL CÓDI-
GO DE COMERCIO ARGENTINO: "LA CARTA DE PORTE ES EL TÍTULO LEGAL
DEL CONTRATO ENTRE EL CARGADOR Y EL ACARREADOR Y POR SU CONTENI-
DO SE DECIDIRÁN TODAS LAS CONTESTACIONES QUE OCURRAN CON MOTIVO
DEL TRANSPORTE DE LOS EFECTOS, SIN ADMITIRSE MÁS EXCEPCIÓN EN -
CONTRARIO QUE LA DE FALSEDAD O ERROR INVOLUNTARIO DE REDACCIÓN".

SIENDO LA CARTA DE PORTE EL TÍTULO LEGAL DEL CONTRATO
DE TRANSPORTE, CUANDO UNA DE LAS PARTES EXIJA LA EXPEDICIÓN DE
LA CARTA DE PORTE, LA OTRA TIENE LA OBLIGACIÓN DE OTORGARLA.

POR SU PARTE EL ARTÍCULO 168 DEL CÓDIGO DE COMERCIO,
ESTABLECE QUE: "CUALQUIER ESTIPULACIÓN QUE NO CONSTE EN LA CAR-
TA DE PORTE, SERÁ DE NINGÚN EFECTO PARA CON EL TERCER DESTINATA-
RIO O LEGÍTIMO TENEDOR".

EN OPINIÓN DE MALARRIAGA: "EN LA PRACTICA MERCANTIL -
SEGÚN EL REGLAMENTO GENERAL DE FERROCARRILES, A LA CARTA DE POR-
TE SE LE CONOCÉ TAMBIÉN CON EL NOMBRE DE GUÍA".⁽²³⁾

1) CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE.

EL ARTÍCULO 165 NOS FIJA EL CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE.

- I LOS NOMBRES Y DOMICILIOS DEL DUEÑO DE LOS EFECTOS O CARGADOR, EL DEL ACARREADOR O COMISIONISTA DE TRANSPORTES, EL DE LA PERSONA A QUIEN O A CUYA ORDEN SE HAN DE ENTREGAR LOS EFECTOS, SI LA CARTA NO FUESE AL PORTADOR, Y EL LUGAR DONDE DEBE HACERSE LA ENTREGA;
- II LA DESIGNACIÓN DE LOS EFECTOS, SU CALIDAD GENÉRICA, PESO, MEDIDA O NÚMERO DE LOS BULTOS, SUS MARCAS O SIGNOS EXTERIORES, CLASE Y SI ESTUVIERAN EMBALADOS, LA CALIDAD DEL EMBALAJE;
- III EL FLETE CONVENIDO, Y SI ESTA O NO PAGADO;
- IV EL PLAZO DENTRO DEL CUAL DEBA VERIFICARSE LA ENTREGA, Y
- V TODOS LAS DEMÁS CIRCUNSTANCIAS QUE HAYAN ENTRADO EN EL CONVENIO.

2) NATURALEZA JURÍDICA DE LA CARTA DE PORTE.

RESPECTO A SU NATURALEZA JURÍDICA SATANOWSKY, NOS DICE QUE "ES UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS YA QUE TIENE-

POR OBJETO PONER DICHA MERCANCÍA A DISPOSICIÓN DEL TITULAR PERO SIN EFECTO FÍSICO ACTUAL E INMEDIATO". (24)

MEDIANTE SU TRANSFERENCIA EN OPINIÓN DE BIONDI "SE -- TRASMITE LA PROPIEDAD DE LOS EFECTOS EN ELLOS SEÑALADOS" (25). - PUDIENDO EXPEDIRSE ESTE DOCUMENTO SEGÚN MALARRIAGA "EN FORMA NOMINATIVA, A LA ORDEN Y AL PORTADOR". (26)

EN EFECTO EL ARTÍCULO 166 DEL CÓDIGO DE COMERCIO ARGENTINO ASÍ LO ESTABLECE: "LA CARTA DE PORTE PUEDE SER NOMINATIVA, A LA ORDEN O AL PORTADOR". CON ESTO EL LEGISLADOR ARGENTINO - PERMITE LA NEGOCIACIÓN DE LA CARTA DE PORTE Y ASÍ PODER CIRCULAR COMO TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCADERÍAS.

3) TRANSMISIÓN DE LA CARTA DE PORTE

SEGÚN BIONDI, SI SE TRATA DE UNA CARTA DE PORTE NOMINATIVA OPINA QUE "PARA TRANSMITIRSE SE REQUIERE EL ENDOSO Y REGISTRAR LA TRANSFERENCIA EN UN LIBRO ESPECIAL DE LA EMPRESA PORTEADORA, SI ES A LA ORDEN, AL TRAVES DE UN ENDOSO Y ENTREGA DEL DOCUMENTO SIN SER NECESARIO UN REGISTRO DE SU TRANSFERENCIA COMO SUCEDER EN LA CARTA DE PORTE NOMINATIVA, Y SI ES AL PORTADOR LA TRANSMISIÓN SE EFECTUARÁ MEDIANTE LA SIMPLE ENTREGA". (27)

COMO VEMOS LA FORMA DE TRANSMISIÓN DE LA CARTA DE PORTE TANTO NOMINATIVAS, A LA ORDEN COMO AL PORTADOR ES IDÉNTICA A LA FORMA DE TRANSMITIRSE EN NUESTRO DERECHO MERCANTIL.

CON TODO LO ANTERIORMENTE DICHO, COMO LA INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 166 DEL CÓDIGO DE COMERCIO ARGENTINO ASÍ COMO LAS OPINIONES DE LOS MENCIONADOS TRATADISTAS MERCANTILISTAS ARGENTINOS, LA CARTA DE PORTE SI FUNCIONA EN ESTE DERECHO ARGENTINO COMO UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS.

b) ELEMENTOS PERSONALES DE LA CARTA DE PORTE

1) PORTEADOR

EL COMPROMISO DE TRANSPORTAR LAS COSAS DESDE UN LUGAR A OTRO SE CONTRAE POR EL PORTEADOR EN FAVOR DEL CARGADOR EN EL ACTO JURÍDICO QUE ENTRE AMBOS SE REALIZA.

1.1) OBLIGACIONES DEL PORTEADOR

EL PORTEADOR DEBE ACEPTAR LAS MERCANCÍAS QUE DEBEN -- SER TRANSPORTADAS DE UN LUGAR A OTRO, Y QUE SON ENTREGADAS POR EL CARGADOR EN ESTOS MOMENTOS DE LA RECEPCIÓN DE LAS MERCANCÍAS POR PARTE DEL PORTEADOR SE INICIA UN DERECHO QUE CONSISTE EN RECHAZAR LAS MERCANCÍAS QUE SE PRESENTEN MAL ACONDICIONADOS, ASÍ LO DICE EL ARTÍCULO 178 DEL CÓDIGO DE COMERCIO: "LOS PORTEADORES PODRÁN RECHAZAR LOS BULTOS QUE SE PRESENTEN MAL ACONDICIONADOS PARA EL TRANSPORTE".

ASIMISMO EL PORTEADOR SE ENCUENTRA OBLIGADO A ENTREGAR LA MERCANCÍA EN EL MISMO ESTADO EN QUE LAS HAYA RECIBIDO, -

SEGÚN RESULTE DE LA CARTA DE PORTE, ASÍ LO DISPONE EL ARTÍCULO 175: "EL PORTEADOR ESTÁ OBLIGADO A ENTREGAR LOS EFECTOS CARGADOS EN EL MISMO ESTADO EN QUE LOS HAYA RECIBIDO SEGÚN RESULTE DE LA CARTA DE PORTE".

TAMBIÉN SE ENCUENTRA OBLIGADO A EFECTUAR LA ENTREGA DE LA MERCANCÍA EN EL TIEMPO Y EN EL LUGAR CONVENIDO, ASÍ LO DISPONE EL ARTÍCULO 162 DEL CÓDIGO DE COMERCIO, "LAS EMPRESAS DE FERROCARRILES, LOS TROPEROS, ARRIEROS, Y EN GENERAL, TODOS LOS QUE SE ENCARGAN DE CONDUCIR MERCADERÍAS O PERSONAS, MEDIANTE UNA COMISIÓN, PORTE O FLETE, DEBEN EFECTUAR LA ENTREGA FIELMENTE EN EL TIEMPO Y EN EL LUGAR DEL CONVENIO".

ASIMISMO, DEBE ENTREGAR LAS MERCANCÍAS EN PLAZO CONVENIDO ASÍ LO DISPONE EL ARTÍCULO 187 DEL CÓDIGO DE COMERCIO: "LA ENTREGA DE LOS EFECTOS DEBERÁ VERIFICARSE DENTRO DEL PLAZO FIJADO POR LA CONVENCION, LAS LEYES Y REGLAMENTOS, Y A FALTA DE ELLOS POR LOS USOS COMERCIALES".

TAMBIÉN DEBE SEGUIR EL CAMINO PACTADO ASÍ LO DISPONE EL ARTÍCULO 186: "MEDIANDO PACTO EXPRESO SOBRE EL CAMINO POR DONDE DEBA HACERSE EL TRANSPORTE, NO PODRÁ VARIARLO EL CONDUCTOR, SO PENA DE RESPONDER POR TODAS LAS PÉRDIDAS Y MENOSCABOS, AUNQUE PROVINIESEN DE ALGUNA DE LAS CAUSAS MENCIONADAS EN EL ARTÍCULO 172, A NO SER QUE EL CAMINO ESTIPULADO ESTUVIERA INTRANSITABLE U OFRECIERA RIESGOS MAYORES. SI NADA SE HUBIERE PACTADO SOBRE EL CAMINO, QUEDARÁ AL ARBITRIO DEL CONDUCTOR ELEGIR EL

QUE MÁS LE ACOMODE SIEMPRE QUE SE DIRIJA VÍA RECTA AL PUNTO --
DONDE DEBA ENTREGAR LOS EFECTOS".

LA MENCIÓN QUE EL TEXTO TRANSCRITO HACE DEL ARTÍCULO 172, SE REFIERE A LOS DAÑOS QUE LOS EFECTOS PUEDEN OCURRIR DURANTE EL VIAJE "PROVENIENTES DE VICIO PROPIO, FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO" Y QUE LA LEY DECLARA QUE CORREN POR CUENTA DEL CARGADOR.

1.2) DERECHOS DEL PORTEADOR

CUANDO EL CONSIGNATARIO NO SE ENCUENTRA EN EL DOMICILIO INDICADO EN LA CARTA DE PORTE PARA LA ENTREGA DE LAS MERCANCIAS, O ÉSTE SE REHUSE A ACEPTAR LOS EFECTOS, EL PORTEADOR RECLAMARA EL DEPÓSITO JUDICIAL DE LOS MISMOS, ASÍ LO DISPONE EL ARTÍCULO 194 DEL CÓDIGO DE COMERCIO "NO HALLÁNDOSE EL CONSIGNATARIO EN EL DOMICILIO INDICADO EN LA CARTA DE PORTE O REHUSANDO RECIBIR LOS EFECTOS, EL CONDUCTOR RECLAMARÁ EL DEPÓSITO JUDICIAL A DISPOSICIÓN DEL CARGADOR O REMITENTE, SIN PERJUICIO DEL DERECHO DE TERCERO".

ASÍ EL PORTEADOR TIENE DERECHO A RETENER LAS COSAS --
TRANSPORTADAS HASTA QUE SE LE PAGUE EL FLETE, SI ESTE NO FUE PAGO POR EL CARGADOR, ASÍ LO DISPONE EL ARTÍCULO 196 DEL CÓDIGO DE COMERCIO: "EL PORTEADOR NO ESTARÁ OBLIGADO A VERIFICAR LA ENTREGA DE LAS COSAS TRANSPORTADAS HASTA QUE LA PERSONA QUE SE --
PRESENTARE A RECIBIRLAS NO CUMPLA CON LAS OBLIGACIONES QUE LE --

INCUMBE".

DE IGUAL FORMA LO ESTIPULA EL ARTÍCULO 200 DEL CÓDIGO DE COMERCIO: "LOS EFECTOS PORTEADOS ESTÁN ESPECIALMENTE --- AFECTADOS AL PAGO DE FLETES, GASTOS Y DERECHOS CAUSADOS EN LA CONDUCCIÓN".

A LOS GASTOS QUE SE REFIERE EL MENCIONADO ARTÍCULO, SON LOS QUE ESTABLECE EL ARTÍCULO 201 DEL MISMO ORDENAMIENTO JURÍDICO AL DISPONER QUE "LOS GASTOS DE QUE HABLA EL ARTÍCULO ANTERIOR SE COMPRENDE LOS QUE EL ACARREADOR PUEDE HABER HECHO PARA IMPEDIR EL EFECTO DE UNA FUERZA MAYOR O DE UNA AVERÍA, -- AÚN CUANDO ESTA DISPOSICIÓN SE SEPRE DE LOS TÉRMINOS DEL CONTRATO".

UN DERECHO MUY IMPORTANTE QUE TIENE EL PORTEADOR ES DE EXIGIR LA VENTA JUDICIAL DE LOS EFECTOS TRANSPORTADOS, SI - DESPUÉS DE 24 HORAS DE LA ENTREGA DE LA MERCANCÍA EL CONSIGNATARIO NO PAGA EL PRECIO DEL FLETE DE LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS, EN ESTA FORMA LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 202 DEL CÓDIGO DE COMERCIO "LOS CONSIGNATARIOS NO PUEDEN DIFERIR DEL PAGO DE LOS PORTES DE LOS EFECTOS QUE RECIBIEREN DESPUÉS DE TRANSUCRRIDAS LAS 24 HORAS SIGUIENTES A SU ENTREGA. EN CASO DE RETARDO

NO MEDIANDO RECLAMACIÓN SOBRE DAÑOS O AVERÍAS, PUEDE - EL PORTEADOR EXIGIR LA VENTA JUDICIAL DE LOS EFECTOS TRANSPORTADOS HASTA LA CANTIDAD SUFICIENTE PARA CUBRIR EL PAGO DEL FLETE Y LOS GASTOS QUE SE HAYAN OCASIONADO.

1.3) RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

AL RESPECTO EL ARTÍCULO 170 DEL CÓDIGO DE COMERCIO --
DISPONE QUE: "LA RESPONSABILIDAD DEL ACARREADOR EMPIEZA A CO---
RRER DESDE EL MOMENTO EN QUE RECIBE LAS MERCADERÍAS, POR SI O -
POR LA PERSONA DESTINADA AL EFECTO, Y NO ACABA HASTA DESPUÉS DE
VERIFICADA LA ENTREGA".

a) RESPONSABILIDAD POR RETRASO

LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR RETRASO EN LA EN
TREGA DE LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS LA ESTABLECE EL ARTÍCULO
188 DEL CÓDIGO DE COMERCIO AL DISPONER QUE: "EN CASO DE RETARDO
EN LA EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE POR MÁS TIEMPO DEL ESTABLECIDO -
EN EL ARTÍCULO 186 (YA TRANSCRITO POR NOSOTROS), PERDERÁ EL POR
TEADOR UNA PARTE DEL PRECIO DEL TRANSPORTE, PROPORCIONANDO A LA
DURACIÓN DEL RETARDO Y EL PRECIO COMPLETO DEL TRANSPORTE, SI EL
RETARDO DURASE DOBLE TIEMPO DEL ESTABLECIDO PARA LA EJECUCIÓN -
DEL MISMO, ADEMÁS DE LA OBLIGACIÓN DE RESARCIR EL MAYOR DAÑO --
QUE SE PROBARE HABER RECIBIDO POR LA EXPRESADA CAUSA".

b) RESPONSABILIDAD POR AVERÍAS

LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR PÉRDIDAS O DAÑOS
EN LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS LA ESTABLECE EL ARTÍCULO 162 AL
DISPONER QUE LOS PORTEADORES SERÁN RESPONSABLES "POR LAS PÉRDI-
DAS O DAÑOS QUE RESULTEN POR MALVERSACIÓN U OMISIÓN SUYA O DE -

SUS FACTORES, DEPENDIENTE U OTROS AGENTES CUALESQUIERA".

1.4) CAUSAS EXCLUYENTES DE RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL --
PORTEADOR.

a) POR CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR O VICIO PROPIO DE LA
COSA.

EL PORTEADOR PUEDE ALEGAR QUE LOS DAÑOS SUFRIDOS POR
LOS EFECTOS SE DEBAN A CAUSAS DE FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO.-
ESTA EXCLUYENTE DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR, LA ESTABLECE
EL ARTÍCULO 172 DEL CÓDIGO DE COMERCIO AL DISPONER QUE: "DURAN-
TE EL TRANSPORTE CORREN POR CUENTA DEL CARGADOR, NO MEDIANDO ES-
TIPULACIÓN EN CONTRARIA TODOS LOS DAÑOS QUE SUFRIEREN LOS EFEC-
TOS PROVENIENTES DE VICIO PROPIO, FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO.

EL MISMO CÓDIGO DE COMERCIO ESTABLECE UNA EXCEPCIÓN A
ESTA EXCLUYENTE DE RESPONSABILIDAD, Y ES LA QUE ESTABLECE EL AR-
TÍCULO 176: "AUNQUE LAS AVERÍAS O PÉRDIDAS PROVENGAN DE CASO --
FORTUITO O DE VICIO PROPIO DE LA COSA CARGADA, QUEDARÁ OBLIGADO
EL PORTEADOR A LA INDEMNIZACIÓN, SI SE PROBARE QUE LA AVERÍA O
PÉRDIDA PROVIENE DE SU NEGLIGENCIA O CULPA, POR HABER DEJADO DE
EMPLEAR LOS MEDIOS O PRECAUCIONES PRACTICADAS EN CIRCUNSTANCIAS
IDÉNTICAS POR PERSONAS DILIGENTES".

2) EL CARGADOR

ES LA PERSONA QUE SOLICITA AL PORTEADOR EL TRANSPORTE Y QUE ADQUIERE EL DERECHO A EXIGIR SU REALIZACIÓN.

2.1) DERECHOS

EL CARGADOR TIENE 2 MUY IMPORTANTES DERECHOS QUE SON: EL DERECHO DE VARIAR LA CONSIGNACIÓN DE LAS MERCANCÍAS Y VARIAR EL DESTINO DE LA CARGA, A ESTE RESPECTO ES EL ARTÍCULO 191 DEL CÓDIGO DE COMERCIO QUIEN LO ESTABLECE: "EL CARGADOR O LEGÍTIMO TENEDOR DE LA CARTA DE PORTE, PUEDE VARIAR LA CONSIGNACIÓN DE LOS EFECTOS, Y EL CONDUCTOR O COMISIONISTA DE TRANSPORTE ESTÁ OBLIGADO A CUMPLIR LA NUEVA ORDEN, SI LA RECIBIERE ANTES DE HECHA O EXIGIDA LA ENTREGA EN EL LUGAR ESTIPULADO, TENIENDO DERECHO EN TAL CASO DE EXIGIR LA DEVOLUCIÓN DE LA PRIMERA GUÍA Y LA REDACCIÓN DE OTRA NUEVA. SIN EMBARGO, SI LA VARIACIÓN DE DESTINO DE LA CARGA, EXIGIESE VARIACIÓN DE CAMINO O QUE SE PASE MÁS ADELANTE DEL PUNTO DESIGNADO PARA LA ENTREGA DE LA CARTA DE PORTE, SE FIJARÁ DE COMÚN ACUERDO EL NUEVO PORTE, SI NO SE ACORDAREN, CUMPLE EL PORTEADOR CON VERIFICAR LA ENTREGA EN EL LUGAR DESIGNADO EN EL PRIMER CONTRATO".

3) CONSIGNATARIO

ES LA PERSONA QUE TIENE DERECHO A QUE SE LE ENTREGUEN

LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS, SI SE ENCUENTRA LEGITIMADA EN LA -
CARTA DE PORTE.

3.1) OBLIGACIONES

DENTRO DE SUS OBLIGACIONES LA MÁS IMPORTANTE ES LA DE PAGAR EL FLETE, SI NO FUE CUBIERTO POR EL CARGADOR O SEA CUANDO ES PORTE DEBIDO (EL PORTE PAGADO ES CUANDO LO CUBRE EL CARGADOR) ASÍ LO ESTIPULA EL ARTÍCULO 196 AL ORDENAR AL CONSIGNATARIO A - QUE CUMPLA CON LAS OBLIGACIONES QUE LE INCUMBAN. ESTA OBLIGADO EN CASO DE RECLAMACIÓN POR AVERÍA DE HACERLA EN UN TÉRMINO DE - 24 HORAS (ARTÍCULO 183)

3.2) DERECHOS

EL MÁS IMPORTANTE ES EL QUE SE LE ENTREGUEN LAS MERCAN-
CÍAS TRANSPORTADAS EN EL ESTADO Y CALIDAD GENÉRICA QUE TENÍAN EN
EL MOMENTO EN QUE LE FUERON ENTREGADOS AL PORTEADOR.

EL DESTINATARIO TIENE DERECHO A COMPROBAR EN EL MOMEN-
TO DE LA ENTREGA, EL ESTADO DE LAS COSAS TRANSPORTADAS, AUN CUAN-
DO NO PRESENTAREN SEÑALES EXTERIORES DE AVERÍAS.

C) DERECHO FRANCES

a) CONCEPTO

EL ARTÍCULO 101 DEL CÓDIGO DE COMERCIO FRANCÉS, DISPO-

NE QUE: "LA CARTA DE PORTE FORMA UN CONTRATO ENTRE EL REMITENTE, EL COMISIONISTA Y EL PORTEADOR".

SEGÚN RODIERE AL HABLAR SOBRE LA CARTA DE PORTE OPINA QUE "AUNQUE PRACTICAMENTE HA DESAPARECIDO EN ESTA CLASE DE - - - TRANSPORTES CONVIENE INDICAR QUE EL CÓDIGO DE COMERCIO SIGUE RECONOCIENDOLE UN PAPEL PREMINENTE". (28)

EN OPINIÓN DE RIPERT: "PARA LA MAYORÍA DE LOS TRANSPORTES PÚBLICOS, LOS REGLAMENTOS IMPONEN LA REDACCIÓN DE UN ESCRITO Y SANCIONAN EL MISMO. LA PRACTICA HA DEMOSTRADO QUE EL EMPLEO DE FORMAS DETERMINADAS PRESENTA GRANDES VENTAJAS DE SEGURIDAD". (29)

1) CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE

EL ARTÍCULO 102 DEL CÓDIGO DE COMERCIO NOS FIJA EL CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE LA CUAL DEBE EXPRESAR:

- I LA NATURALEZA, PESO DE LOS GÉNEROS QUE SE CONDUZCAN Y EL TIEMPO EN QUE SE DEBE VERIFICAR LA CONDUCCIÓN, HA DE INDICAR;
- II EL NOMBRE Y DOMICILIO DEL COMISIONISTA POR CUYA INTERVENCIÓN SE EFECTUA LA CONDUCCIÓN SI LA HUBIERE;
- III EL NOMBRE DE LA PERSONA A QUIEN SE DIRIGE LA MERCANCÍA;
- IV EL NOMBRE Y DOMICILIO DEL PORTEADOR, HA DE ENUNCIAR;

- V EL PRECIO DEL PORTE;
- VI LA INDEMNIZACIÓN DEBIDA SI HUBIESE RETARDO;
- VII HA DE ESTAR FIRMADA POR EL REMITENTE O COMISIONISTA HA DE PRESENTAR AL MARGEN, Y
- VIII LAS MARCAS Y NÚMEROS DE LOS OBJETOS QUE SE HAN DE CONducir.

COPIARÁ LA CARTA DE PORTE EL COMISIONISTA EN UN LIBRO FOLIADO Y RUBRICADO, SIN INTERVALOS Y SEGUIDAMENTE.

EL MENCIONADO ARTÍCULO 102 DEL CÓDIGO DE COMERCIO NOS ENUNCIA EL CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE Y EXIGE LA COPIA DE LA MISMA EN UN REGISTRO FOLIADO Y VISADO QUE DEBE LLEVAR EL COMISIONISTA, QUE EN EL LENGUAJE DEL CÓDIGO ES EL TRANSPORTADOR.

SEGÚN RODIERE: "LA CARTA DE PORTE DEBE ESTAR FECHADA Y FIRMADA POR EL REMITENTE, ES DE ESTE REMITENTE DEL QUE PROCE--DE". (30)

2) REGULACION JURÍDICA DE LA CARTA DE PORTE

SEGÚN ESCARRA JEAN OPINA QUE: "LA CARTA DE PORTE ES UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS PUDIENDO SERVIR PARA TRANSMITIR LA PROPIEDAD DE LAS COSAS O PARA DARLAS EN PRENDA". (31)

EN OPINIÓN DE THALLER, "LA TRANSMISIÓN DE LA MERCANCÍA, O LA PRENDA DE ESTAS, PUEDE SER POSIBLE DURANTE EL CURSO DE

LAS MISMAS" (32)

SIENDO EL DESTINATARIO SEGÚN LACOUR LEON: "EL QUE TENGA DERECHO PARA RECLAMAR ESAS MERCANCÍAS A SU LLEGADA, Y SI VEN DE LA MERCANCÍA EL PUEDE CONFERIR EL MISMO DERECHO AL COMPRADOR TRANSMITIÉNDOLE ESE DOCUMENTO . (33)

3) FORMA NOMINATIVA A LA ORDEN Y AL PORTADOR DE LA CARTA DE PORTE

SEGÚN RODIERE: "EL DOCUMENTO ES NOMINATIVO CUANDO INDIQUE EL NOMBRE DE LA PERSONA QUE ESTA DIRIGIDA LA CARTA, SIN EMBARGO SE ACEPTA QUE LA CARTA DE PORTE PUEDA TENER OTRA FORMA. EN LA PRACTICA MERCANTIL RECONOCEN QUE LAS CARTAS DE PORTE EN LOS TRANSPORTES FERROVIARIOS Y POR CARRETERA SIEMPRE SE ESTABLECEN A FAVOR DE UNA PERSONA DETERMINADA" (34)

EN IGUAL FORMA OPINA LEON CAEN, RESPECTO EL DESUSO DE LAS CARTAS DE PORTE A LA ORDEN O AL PORTADOR DICE QUE: "LAS CARTAS DE PORTE CON LA CLÁUSULA A LA ORDEN O AL PORTADOR YA NO SE USAN ACTUALMENTE", (35)

YA QUE LA CARTA DE PORTE A LA ORDEN Y AL PORTADOR ESTAN EN DESUSO EN LA LEGISLACIÓN MERCANTIL, ANALIZAREMOS LA FORMA DE TRANSMITIRSE DE UNA CARTA DE PORTE NOMINATIVA.

SEGÚN ESCARRA JEAN OPINA QUE: "PARA QUE LA TRANSMISIÓN DE UNA CARTA DE PORTE NOMINATIVA PUEDA SER OPONIBLE A TER-

CEROS, SE DEBE EFECTUAR CON LAS FORMALIDADES DEL ARTÍCULO 1690 DEL CÓDIGO CIVIL FRANCÉS". (36)

EN OPINIÓN DE RODIERE DICE QUE: "EL DERECHO DE LA MERCANCÍA NO PUEDE SER TRANSMITIDO MÁS QUE EN FORMA DE CESIÓN DE CRÉDITO, SI UNA DE LAS FORMALIDADES DEL ARTÍCULO 1690 NO FUERE RESPETADA LA CESIÓN NO ES OPONIBLE A TERCERAS PERSONAS, Y EN PRIMER LUGAR ANTE TODO NO ES OPONIBLE AL DEUDOR EN ESTE CASO EL PORTEADOR". (37)

POR SER DE SUMA IMPORTANCIA, ASÍ COMO LA FORMA DE TRANSMITIR EN LA LEGISLACIÓN FRANCESA UNA CARTA DE PORTE NOMINATIVA, TRANSCRIBIREMOS EL MENCIONADO ARTÍCULO 1690 DEL CÓDIGO CIVIL FRANCÉS, EL CUAL INDICA QUE: "EL CESIONARIO NO RECIBE LA POSESIÓN CON RESPECTO A TERCEROS, SINO POR LA NOTIFICACIÓN DE LA TRANSMISIÓN HECHA AL DEUDOR. NO OBSTANTE EL CESIONARIO PUEDE ENTRAR EN POSESIÓN IGUALMENTE POR LA ACEPTACIÓN DE LA CESIÓN FORMULADA POR EL DEUDOR EN UN DOCUMENTO AUTÉNTICO".

b) ELEMENTOS PERSONALES DE LA CARTA DE PORTE.

1) TRANSPORTADOR

SEGÚN RIPERT, EL TRANSPORTADOR ES UNA EMPRESA DE ESTADO, O LA SOCIEDAD NACIONAL DE FERROCARRILES O UNA SOCIEDAD CONCESIONARIA O BIEN UN TRANSPORTADOR LIBRE. TODA EMPRESA DE TRANSPORTE POR TIERRA O POR AGUA, REALIZA UN ACTO DE COMERCIO Y

LAS EMPRESAS INDUSTRIALES DEL ESTADO, ESTÁN SUJETAS AL DERECHO COMERCIAL". (38)

1.2) OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR

EL PORTEADOR ESTÁ OBLIGADO A CONDUCIR LAS MERCANCÍAS A SU PUNTO DE DESTINO POR EL INTINERARIO CONVENIDO Y EN SU DEFECTO POR EL HABITUAL.

DEBE ADEMÁS EFECTUAR EL TRANSPORTE DE LAS MERCANCÍAS DENTRO DEL PLAZO ESTIPULADO EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE.

ASÍ COMO TAMBIÉN ENTREGAR LAS MERCANCÍAS AL DESTINATARIO EN EL LUGAR DE DESTINO.

1.3) DERECHOS DEL PORTEADOR

PUEDE SUCEDER QUE EL DESTINATARIO NO QUIERA ACEPTAR LAS MERCANCÍAS, EN ESTE CASO, EL PORTEADOR TIENE DERECHO A DEPOSITAR LAS MERCANCÍAS O DE PROCEDER A SU VENTA, ASI COBRARSE EL IMPORTE DEL PORTE ASI LO ESTABLECE EL CODIGO DE COMERCIO -- FRANCÉS EN SU ARTÍCULO 106 QUE DICE: "EN CASO DE NO QUERERSE RECIBIR O DE HABER CONTESTACIÓN SOBRE EL RECIBO DE LOS GÉNEROS PORTEADOS, SE COMPROBARÁ Y AVERIGUARÁ SU ESTADO POR PERITOS -- NOMBRADOS POR EL PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE COMERCIO O EN SU DEFECTO POR EL JUEZ DE PAZ Y POR DECRETO AL PIE DE UN MEMORIAL.

PODRÁ MANDARSE SU DEPÓSITO O SECUESTRO Y DESPUÉS LA TRASLACION A UN DEPÓSITO PÚBLICO.

PODRÁ MANDAR TAMBIÉN LA VENTA A FAVOR DEL PORTEADOR - HASTA LA CANTIDAD DEL PORTE".

SEGÚN RIPERT, AL COMENTAR EL MENCIONADO ARTÍCULO 106, OPINA QUE: "EL PERITAJE DEL ARTÍCULO 106 DEL CÓDIGO DE COMERCIO ES UNA MEDIDA DE CONSERVACIÓN ADOPTADA EN INTERÉS DE AQUELLOS - QUE DESEEN COMPROBAR EL ESTADO DE LAS MERCANCÍAS Y ES VÁLIDO INCLUSO CONTRA LOS QUE NO HAN ESTADO PRESENTES O PRESENTADOS, LOS GASTOS INCUMBEN A AQUEL CUYA FALTA SE HAYA COMPROBADO. POR OTRA PARTE PARA QUE LAS MERCANCÍAS DEPOSITADAS PUEDAN SER VENDIDAS SE REQUIERE QUE HAYAN PASADO 6 MESES". (39)

1.4) RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

EL PORTEADOR ES RESPONSABLE POR LA PÉRDIDA O AVERÍAS DE LOS OBJETOS TRANSPORTADOS, ASÍ LO INDICA EL ARTÍCULO 103 DEL CÓDIGO DE COMERCIO: "EL PORTEADOR ES RESPONSABLE DE LA PÉRDIDA DE LOS OBJETOS QUE CONDUCE, COMO DE LAS AVERÍAS".

1.5) EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL PORTEADOR

EL PORTEADOR SE LIBERA DE TODA RESPONSABILIDAD CUANDO LA PÉRDIDA O LA AVERÍA SE DEBEN A CAUSAS DE FUERZA MAYOR O VI--

CIO PROPIO DE LA COSAS, ASÍ LO DISPONE EL ARTÍCULO 103: "EL -- PORTEADOR ES RESPONSABLE DE LA PÉRDIDA DE LOS OBJETOS QUE CONDUCE FUERA DEL CASO DE FUERZA MAYOR".

Y SU SEGUNDO PÁRRAFO DICE: "EL PORTEADOR ES RESPONSABLE DE LAS AVERÍAS FUERA DE LAS QUE SUCEDAN POR VICIO PROPIO DE LA COSA O FUERZA MAYOR".

Y EL ARTÍCULO 104 DEL CÓDIGO DE COMERCIO EL CUAL DICE QUE: "SI POR EFECTOS DE LA FUERZA MAYOR NO SE VERIFICA LA CONDUCCIÓN EN EL TIEMPO CONVENIDO NO DA LUGAR A LA INDEMNIZACIÓN CONTRA EL PORTEADOR POR CAUSA DE RETARDO".

EN OPINIÓN DE RIPERT, EXISTE VICIO PROPIO EN LA MERCANCÍA CUANDO ESTA "NO ES APTA POR SU NATURALEZA PARA SER TRANSPORTADA A CAUSA DE SU FRAGILIDAD O DE LOS PELIGROS DE FERMENTACIÓN, PUTREFACCIÓN, COMBUSTIÓN ESPONTÁNEA. EN EL TRANSPORTE -- CONTINUA RIPERT, SE CONSIDERAN COMO CAUSAS DE FUERZA, LOS ACONTECIMIENTOS ATMOSFÉRICOS EXCEPCIONALES, TEMPORALES, INUNDACIONES CUANDO OCASIONAN LA DESTRUCCIÓN DE VÍAS O VEHÍCULOS, -- NIEGAS O CALORES ANORMALES QUE DETERIORAN LA MERCANCÍA". (40)

1.6) PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES CONTRA EL PORTEADOR

LA PRESCRIPCIÓN PARA EJERCER ALGUNA ACCIÓN EN CONTRA -- DEL PORTEADOR LA ESTABLECE EL ARTÍCULO 108 DEL CÓDIGO DE COMER--

CIO QUE DICE: "TODAS LAS ACCIONES CONTRA EL COMISIONISTA Y PORTEADOR EN RAZÓN DE LA PÉRDIDA O AVERÍAS DE LOS GÉNEROS SE PRESCRIBIRÁN A LOS 6 MESES POR LO RESPECTIVO A LAS CONDUCCIONES HECHAS POR EL INTERIOR DE FRANCIA Y AL AÑO POR LAS HECHAS A PAÍSES EXTRANJEROS".

2) CARGADOR

ES EL QUE ENTREGA AL TRANSPORTADOR DE LA MERCANCÍA A TRANSPORTAR.

2.1) OBLIGACIONES

EL CARGADOR DEBE ENTREGAR AL PORTEADOR LA MERCANCÍA QUE DEBA TRANSPORTAR.

LA ENTREGA ES EL PRIMER ACTO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE, ASÍ COMO EL PAGO DEL TRANSPORTE, SI SE TRATA DE PORTE PAGADO.

2.2) DERECHOS DEL CARGADOR

SEGÚN RIPERT OPINA QUE: "EL CARGADOR TIENE EL DERECHO DE DISPOSICIÓN SOBRE LAS MERCANCÍAS EN RUTA, QUIEN PUEDE TRANSMITIR ESE DERECHO DE DISPOSICIÓN MEDIANTE LA ENTREGA DE LA CARTA DE PORTE AL DESTINATARIO". (41)

3) DESTINATARIO

ES LA PERSONA A QUIEN SE EXPIDEN LA ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS.

3.1) DERECHOS DEL CONSIGNATARIO

ES EL QUE TIENE DERECHO A QUE SE LE ENTREGUEN LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS SIEMPRE QUE CUMPLA CON LAS OBLIGACIONES -- CONTRAÍDAS COMO SON LA DE PAGAR EL PRECIO DEL FLETE SI EL CARGADOR NO LO HIZO, "SIENDO PORTE DEBIDO".

POR TODO LO ANTERIORMENTE EXPLICADO, POR LOS CONCEPTOS DADOS SOBRE LA CARTA DE PORTE POR LOS TRATADISTAS MERCANTILISTAS MÁS DESTACADOS EN LA LEGISLACIÓN FRANCESA, EL MENCIONADO DOCUMENTO FUNCIONA EN ESTA LEGISLACIÓN COMO TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS.

D) DERECHO ITALIANO

a) CONCEPTO DE LA CARTA DE PORTE

LAS DISPOSICIONES JURÍDICAS SOBRE LA CARTA DE PORTE -- POR EL CÓDIGO DE COMERCIO ITALIANO, SE ENCUENTRAN DEROGADAS. AC TUALMENTE EL MENCIONADO DOCUMENTO SE ENCUENTRA REGULADO JURÍDICA MENTE POR EL CÓDIGO CIVIL ITALIANO DE 1942.

POR LO TANTO NOS REMITIREMOS AL MENCIONADO ORDENAMIENTO JURÍDICO PARA SABER COMO SE ENCUENTRA REGULADA LA CARTA DE PORTE EN LA LEGISLACIÓN ITALIANA".

ASÍ EL ARTÍCULO 1684 DEL CÓDIGO CIVIL ITALIANO DISPONE QUE: "A PETICIÓN DEL PORTEADOR EL REMITENTE DEBE LIBRAR UNA CARTA DE PORTE"...

DE ACUERDO A LA INTERPRETACIÓN DEL MENCIONADO ARTÍCULO 1684, SI EL PORTEADOR PIDE AL CARGADOR LE EXPIDA UNA CARTA DE PORTE, ESTE ÚLTIMO TIENE LA OBLIGACIÓN DE EXTENDERLA.

PERO ESTE DERECHO LO TIENE TAMBIÉN EL CARGADOR, AL PODER EXIGIR DEL PORTEADOR UN DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTE, EN SUSTITUCIÓN DE ÉSTA UN RECIBO DE CARGA A LA ORDEN. EL ARTÍCULO 1684 PÁRRAFO II, DISPONE QUE: "A PETICIÓN DEL REMITENTE, EL PORTEADOR DEBE LIBRAR UN DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTE CON LA PROPIA FIRMA O SI NO LE HA SIDO LIBRADA LA CARTA DE PORTE, UN RECIBO DE CARGA, CON LAS MISMAS INDICACIONES".

RESPECTO A LA OBLIGATORIEDAD EN LA EXPEDICIÓN DE LA CARTA DE PORTE MARIO STULFI OPINA QUE: "EN LOS TRANSPORTES FERROVIARIOS LA EXPEDICIÓN DE LOS TALONES DE EMBARQUE, DE PARTE DEL REMITENTE A LA ADMINISTRACIÓN FERROVIARIA ES OBLIGATORIA EN EL MOMENTO DE LA CONSIGNACIÓN DE LOS OBJETOS A TRANSPORTAR". (42)

1) CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE

EL ARTÍCULO 1683 DEL CÓDIGO CIVIL ITALIANO FIJA SU --
CONTENIDO:

I. "EL REMITENTE DEBE INDICAR CON EXACTITUD AL PORTEADOR EL NOMBRE DEL DESTINATARIO Y EL LUGAR DE DESTINO, LA NATURALEZA EL PESO, LA CANTIDAD Y EL NÚMERO DE LAS COSAS A TRANSPORTAR Y --
LOS OTROS EXTREMOS NECESARIOS PARA REALIZAR EL TRANSPORTE".

2) REGULACIÓN JURÍDICA DEL DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTE Y EL RECIBO DE CARGA.

COMO ANTERIORMENTE INDICAMOS, EL PORTEADOR DEBE EXPE--
DIR UN DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTE AL CARGADOR QUE SE LO SOLI--
CITE, O EN SUSTITUCIÓN DE LA CARTA DE PORTE UN RECIBO DE CARGA,
EL CUAL REUNE LAS MISMAS CARACTERÍSTICAS QUE LA CARTA DE PORTE -
DEBE SER LIBRADA TAMBIÉN CON LA CLÁUSULA A LA ORDEN.

AHORA PARA DETERMINAR SU REGULACIÓN JURÍDICA EN LA LE--
GISLACIÓN ITALIANA DE ESTOS DOCUMENTOS, EN OPINIÓN DE CARLO --
GIANNATTASIO DICE QUE: "LA LEY PERMITE USAR EL DUPLICADO DEL TA--
LÓN DE EMBARQUE Y EL RECIBO DE CARGA COMO INSTRUMENTOS DE CIRCU--
LACIÓN DE LAS MERCANCÍAS DURANTE EL VIAJE, ADMITIENDO QUE AQUÉ--
LLOS DOCUMENTOS ASUMAN LA FUNCIÓN DE TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE
LA MERCANCÍA EN TRÁMITE CON LA CLÁUSULA A LA ORDEN (ARTÍCULO ---
1684). LOS DERECHOS QUE SON ORIGINADOS POR EL CONTRATO DE TRANS

PORTE PARA EL EXPEDIDOR (DERECHO DE DISPONIBILIDAD DURANTE EL VIAJE, DE TAL MODO NO CORRESPONDEN YA AL REMITENTE Y TAMPOCO AL DESTINATARIO COMO TAL, SINO SÓLO AL TENEDOR LEGÍTIMO DEL TÍTULO Y SE TRANSFIEREN MEDIANTE EL TRASPASO DEL TÍTULO POR MEDIO DE ENDOSO (ARTÍCULO 1691 C.CIVIL), SEGÚN LAS NORMAS GENERALES DE LOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS A LA ORDEN (ARTÍCULO 1996) POR LO TANTO Y DE ACUERDO CON LA NORMA DEL ARTÍCULO -- 2013 C. CIVIL SIN GARANTÍA DEL ENDOSANTE". (43)

POR SU PARTE MARIO STOLFI, OPINA QUE EL DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTE Y EL RECIBO DE CARGA A LA ORDEN, "SON TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS (ARTÍCULO 1996 C.CIVIL), Y SOMETIDOS A LAS NORMAS RESPECTIVAS. NATURALMENTE, LA CLÁUSULA A LA ORDEN DEBE SER OBJETO DE CONSENSO MUTUO, SI NO SE HA CONVENIDO EL REMITENTE NO PODRÁ PRETENDER DEL EXPEDIDOR LA EXPEDICIÓN DEL DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTE A LA ORDEN. EL DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTE COMO TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS PUEDE FACILITAR LA CIRCULACIÓN DE LA MERCANCÍA DURANTE EL VIAJE SIN SU ENTREGA MATERIAL Y SE PODRÁ REALIZAR A TRAVÉS DE LA INTRODUCCIÓN DE LA CLÁUSULA A LA ORDEN EN EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE FIRMADO POR EL EXPEDIDOR Y EXPEDIDO AL REMITENTE". (44)

POR TRATARSE EL DUPLICADO DE TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS, EL DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTE Y EL RECIBO DE CARGA A LA ORDEN, TRANSCRIBE LOS ARTÍCULOS DEL CÓDIGO CIVIL ITA

LIANO, QUE SE RELACIONEN CON EL TEMA.

EFFECTIVAMENTE, COMO DICE CARLO GIANNTASSIO, ES EL ARTÍCULO 1691 C.CIVIL, QUIEN DETERMINA LA FORMA DE TRANSMITIRSE - EL DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTE O EL RECIBO DE CARGA A LA ORDEN, EL CUAL DICE QUE: "SI EL PORTEADOR HA LIBRADO AL REMITENTE UN DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTE A LA ORDEN O EL RECIBO DE CARGA A LA ORDEN, LOS DERECHOS NACIDOS DEL CONTRATO FRENTE AL PORTEADOR SE TRANSFIEREN MEDIANTE ENDOSO DEL TÍTULO".

ASÍ EL ARTÍCULO 2008 DEL C. CIVIL, NOS DICE QUE: "EL POSEEDOR DE UN TÍTULO A LA ORDEN QUEDA LEGITIMADO PARA EL EJERCICIO DEL DERECHO MENCIONADO EN EL MISMO A BASE DE UNA SERIE -- CONTINUA DE ENDOSOS".

Y EL ARTÍCULO 2009 NOS INDICA LA FORMA DEL ENDOSO, Y DICE QUE: "EL ENDOSO DEBE ESCRIBIRSE SOBRE EL TÍTULO Y FIRMARSE POR EL ENDOSANTE".

POR TRATARSE DE TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS EL DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTE O EL RECIBO DE CARGA A LA ORDEN, OTORGAN AL POSEEDOR LEGÍTIMO EL DERECHO A LAS MERCANCÍAS - CONTENIDAS EN AMBOS DOCUMENTOS.

AL RESPECTO EL ARTÍCULO 1996 DISPONE QUE: "LOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCADERÍAS ATRIBUYEN AL POSEEDOR EL DE-

RECHO A LA ENTREGA DE LAS MERCADERÍAS QUE SE ESPECIFICAN EN ---
 ELLOS, LA POSESIÓN DE LAS MISMAS Y EL PODER DE DISPONER DE ---
 ELLOS MEDIANTE TRANSFERENCIA DEL TÍTULO.

b) ELEMENTOS PERSONALES DE LA CARTA DE PORTE

1) EL PORTEADOR:

ES LA PERSONA QUE VA A REALIZAR EL TRANSPORTE DE LAS
 COSAS

OBLIGACIONES DEL PORTEADOR:

SEGÚN EL ARTÍCULO 1686 DISPONE QUE: "EL PORTEADOR DE-
 BE PONER LAS COSAS TRANSPORTADAS A DISPOSICIÓN DEL DESTINATARIO
 EN EL LUGAR, EN EL PLAZO Y CON LAS MODALIDADES INDICADAS POR EL
 CONTRATO O EN SU DEFECTO POR LOS USOS".

EL PORTEADOR ESTA OBLIGADO A ENTREGAR LAS MERCANCÍAS
 SIEMPRE QUE EL POSEEDOR DEL DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTE SE -
 LA RESTITUYA, ESTO DE ACUERDO AL ARTÍCULO 1691, TERCER PÁRRAFO
 EL CUAL DISPONE QUE: "EL POSEEDOR DEL DUPLICADO DE LA CARTA DE
 PORTE A LA ORDEN O DEL RECIBO DE CARGA A LA ORDEN, DEBE RESTI--
 TUIR EL TÍTULO AL PORTEADOR EN EL ACTO DE LA ENTREGA DE LAS CO-

SAS TRANSPORTADAS".

ASIMISMO EL PORTEADOR DEBE EXHIBIR AL DESTINATARIO LA CARTA DE PORTE QUE EL REMITENTE LE HAYA LIBRADO, SEGÚN DISPOSICIÓN DEL ARTÍCULO 1687 DEL CÓDIGO CIVIL, TERCER PÁRRAFO, EL CUAL DISPONE QUE: "SI POR EL REMITENTE SE HA LIBRADO UNA CARTA DE PORTE, EL PORTEADOR DEBE EXHIBIRLA AL DESTINATARIO".

1.2) DERECHOS DEL PORTEADOR

EL PORTEADOR TIENE 2 DERECHOS MUY IMPORTANTES ENTRE OTROS QUE SON POR UN LADO LA DE DEPOSITAR LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS O EL DERECHO DE PROCEDER A SU VENTA. AL RESPECTO EL ARTÍCULO 1686 DEL CÓDIGO CIVIL DISPONE QUE: "SI EL INICIO O LA CONTINUACIÓN DEL TRANSPORTE SON IMPEDIDOS O EXCESIVAMENTE RETARDADOS POR CAUSA NO IMPUTABLE AL PORTEADOR, ESTE DEBE PEDIR INMEDIATAMENTE INSTRUCCIONES AL REMITENTE, PROVEYENDO A LA CUSTODIA DE LAS COSAS QUE SE LE HAN ENTREGADO SI LAS CIRCUNSTANCIAS HACEN IMPOSIBLE LA PETICIÓN DE INSTRUCCIONES AL REMITENTE SI LAS INSTRUCCIONES NO SON EJECUTABLES, EL PORTEADOR PUEDE DEPOSITAR LAS COSAS A TENOR DEL ARTÍCULO 1514, O SI ESTÁN SUJETAS A RÁPIDO DETERIORO PUEDE HACERLAS VENDER A TENOR DEL ARTÍCULO 1515. EL PORTEADOR DEBE INFORMAR RÁPIDAMENTE AL REMITENTE DEL DEPÓSITO O A LA VENTA. EL PORTEADOR TIENE DERECHO AL REEMBOLSO DE LOS GASTOS, SI EL TRANSPORTE HA SIDO INICIADO TIENE DERECHO TAMBIÉN AL PAGO DEL PRECIO EN PROPORCIÓN -

AL RECORRIDO REALIZADO".

RESPECTO AL DEPÓSITO DE LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS - EL ARTÍCULO 1514 DEL CÓDIGO CIVIL DISPONE QUE: "SI EL COMPRADOR NO SE PRESENTA PARA RECIBIR LA COSA ADQUIRIDA, EL VENDEDOR PUEDE DEPOSITARLA POR CUENTA Y COSTO DE DICHO COMPRADO". Y POR SU PARTE EL ARTÍCULO 1515 DEL CÓDIGO CIVIL DISPONE QUE: "SI EL COMPRADOR NO CUMPLE LA OBLIGACIÓN DE PAGAR EL PRECIO, EL VENDEDOR PUEDE HACER VENDER SIN RETARDO LA COSA POR CUENTA Y A COSTA DE ÉL. O CUANDO EL DESTINATARIO NO ES ENCONTRADO O BIEN SE NIEGA A RECIBIR LAS COSAS TRANSPORTADAS SE APLICARÁ EL MENCIONADO ARTÍCULO.

2) CARGADOR

EL CARGADOR ES LA PERSONA QUE EXPIDE LA CARTA DE PORTE AL PORTEADOR, ES EL REMITENTE DEL MENCIONADO DOCUMENTO.

2.1) DERECHOS DEL REMITENTE

EL REMITENTE DE LA CARTA DE PORTE TIENE UN DERECHO DE DISPOSICIÓN DE LAS MERCANCÍAS YA QUE PUEDE PEDIR LA RESTITUCIÓN DE LAS COSAS ASÍ COMO VARIAR EL NOMBRE DEL DESTINATARIO EN LA CARTA DE PORTE, ASÍ LO DISPONE EL ARTÍCULO 1685 DEL CÓDIGO CIVIL EL CUAL DICE QUE: "EL REMITENTE PUEDE SUSPENDER EL TRANSPORTE Y PEDIR LA RESTITUCIÓN DE LAS COSAS, O BIEN ORDENAR SU ENTREGA A UN DESTINATARIO DIVERSO DE AQUEL ORIGINARIAMENTE INDICADO

O TAMBIÉN DISPONER OTRA COSA, SALVO LA OBLIGACIÓN DE REEMBOL---
SAR LOS GASTOS Y DE RESARCIR LOS DAÑOS DERIVADOS DE LA CONTRA -
ORRDEN".

EL CARGADOR NO PODRÁ GOZAR EL DERECHO DE DISPONER DE
LAS MERCANCÍAS, CUANDO NO EXHIBA EL DUPLICADO DE LA CARTA DE --
PORTE AL PORTEADOR Y CUANDO LAS MERCANCÍAS HAYAN PASADO A PODER
DEL DESTINATARIO, EN ESTA FORMA LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 1685 -
EN SU SEGUNDO Y TERCER PÁRRAFOS AL DISPONER QUE: "CUANDO EL POR
TEADOR HAYA LIBRADO AL REMITENTE UN DUPLICADO DE LA CARTA DE --
PORTE O UN RECIBO DE CARGA, EL REMITENTE NO PUEDE DISPONER DE -
LAS COSAS ENTREGADAS PARA EL TRANSPORTE SI NO EXHIBE AL PORTEA-
DOR EL DUPLICADO". Y SU TERCER PÁRRAFO EL CUAL INDICA QUE: "EL
REMITENTE NO PUEDE DISPONER DE LAS COSAS TRANSPORTADAS DESDE EL
MOMENTO EN QUE LAS MISMAS HAYAN PASADO A DISPOSICIÓN DEL DESTI-
NATARIO".

3) DESTINATARIO

3.1) DERECHOS DEL DESTINATARIO

ES LA PERSONA A LA QUE DEBEN ENTREGARSE LAS MERCANCÍAS
TRANSPORTADAS A CARGO DEL PORTEADOR. EL DESTINATARIO TIENE DE-
RECHO A RECLAMAR AL PORTEADOR LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS.

3.2) OBLIGACIÓN DEL DESTINATARIO

ASÍ COMO LA OBLIGACIÓN DE RESTITUIR EL DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTE EN EL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MERCANCÍA (ARTÍCULO 1691, PÁRRAFO TERCERO DEL CÓDIGO CIVIL).

AL RESPECTO MARIO STULFI OPINA QUE: "LA RESTITUCIÓN DEL DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTE ES OBLIGATORIA EN LOS TRANSPORTES FERROVIARIOS LA CUAL ES SELLADA Y FIRMADA DESPUÉS DE LA CONSIGNACIÓN DE LA MERCANCÍA".⁽⁴⁵⁾

4) RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

EL PORTEADOR ES RESPONSABLE POR LA PÉRDIDA O AVERÍA DE LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS, ASÍ LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 1693 DEL CÓDIGO CIVIL AL DISPONER QUE: "EL PORTEADOR ES RESPONSABLE DE LA PÉRDIDA Y DE LA AVERÍA DE LAS COSAS QUE SE HAN ENTREGADO PARA EL TRANSPORTE".

SEGÚN ANTONIO SCIALOJA Y GIOSEPPE BRANCA AL COMENTAR EL MENCIONADO ARTÍCULO, OPINA QUE: "LA RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR ENCUENTRA SU DISCIPLINA EN LAS NORMAS GENERALES MENCIONADAS EN EL CÓDIGO CIVIL (ARTÍCULO 1218) EN CUESTIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL DEUDOR POR NO EJECUCIÓN O EJECUCIÓN INCORRECTA DE LA PRESTACIÓN DEBIDA.

LA DISCIPLINA DE LA RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR POR PÉRDIDA O AVERÍAS DE LAS MERCANCÍAS A ÉL CONSIGNADAS PARA EL --- TRANSPORTE SE INICIA CON LA ENUMERACIÓN DE QUE EL EXPEDIDOR RES- PONDE POR LA PÉRDIDA O AVERÍA, SI NO COMPROBABA QUE ÉSTA ES CON- SECUENCIA DE FUERZA MAYOR, POR LA NATURALEZA O DEFECTOS DE LA - MERCANCÍA TRANSPORTADA O DE SU EMBALAJE POR LA ACCIÓN DEL REMI- TENTE O DEL DESTINATARIO", (46)

4.1) EXENCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

EL PORTEADOR NO ES RESPONSABLE POR LA PÉRDIDA O AVE-- RÍAS DE LAS MERCANCÍAS, CUANDO SUCEDEN ESTOS ACONTECIMIENTOS -- POR CASOS FORTUITOS DE LA NATURALEZA, POR VICIOS PROPIOS DE LAS COSAS. POR SU EMBALAJE O POR HECHOS DEL REMITENTE O DESTINATA-- RIO, ASÍ LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 1693 DEL CÓDIGO CIVIL, AL DIS- PONER QUE: "EL PORTEADOR ES RESPONSABLE DE LA PÉRDIDA Y DE LA - AVERÍA DE LAS COSAS QUE SE HAN ENTREGADO PARA EL TRANSPORTE DES- DE EL MOMENTO EN QUE LAS RECIBE HASTA AQUEL EN QUE LAS ENTREGA AL DESTINATARIO, SI NO PRUEBA QUE LA PÉRDIDA O AVERÍA SE HA DE- RIVADO DE CASOS FORTUITOS, DE LA NATURALEZA, DE LOS VICIOS DE LAS MISMAS COSAS O DE SU EMBALAJE O DEL HECHO DEL REMITENTE O DEL - DESTINATARIO".

CITAS BIBLIOGRAFICAS

- 1) GARRIGUES JOAQUIN
CURSO DE DERECHO MERCANTIL
REVISADA CON LA COLABORACIÓN DE SÁNCHEZ CALERO FERNANDO
MÉXICO 1981, TOMO II, SEXTA EDICIÓN. PAGS. 210 Y 211

- 2) URIA RODRIGO
DERECHO MERCANTIL
MADRID 1958, 1A. EDICIÓN. PAG. 412
TALLERES DE SILVERIO AGUIRRE TORRES

- 3) GARRIGUES JOAQUIN
OB. CIT. PAG. 210

- 4) GARRIGUES JOAQUIN
OB. CIT. PAG. 211

- 5) URIA RODRIGO
OB. CIT. PAG. 413

- 6) BROSETA Y PONT MANUEL
MANUAL DE DERECHO MERCANTIL
MADRID 1974. 2A. EDICIÓN. PAG. 389
EDITORIAL TECNO

- 7) LANGLE EMILIO
TEMAS DE DERECHO MERCANTIL
MADRID 1942, 1A. EDICIÓN. PAG. 132-133
INSTITUTO EDITORIAL REUS.
- 8) GARRIGUES JOAQUIN
OB. CIT. PAG. 211
- 9) VICENTE Y GELLA AGUSTIN
LOS TÍTULOS DE CRÉDITO
MADRID 1942, SEGUNDA EDICIÓN. PAG. 174-175
LA ACADÉMICA
- 10) GARRIGUES JOAQUIN
TRATADO DE DERECHO MERCANTIL
MADRID 1955, TOMO II, 1A. EDICIÓN. PAGES. 789,790 Y 791
REVISTA DE DERECHOS MERCANTIL
- 11) BROSETA Y PONT MANUEL
OB. CIT. PAG. 388
- 12) GARRIGUES JOAQUIN
CURSO DE DERECHO MERCANTIL
REVISADA CON LA COLABORACIÓN DE SÁNCHEZ CALERO FERNANDO
MÉXICO 1981, TOMO II, SEXTA EDICIÓN. PAG. 213

- 13) IDEM. PAG. 213

- 14) GARRIGUES JOAQUIN
OB. CIT. 220

- 15) IDEM. PAG. 215

- 16) URIA RODRIGO
DERECHO MERCANTIL
MADRID 1958, 1A. EDICIÓN. PAG. 422
TALLERES DE SILVERIO AGUIRRE TORRES

- 17) BROSETA Y PONT MANUEL
MANUAL DE DERECHO MERCANTIL
MADRID 1974, 2A. EDICIÓN. PAGES. 388 Y 389
EDITORIAL TECNO

- 18) BROSETA Y PONT MANUEL
OB. CIT. 390

- 19) URIA RODRIGO
DERECHO MERCANTIL
MADRID 1958, 1A. EDICIÓN. PAG. 415

- 20) BROSETA Y PONT MANUEL
OB. CIT. PAG. 390
- 21) BROSETA Y PONT MANUEL
OB. CIT. PAG. 389
- 22) BIONDI MARIO
APUNTES DE DERECHO COMERCIAL
BUENOS AIRES 1951, 3A. EDICIÓN. PAG. 188
TIPOGRÁFICA ARGENTINA
- 23) MALARRIAGA CARLOS
TRATADO ELEMENTAL DE DERECHO COMERCIAL
BUENOS AIRES 1963, TOMO III, 3A. EDICIÓN. PAG. 13
TIPOGRÁFICA EDITORA ARGENTINA, S.A.
- 24) STANOWSKY MARCOS
TRATADO DE DERECHO COMERCIAL
BUENOS AIRES 1957, TOMO II, PAG. 181
TIPOGRÁFICA EDITORA ARGENTINA, S.A.
- 25) BIONDI MARIO
OB. CIT. PAG. 189

- 26) MALARRIAGA CARLOS
OB. CIT. PAG. 14
- 27) BIONDI MARIO
OB. CIT. PAG. 189
- 28) RODIERE RENE
DROIT DES TRANSPORTS
PARIS 1955, QUINTA EDICIÓN, PAG. 163
EDITIONS DU RECUEIL SIREY
- 29) RIPER GEORGES
TRATADO ELEMENTAL DE DERECHO COMERCIAL
TRADUCCIÓN FELIPE DE SOLA CANIZARES
BUENOS AIRES 1954, TOMO IV, 2A. EDICIÓN. PAG. 140
TIPOGRÁFICA EDITORA ARGENTINA
- 30) RODIERE RENE
OB. CIT. PAG. 163
- 31) ESCARRA JEAN
MANUEL DE DROIT COMMERCIAL
PARIS 1948
LIBRARIE DU RECUEIL SIREY

- 32) THALLER E.
TRAITÉ ELEMENTAIRE DE DROIT COMMERCIAL
PARIS 1931, HUITIÈME ÉDITION. PAG. 748
LIBRAIRE ARTHUR ROUSSEAU
- 33) LACOUR JEAN
PRÉCIS DE DROIT COMMERCIAL
PARIS 1954, NEUVIÈME ÉDITION. PAG. 297
LIBRAIRE DALLOZ
- 34) RODIERE RENE
OB. CIT. PAG. 168
- 35) LACOUR JEAN
OB. CIT. 297
- 36) ESCARRA JEAN
OB. CIT. 646
- 37) RODIERE RENE
OB. CIT. PAG. 168

- 38) RIPERT GEORGES
OB. CIT. PAG. 138
- 39) RIPERT GEORGES
OB. CIT. PAG. 144
- 40) RIPERT GEORGES
OB. CIT. PAG. 152
- 41) RIPERT GEORGES
OB. CIT. PAG. 147
- 42) STOLFI MARIO
LA LETTERA DI VETTURA
RIVISTA DE LA BANCA BORSA E TITULI DI CREDITO
MILANO ITALIA 1960, ANO XXIII. PAG. 513
DOTT. A. GUIRRE EDITORE
- 43) GIANNTASIO CARLO
SUI TITOLI RAPPRESENTATIVI DI MERCI
BANCA BORSA E TITULI DI CREDITO
RIVISTA DI DOTTRINA E GIURISPRUDENZA
MILANO ITALIA, ANNO XVI, FASC. II, PAGES. 242 Y 243
APRIL - GIUGNO.

44) STOLFI MARIO
OB. CIT. PAG. 514

45) STOLFI MARIO.
OB. CIT. PAG. 513

46) SCIALOJA ANTONIO E GIOSEPPE BRANCA
LIBRO CUARTO DE LLE OBBLIGAZION
BOLOGNA 1964 DEL TRASPORTO. PAG. 229
NICOLA ZANCHELLI EDITORE.

CAPITULO V

CONCLUSIONES

1) ENTENDEMOS POR CARTA DE PORTE UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS, YA QUE ES UN DOCUMENTO QUE REPRESENTA A LAS MERCANCÍAS Y QUE PERMITE A SU TENEDOR LEGÍTIMO DISPONER DE ESTAS MEDIANTE LA CIRCULACIÓN DE DICHO DOCUMENTO, INCLUSIVE CUANDO ESTOS SE ENCUENTREN EN CURSO DE RUTA.

2) LA CARTA DE PORTE COMO TÍTULO REPRESENTATIVO SE PUEDE EXPEDIR DE UNA FORMA NOMINATIVA A LA ORDEN Y AL PORTEADOR, CON ESTO EL LEGISLADOR PERMITE QUE SE PUEDA NEGOCIAR Y FUNCIONAR COMO TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS.

3) LA EXPEDICIÓN DE LA CARTA DE PORTE ES UNA OBLIGACIÓN QUE LA LEY LE IMPONE AL PORTEADOR, POR LO TANTO SU EXPEDICIÓN ES OBLIGATORIA.

4) TANTO LA CARTA DE PORTE ASÍ COMO EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE SON DOCUMENTOS IGUALES, TENIENDO COMO FUNCIONES LA DE PROBAR LA EXISTENCIA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE Y FUNCIONAR COMO TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS.

5) AMBOS DOCUMENTOS SON DOCUMENTOS CAUSALES O SEA NO SE DESVINCULAN DEL NEGOCIO QUE LES DIÓ ORIGEN, POR LO TANTO COMO DO-

CUMENTOS CAUSALES, TIENEN QUE PROBAR LA EXISTENCIA DEL CONTRATO - DEL CUAL NACEN, SIN PERDER SU CARACTERÍSTICA DE TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS.

6) EN AMBOS DOCUMENTOS NO SE REUNEN COMPLETAMENTE LAS NOTAS CARACTERÍSTICAS DE LOS TÍTULOS DE CRÉDITO POR SER COMO YA LO DIJIMOS DOCUMENTOS CAUSALES, NOTA CARACTERÍSTICA ESENCIAL DE LOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS.

7) LA CARTA DE PORTE AÉREO DE ACUERDO A LA CONVENCION DE VARSOVIA DE 1929, A LA QUE MÉXICO SE ADHIRIÓ EL 14 DE FEBRERO DE 1933, ES UN DOCUMENTO PROBATORIO DE LAS MERCANCÍAS EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL Y UN DOCUMENTO QUE PUEDE NEGOCIARSE Y ASÍ FUNCIONAR COMO TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS.

8) EN LA EDAD MEDIA (SIGLO XIII), ES CUANDO COMIENZAN LOS COMERCIANTES A NO ACOMPAÑAR A SUS MENSAJEROS EN EL TRANSPORTE DE SUS MERCANCÍAS, SURGEN MEJORES CAMINOS PARA TRANSPORTARLAS, ES CUANDO YA SURGE EN EL TRANSPORTE TERRESTRE LA CARTA DE PORTE, YA QUE DESDE LA ANTIGUEDAD COMO ANTECEDENTE DE ESTE DOCUMENTO LO ENCONTRAMOS EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, DOCUMENTO QUE SURGE AL INICIARSE LA EDAD MEDIA.

9) EL CÓDIGO DE COMERCIO ESPAÑOL DE 1829 ES EL 1ER. ORDENAMIENTO JURÍDICO QUE EMPIEZA A REGULAR A LA CARTA DE PORTE.

10) EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE ES LA FUENTE DE LA CARTA DE PORTE Y LO PODEMOS DEFINIR COMO "EL CONTRATO POR EL CUAL ALGUNO SE OBLIGA A TRANSPORTAR BAJO SU INMEDIATA DIRECCIÓN O LA DE SUS DEPENDIENTES POR TIERRA, POR AGUA, O POR AIRE, A PERSONAS, ANIMALES, MERCADERÍAS O CUALESQUIERA OTROS OBJETOS", DEFINICIÓN QUE TOMAMOS DEL ARTÍCULO 2646 DEL CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL.

11) LOS ELEMENTOS PERSONALES DE LA CARTA DE PORTE SON: EL PORTEADOR O SEA LA PERSONA QUE ASUME LA OBLIGACIÓN Y LA CORRESPONDIENTE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTE DE LAS MERCANCÍAS.

12) COMO SEGUNDO ELEMENTO PERSONALES EN LA CARTA DE PORTE ESTA EL CARGADOR Y ES LA PERSONA QUE SE ENCARGA DE ENTREGAR AL PORTEADOR LAS MERCANCÍAS QUE DEBEN SER TRANSPORTADAS.

13) Y COMO TERCER ELEMENTO ESTÁ EL CONSIGNATARIO, Y ES LA PERSONA QUE TIENE EL DERECHO A QUE SE LE ENTREGUEN LAS MERCANCÍAS CONSIGNADAS EN LA CARTA DE PORTE.

14) EN LA CARTA DE PORTE NOMINATIVA SE DESIGNA A UNA PERSONA COMO LEGITIMADA A RECLAMAR UNA CANTIDAD DETERMINADA DE MERCANCÍAS QUE SE ENCUENTRAN DESIGNADAS EN LA CARTA DE PORTE, Y PARA SU TRANSMISIÓN SE NECESITA EL ENDOSO DEL DOCUMENTO Y LA COOPERACIÓN DEL OBLIGADO EN LA CARTA DE PORTE, EL CUAL DEBERÁ LLEVAR UN REGISTRO DE LAS CARTAS DE PORTE EMITIDAS.

15) CUANDO LA CARTA DE PORTE ES A LA ORDEN, SE DESIGNA A UNA PERSONA DETERMINADA PARA RECLAMAR LAS MERCANCÍAS CONSIGNADAS EN LA CARTA DE PORTE, SU TRANSMISIÓN SE EFECTUA A TRAVÉS DEL ENDOSO DEL DOCUMENTO, SIN QUE SE REQUIERA ALGUN REGISTRO DE LAS CARTAS EMITIDAS.

16) EN LAS CARTAS DE PORTE AL PORTADOR NO FIGURA EL NOMBRE DE UN POSEEDOR DETERMINADO, Y SU TRANSMISIÓN SE EFECTUA POR LA SIMPLE TRADICIÓN DEL DOCUMENTO.

17) EN EL DERECHO ESPAÑOL SE REGULA A LA CARTA DE PORTE COMO UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS EL CUAL PUEDE EXPEDIRSE EN UNA FORMA NOMINATIVA A LA ORDEN O AL PORTADOR.

18) EN EL DERECHO ARGENTINO LA EXPEDICIÓN DE LA CARTA DE PORTE ES FACULTATIVA TANTO PARA EL PORTEADOR, ASÍ COMO PARA EL CARGADOR, PERO CUANDO UNA DE LAS PARTES LA EXIGE LA OTRA TIENE LA OBLIGACIÓN DE OTORGARLA, CONVIRTIÉNDOSE EN TÍTULO LEGAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

PUDIÉNDOSE EXPEDIR DE UNA MANERA NOMINATIVA A LA ORDEN O AL PORTEADOR, DANDO LUGAR A QUE LA CARTA DE PORTE PUEDA NEGOCIARSE Y ASÍ FUNCIONAR COMO TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS.

19) LA EXPEDICIÓN DE LA CARTA DE PORTE EN LA PRACTICA MERCANTIL EN EL DERECHO FRANCÉS ES OBLIGATORIA PUDIENDO UTILIZARSE

COMO UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS Y SIRVIENDO ASÍ COMO UN DOCUMENTO PARA TRANSMITIR LA PROPIEDAD DE LAS MERCANCÍAS.

20) EN LA LEGISLACIÓN FRANCESA, EN LA PRACTICA HA CAÍDO EN DESUSO LA CARTA DE PORTE A LA ORDEN O AL PORTEADOR TENIENDO UNA MAYOR ACEPTACIÓN LA CARTA DE PORTE NOMINATIVA. LA FORMA DE TRANSMITIR ESTE DOCUMENTO ES A TRAVÉS DE LA CESIÓN DE CRÉDITOS.

21) EN EL DERECHO ITALIANO EXISTE UN DOCUMENTO QUE PUEDE UTILIZARSE COMO SUBSTITUTO DEL DUPLICADO DE LA CARTA DE PORTE, Y SE LLAMA EL RECIBO DE CARGA.

22) AMBOS DOCUMENTOS SON TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS Y SOLAMENTE SE PUEDEN EXPEDIR CON LA CLÁUSULA A LA ORDEN, Y SU TRANSMISIÓN SE EFECTÚA A TRAVÉS DE ENDOSO.

CAPITULO VI

BIBLIOGRAFIA

- 1) ASCARELLI TULIO
DERECHO MERCANTIL
TRADUCCIÓN DE FELIPE DE J. TENA, 1A. EDICIÓN.
MÉXICO 1940.
- 2) ASCARELLI TULIO.
TRATADO GENERAL DE LOS TÍTULOS DE CRÉDITO.
TRADUCCIÓN DE RENE CACHAUX SANABRIA, 1A. EDICIÓN.
MÉXICO 1947.EDITORIAL JUS.
- 3) BARRERA GRAF JORGE.
DICCIONARIO JURÍDICO.
EDITADO POR EL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS.
MÉXICO 1983.U.N.A.M.
- 4) BARRERA GRAF JORGE.
ESTUDIOS DE DERECHO MERCANTIL.
DERECHO BANCARIO.DERECHO INDUSTRIAL.
MÉXICO 1958.1A.EDICIÓN.EDITORIAL PORRUA.
- 5) BARRERA GRAF JORGE.
INTRODUCCIÓN AL DERECHO MERCANTIL.
DERECHO MERCANTIL.MÉXICO 1981.1A.EDICIÓN.
U.N.A.M.
- 6) BIONDI MARIO.
APUNTES DE DERECHO COMERCIAL.
BUENOS AIRES 1951.3A EDICIÓN.
TIPOGRAFICA ARGENTINA S.A.

- 7) BOLAFIO LEON
DERECHO COMERCIAL
TRADUCCIÓN SNATIAGO SENTIES MELENDO
BUENOS AIRES, TOMO I, VOL. I, 1A. EDICIÓN
BUENOS AIRES ARGENTINA
- 8) BROSETA Y PONT MANUEL
MANUAL DE DERECHO MERCANTIL
MADRID 1974, 2A. EDICIÓN. EDITORIAL TECNOS.
- 9) CERVANTES AHUMADA PAUL
TÍTULOS DE CRÉDITO
MÉXICO 1978, 10A. EDICIÓN
EDITORIAL HERRERO.
- 10) CHORLEY AND GILES
DERECHO MARÍTIMO
TRADUCCIÓN DE SÁNCHEZ CALERO FERNANDO
BARCELONA 1962
BOSCH CASA EDITORIAL
- 11) ESCARRA JEAN
MANUEL DE DROIT COMMERCIAL
PARIS 1948, N° D'EDITION VOL. 2
LIBRAIRE DU RECUEIL SIREY.
- 12) GARRIGUES JOAQUÍN
CURSO DE DERECHO MERCANTIL
MÉXICO 1977, 6A. EDICIÓN
EDITORIAL PORRUA.

- 13) GARRIGUES JOAQUIN
TRATADO DE DERECHO MERCANTIL.
MADRID 1955, TOMO II, 1A. EDICIÓN.
REVISTA DE DERECHO MERCANTIL.
- 14) GIANNOTTASIO CARLO.
SUI TITOLI RAPPRESENTATIVI DI MERCI.
BANCA VORSA E TITOLI DI CRÉDITO.
RIVISTA DI DOTTRINA E GIURISPRUDENZA.
MILANO ITALIA, ANNO XVI, FASC. II, APRIL GIUGNO.
- 15) LACOUR LEON.
PRÉCIS DE DROIT COMMERCIAL.
PARIS 1954, NEUVIEME EDITION.
LIBRAIRE DALLOZ.
- 16) LANGLE EMILIO.
TEMAS DE DERECHO MERCANTIL.
MADRID 1942, 1A EDICIÓN.
INSTITUTO EDITORIAL REUS.
- 17) LORENZO BENITO.
MANUAL DE DERECHO MERCANTIL.
MADRID 1924, TOMO II, 3A. EDICIÓN.
VICTORIA JUÁREZ EDITORES.
- 18) MALARRIAGA CARLOS.
TRATADO ELEMENTAL DE DERECHO COMERCIAL.
BUANOS AIRES 1963, TOMO II, 3A. EDICIÓN.
TIPOGRAFICA EDITORA ARGENTINA S.A.
- 19) MANTILLA MOLINA L. ROBERTO.
TÍTULOS DE CRÉDITO.
MÉXICO 1973, 2A. EDICIÓN.
EDITORIAL PORRUA.

- 20) MAPELLI ENRIQUE.
LA CARTA DE PORTE AÉREO, SEGÚN LA CONVENCION DE VARSOVIA DE
VARSOVIA DE 1929.
REVISTA JURÍDICA DE BUENOS AIRES.
NO. I-III ENERO-DICIEMBRE 1969.
BUENOS AIRES ARGENTINA.
- 21) MARGADANT FLORIS.
DERECHO PRIVADO ROMANO.
MÉXICO 1979, 9A. EDICIÓN.
EDITORIAL ESFINGE.
- 22.) MAZEUD M.H.YL.
TRATADO TEÓRICO PRÁCTICO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y CON
TRACTUAL. TRADUCCIÓN DE CARLOS VALENCIA ESTRADA.
TOMO I. EDITORIAL COLMEX.
- 23) MONTES ANGEL CRSTOBAL.
CURSO DE DERECHO ROMANO.
DERECHO DE LAS OBLIGACIONES.
VENEZUELA 1964, 1A. EDICIÓN.
IMPRESA UNIVERSITARIA DE CARACAS.
- 24) OLVERA DE LUNA OMAR.
CONTRATOS MERCANTILES.
MÉXICO 1983, 1A. EDICIÓN.
EDITORIAL PORRUA.
- 25) REHME PAUL.
HISTORIA UNIVERSAL DEL DERECHO MERCANTIL.
TRADUCCIÓN E. GOMEZ ORBANEJA.
MADRID 1045, 1A. EDICIÓN.

- 26) RIPERT GEORGES.
TRATADO ELEMNTAL DE DERECHO COMERCIAL.
TRADUCCIÓN DE FELIPE DE SOLÁ CAÑIZARES.
BUENOS AIRES 1954, TOMO IV, 2A. EDICIÓN.
TIPOGRAFICA EDITORA ARGENTINA.
- 27) RIVAROLA MARIO.
TRTADO DE DERECHO COMERCIAL ARGENTINO.
ARGENTINA 1939, PRIMER VOLÚMEN, 1A. EDICIÓN.
CIA. ARGENTINA DE EDITORES.
- 28) RODIERE RENE.
DROIT DES TRASNPORTS.
PARIS 1955, 5A. EDICIÓN.
EDITIONS DU RECUEIL SIREY.
- 29) RODRIGUZ RODRIGUEZ JOAQUIN.
CURSO DE DERECHO MERCANTIL.
MÉXICO 1982, TOMO I-II, 16A. EDICIÓN.
EDITORIAL PORRUA.
- 30) SATANOWSKY MARCOS.
TRATADO DE DERECHO COMERCIAL.
BUENOS AIRES 1957, TOMO II.
TIPOGRAFICA EDITORA ARGENTINA S.A.
- 31) SCIALOJA ANTONIO E GIOSEPPE BRANCA.
COMMENTARIO AL CÓDICE CIVILE.
LIBRO CUARTO DELLE OBBLIGAZIONI.
DEL TRASPORTO. BOLOGNA 1964.
NICOLA ZANCHELLI EDITORE.

- 32) SCHMITT CARL.
TIERRA Y MAR.
CONSIDERACIONES SOBRE LA HISTORIA UNIVERSAL.
TRADUCCIÓN DE RAFAEL HERNANDEZ QUINTANILLA.
MADRID 1952. INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS.
- 33) SCRUTTON T.E.
CHARTERPARTIES AND BILLS OF LADING.
LONDON 1931- SWUET AND MAXWELL.
- 34) STOLFI MARIO.
LA LETTERA DI VETURA.
RIVISTA DE LA BANCA BORSA E TITOLI DI CRÉDITO.
MILANO ITALIA 1960, ANNO XXIII.
DOTT. A. GIUFFRÉ EDITORE.
- 35) TENA DE J, FELIPE.
DERECHO MERCANTIL MEXICANO.
MÉXICO 1967, 6A. EDICIÓN.
EDITORIAL PORRUA.
- 36) THALLER E.
TRAITÉ ELEMENTAIRE DE DROIT COMMERCIAL.
PARIS 1931. HUITIÈME ÉDITION.
LIBRAIRE ARTHUR ROUSSEAU.
- 37) URÍA RODRIGO.
DERECHO MERCANTIL.
MADRID 1958, 1A. EDICIÓN
TALLERES DE SILVERIO AGUIRRE TORRE.
- 38) VARA DE PINA RAFAEL.
ELEMENTOS DE DERECHO MERCANTIL MEXICANO.
MÉXICO 1970, 4A. EDICIÓN. EDITORIAL PORRUA.

- 39) VAZQUEZ DEL MERCADO ALBERTO.
CONTRATOS MERCANTILES.
MÉXICO 1982, 1A. EDICIÓN.
EDITORIAL PORRUA.
- 40) VICENTE Y GELLA AGUSTIN.
LOS TÍTULOS DE CRÉDITO.
MADRID 1942, 2A. EDICIÓN.
TIP. LA ACADEMICA.
- 41) VIDELA ESCALADA FEDERICO:
LA CARTA DE PORTE AÉREO.
REVISTA DEL INSTITUTO DE DERECHO COMERCIAL Y DE LA NAVEGACIÓN.
No-2 NOVIEMBRE 1960.
LA PLATA ARGENTINA.
- 42) VIVANTE CESAR.
DERECHO COMERCIAL. DEL CONTRATO DE SEGURO, DE LA PRENDA, DEL DE-
PÓSITO EN LOS ALMACEBES GENERALES.
TRADUCCIÓN SENTIES MELENDO SANTIAGO.
BUENOS AIRES 1952, VOL. II, TOMO 15,
EDIAR SOC. ANON. EDITORES.

LEYES Y CODIGOS.

1. LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN
2. LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARTÍTIMO

CODIGOS

1. CÓDIGO DE COMERCIO ESPAÑOL 1829.
2. CÓDIGO DE COMERCIO MEXICANO 1854
3. CÓDIGO DE COMERCIO MEXICANO 1889
4. CÓDIGO DE COMERCIO ESPAÑOL 1885
5. CÓDIGO DE COMERCIO ARGENTINO 1890
6. CÓDIGO DE COMERCIO FRANCÉS 1808
7. CÓDIGO CIVIL ITALIANO 1942
8. CÓDIGO DE HAMURABI
9. ORDENANZAS DE BILBAO