

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

T E S I S

Que para obtener el titulo de

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

JOSE LUIS OLVERA SANCHEZ

México, D.F.

1988.



Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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

## EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

### CAPITULO I      ANTECEDENTES

- A). FENICIA
- B). GRECIA
- C). ROMA
- D). MEXICO

### CAPITULO II      DE LOS CONTRATOS EN GENERAL

- A). CONCEPTO
- B). CLASIFICACION
- C). ELEMENTOS
- D). CONTRATOS MERCANTILES

### CAPITULO III      CONTRATO DE TRANSPORTE

- A). DIVERSOS TIPOS DE CONTRATO
- B). CLASIFICACION
- C). CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL, CONCEPTO
- D). MARCO LEGAL

### CAPITULO IV      CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

- A). DEFINICION
- B). MARCO JURIDICO
- C). FORMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

## **CAPITULO I**

### **ANTECEDENTES**

Si en el calendario de la creación nos remontáramos a la aparición del hombre, sería escalar algunas fechas que no pasan del millón de años. La hora cero en el reloj de la vida se estaba ya marcando. La naranja del mundo giraba - incansable y, sin sentir en su congoza el menor estremecimiento de vida; sin embargo, las condiciones se dieron y la periferia terrestre preparaba la sustancia viva cuyo latido no se haría esperar: era la evolución.

El hombre se fue elevando muy lentamente en el mundo de la naturaleza; desde un lugar inferior hasta una posición de supremacía. Varias son las aptitudes que distinguen al hombre de los demás seres de la creación: puede fabricar herramientas, pensar, comunicar sus ideas y experiencias. De estudios realizados por arqueólogos han demostrado que los primeros hombres poseyeron tales aptitudes vivieron hace medio millón de años, pero hace aproximadamente 35000 años, se produjo un cambio profundo en la contextura material del hombre y una aceleración en su proceso evolutivo. Las culturas de esta nueva fase vienen a cerrar los primeros capítulos de la evolución humana, con un hombre verdaderamente moderno: el "homo sapiens".

Durante esta etapa, las herramientas compuestas revelan una mayor destreza en su fabricación y uso, empezando-

se a utilizar principios mecánicos elementales, como la rotación y el apalancamiento. Estos adelantos, al parecer tan -- simples fueron decisivos para el futuro desarrollo del hombre pues le permitieron asegurar el éxito en la vida.

Miles de años tardó el hombre en conquistar los -- primeros elementos de la civilización y los grandes movimientos migratorios de las razas dieron ocasión al invento del -- carro o vehículo de ruedas; uno de los más trascendentales progresos de la humanidad primitiva. Ante las grandes distancias que a veces tenían que recorrer, se vieron en la necesidad -- de inventar un artefacto para transportar a las mujeres, niños, utensilios y pieles para construir sus cabañas.

En definitiva el invento más estupendo de la humanidad fue: ¡una rueda!, un disco de madera con un agujero en el centro y un eje alrededor del cual gira. ¿Cuántas consecuencias del invento de este simple artefacto?

Una vez inventada la rueda, ya el carro fue perfeccionándose gradualmente y el progreso de la humanidad hacia una vida mejor ha estado definitivamente ligada a la evolución del transporte, que facilitó el intercambio de lenguas, ideas, religiones y productos en general.

## FENICIA

Hay restos muy antiguos que demuestran como en Fenicia hubo pobladores desde los tiempos prehistóricos, aunque no parecen haber sido de raza semítica. Al irrumpir en estos lugares, los Fenicios dominaron a los oriundos y formaron una cultura característica que le dió una fisonomía propia.

La expresión Griega "FOENS", fué usada para designar a este pueblo llamado por eso Fenicio, aunque el vocablo Griego puede referirse a la palmera o a un tinte rojo que -- vendían los mercaderes Fenicios.

Es definitivo que los Fenicios nunca llegaron a -- constituir una gran potencia militar, en virtud que sus actividades más destacadas como las del comercio y la navegación, constituyeron tareas inclinadas a la paz, ya que orientaban sus empresas a la comercialización con Asia, el norte de -- Africa y la parte sur de Europa, para lo cual contaban con -- una amplia red de colonias distribuidas en toda la cuenca -- del Mediterráneo, que eran sitios o puntos de contacto con -- las poblaciones nativas, a las que les compraban sus productos y a les vendían las mercancías de que eran portadores, --

su comercio era variado y nutrido; comerciaban con las poblaciones griegas infinidad de objetos de lujo como bandejas labradas en bronce y plata, peines de marfil con figurillas de animales esculpidas, joyas y adornos femeninos.

En este renglón los Fenicios dieron una gran aportación al derecho marítimo: "La institución que recogida por el derecho romano, puesto que no dejaron nada escrito relativo a sus reglas mercantiles, pasa y llega actual, es decir "LEX RODHIA DE IACTU", por la cual todos los propietarios de las mercancías cargadas de un navío deben contribuir o reparar las pérdidas sufridas por algunos de los propietarios cuyas mercancías se arroje o echen al mar para salvar el navío"(1). Que es el antecedente directo del artículo 886 y siguientes del Código de Comercio, y el título IV de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo. (artículo 237 y relativos)

---

(1) Vazquez del Mercado, Oscar. "CONTRATOS MERCANTILES". Editorial Porrúa. México 1985. p. 4.

## GRECIA

Si el mundo Egeo careció de unidad política. Tuvo en cambio unidad cultural. Esa civilización, como la de los Fenicios en oriente, fue esencialmente industrial y mercantil. las ciudades del mar Egeo se enriquecieron principalmente por el comercio marítimo y el trabajo industrial.

Antes que los Griegos se convirtieran en marinos - comerciantes y colonizadores, en competencia con los Fenicios, estos habían dominado el tráfico del mar Egeo, llevando a los Griegos los productos de la industria Oriental. La actividad económica de los Griegos estimulada de tal modo, pronto habría de convertirlos en rivales afortunados de sus maestros en el tráfico marino.

Además, el comercio Fenicio puso en contacto a los Griegos con las civilizaciones orientales cuya influencia favoreció el progreso cultural de los Griegos. Pero el gran servicio que los Fenicios hicieron a Grecia, fue el aporte del alfabeto. Los Fenicios habían simplificado los sistemas de escritura creando un sistema alfabético de 22 signos. Con leves modificaciones los griegos adoptaron esta escritura de la que derivan los alfabetos modernos. La adopción de este -

sistema de escritura contribuyó a transformar fundamentalmente la vida intelectual de los Griegos.

En muchos aspectos como se ve, los Griegos fueron discípulos de los Fenicios, a los que muy pronto habrían de superar.

En la actividad mercantil, antes monopolio de los Fenicios, los Griegos rivalizaron con ellos, extendiendo su comercio por todo el Mediterráneo que favoreció el desarrollo de la navegación: los Griegos revelaron notables condiciones de navegantes, construyeron barcos más rápidos que los usados por los Fenicios; ellos fueron los inventores de los llamados "trirremes", estos eran impulsados por tres filas de remos distribuidas en puentes superpuestos.

La colonización Griega estimuló al comercio de modo extraordinario y, como necesaria consecuencia, este progresó considerablemente. Los Griegos comercializaron con los puntos más apartados del Mediterráneo, conectando así las regiones pobladas por los bárbaros con las colonias próximas - que se convirtieron en mercados de gran movimiento, en los cuales los Griegos adquirían los productos naturales del lugar como lanas, minerales, pieles, ect., y entregaban en cambio, los productos de su industria: armas, utensilios de

metal, joyas, vasos pintados, etc..

Este progreso económico en el mundo Griego se aceleró al aparecer la moneda. La que facilitó las transacciones mercantiles y creó un nuevo tipo de riqueza.

Hasta entonces la riqueza había consistido en tierras y rebaños, pero ahora surgirían personas enriquecidas en el comercio y la industria, cuyo capital se medía por la cantidad de monedas que poseían.

Estos nuevos ricos fueron rivales amenazadores para la clase noble, que gobernaban las ciudades Griegas, pues aspiraban a compartir con ellos sus privilegios políticos.

En cambio, el uso de la moneda perjudicó muchísimo a la clase de los pequeños rurales, por el desarrollo del préstamo a intereses y a la usura, que benefició a los grandes terratenientes, quienes prestaban su dinero bajo condiciones de extrema severidad. El deudor que no pagaba perdía propiedad y hasta su libertad, pues se convertía en esclavo de su acreedor. Así se formó una numerosa clase pobre, de gentes endeudadas dispuestas a recurrir a la violencia para terminar con la opresión económica que pesaba sobre ellos.

En definitiva como lo comentara Demóstenes en alguno de sus discursos, la existencia de una regulación en el préstamo, transporte, copropiedad marítima etc.. "Más la principal característica del Derecho Mercantil Griego estriba en haber sido, ante todo y sobre todo Derecho Marítimo. Para aquellos hombres de temple heróico, el verdadero comerciante es quien se lanza a la mar arriesgando la vida en busca de riqueza".(3)

(3) Langle y Rubio, Emilio. "Manual de Derecho Mercantil" Español. tomo I. Barcelona 1950. p. 103.

## R O M A

Cuna del Derecho, pueblo guerrero que influyó con su cultura, lengua y costumbres en otros pueblos, nace "el 21 de Abril del año 753 A. de J. C., cuando aventureros de diversas razas se unieron para establecer los cimientos de la nueva ciudad, bajo la dirección de los hermanos"(4): Rómulo y Remo.

Rómulo fue el primer gobernante de Roma (753-717 A. de J.C.), no obstante el carácter guerrero y de haber querido convertirse en el organizador de la milicia, durante su gobierno, la ciudad parece crecer más por la absorción de elementos forasteros que por conquistas de nuevos territorios. Cuenta la historia (o leyenda), que Rómulo desapareció de un modo sobrenatural ya que "el cielo se cubrió de espesas nieblas y, en medio de truenos y relámpagos, el fundador de Roma fue arrebatado por los dioses"(5).

El rey sacerdote Numa Pompilio (717-673 A. de J.C.) sucesor de Rómulo, le tocó unificar y consolidar a la pobla-

(4) Floris Margadant, Guillermo. "Derecho Romano" Editorial Esfinge. Mexico 1960. p. 19.

(5) Historia Universal. Salvat Editores. España 1960. p. 15.

ción que ante todo era una organización profundamente religiosa. El fijó los días en fastos y nefastos, en estos últimos no se debían de ejecutar actos jurídicos o comerciales.

A la muerte de Numa Pompilio, la asamblea de ancianos (Senado), elige como nuevo gobernante al romano Tulio -- Hostilio (673-640 A. de J.C.), que era guerrero por excelencia.

El cuarto rey romano Anco Marcio (641-616 A. de J. C.), nieto de Numa Pompilio, manifestó su interés al igual que su abuelo, por las cosas religiosas, a él se le atribuye el primer puente sobre el río Tíber, para comunicar a la ciudad con el barrio de Janículo.

Así fue el crecimiento de Roma, extendiéndose a -- los lados del Tíber y conquistando a sus vecinos; pero a pesar de su engrandecimiento, "Roma no fue una ciudad comercial ni se convirtió en centro comercial"(6), su típico carácter de acumulación desordenada de casas no le daba forma alguna, si bien es "cierto que la ciudad creció hasta alcanzar un tamaño sin paralelo en la historia, y necesitaba enormes importaciones de alimentos para mantener a su población. Sin embargo, esas importaciones llegaban a ella en concepto de tribu-

(6) Clive Day, Ph. D. "Historia del Comercio"  
Fondo de Cultura Económica, México 1941. p. 23.

to de los países conquistados. Las exportaciones de Roma eran de poca importancia, y no llegó a edificar un gran comercio de transporte y de expedición que hubiera hecho de ella el centro de intercambio de otros pueblos"(7), no con esto se quiere decir que este pueblo haya sido de parásitos, sino -- por el contrario, que gracias a su destreza en el arte militar(8), y a la gran capacidad de organización y administración que poseían, lograron vivir a expensas del trabajo de aquellos que habían sometido. Los últimos tres reyes fueron quienes urbanizaron aquella agregación, dándole el aspecto de una verdadera ciudad con calles y edificios, pero la principal obra de los siete reyes que gobernaron a Roma fue el haber levantado esa gran ciudad en las colinas desiertas que ellos encontraron.

Por otro lado, enriquecieron a la rueda con un sistema de dirección, por el cual las dos ruedas delanteras y su eje pueden girar como un todo, alrededor de un eje vertical, esto vino a facilitar enormemente la conducción de sus carretas; principio que se sigue utilizando hasta nuestros días.

(7) Clive Day, Ph. D., "Historia del Comercio"  
Fondo de Cultura Económica. México 1941. p. 23.

(8) Castillejo Jose. "Historia del Derecho Romano"  
Librería General de Victoriano Suárez, España 1935. p. 96.

Son los Romanos a quienes se considera como los -- primeros constructores de excelentes caminos para fines militares, obras que también fueron usadas como grandes rutas comerciales. Además de las rutas terrestres, también desarrollaron las marítimas. Contaban con una impresionante flota - de galeras para transportar las mercancías desde sus colonias hasta Roma y viceversa.

Los Romanos se caracterizaron por su genio creador del Derecho, si bien es cierto que Roma no fue un centro de gran movimiento comercial, para el cual no creó propiamente un Derecho, quizá por el desprecio que en cierta forma tenían hacia él y por "el perjuicio de que el tráfico mercantil era indigno de los hombres libres"(9), ya que no consideraban al comercio una actividad exclusiva de los ciudadanos, sino que era permitido a los extranjeros domiciliados en Roma o que venían a ella, o bien, por las amplias facultades que tenía el pretor para modificar, adicionar o adaptar las instituciones jurídicas a las aspiraciones de la vida comercial, dando así una satisfactoria solución a los diversos casos; "en realidad los romanos no hicieron distinción entre el derecho civil y el derecho mercantil"(10).

(9) Langle y Rubio, Emilio. Ob. cit. p. 105.

(10) Vázquez del Mercado, Oscar. "Contratos Mercantiles" Editorial Porrúa. México 1985. p. 5.

## MEXICO

### EPOCA ANTIGUA

Los conquistadores a su llegada al territorio - "MESHICA", encontraron un Régimen Político-Económico estable, con un comercio de gran importancia; pero, para recordar la suma importancia del comercio en el México antiguo, no es necesario ir a fuentes muy especializadas, ya que el mismo Bernal Díaz del Castillo, en su "HISTORIA VERDADERA DE LA CONQUISTA DE LA NUEVA ESPAÑA", es incapaz de ocultar su sorpresa al describir la sofisticada organización del mercado de TLALTELOLCO.

Los "TENOSHCAS", trataron siempre de tener rutas comerciales y tributarias en las mejores condiciones posibles, además de que fueran fácilmente reconocibles. las indicaciones en las rutas no sólo eran señales dejadas por los transeúntes anteriores. sino que también utilizaban mapas dibujados sobre telas de algodón, papel de amate o pieles. Se puede afirmar que por primitivos que fueran los caminos, satisfacían plenamente las necesidades de sus pobladores.

Los caminos mencionados impulsaron en gran medida

las relaciones del comercio, actividad que en los tiempos cercanos a la conquista se practicaba en todo el territorio mexicano, pues existía un gran número de rutas comerciales.

Con respecto a las vías de comunicación urbana, fueron grandes calzadas, calles en forma de canales navegables, transitadas por pequeñas canoas.

"El ser humano, las canoas y las balsas constituyen el transporte, tanto urbano como foráneo; sin embargo, fue el hombre el principal transportista, según referimos, y se constituían caravanas o grupos de mercaderes, tamemes o topiles (esclavos cargadores) y hacían las expediciones perfectamente organizadas; no sólo para protegerse, sino para desplazar las mercancías en arcas tejidas de cañas fuertes (petlacalli), o en otros armazones ad hoc (huacalli), que cargaban a costas los indios denominados Tamemes"(11).

Los "POCHTECAS" o comerciantes aztecas lograron ser reconocidos por los nobles, como una clase de importancia primordial para el desarrollo de las funciones del pueblo, y ser equiparados, en privilegios y prestigio a ellos.

---

(11) López Rosado, Diego G., "HISTORIA DEL PENSAMIENTO ECONOMICO EN MEXICO". Textos Universitarios. 1969. p. 17.

Ya que si tomamos en cuenta que la actividad del comercio, - al igual que en los pueblos de la más remota antigüedad; en el México antiguo fue también la causa motora de diversas - transformaciones socioculturales. Cuando los comerciantes regresaban de visitar pueblos extranjeros y regiones lejanas - trayendo las maravillas que ahí encontraban, en los gobernantes se excita la ambición por extender su dominio hasta esas regiones productoras de tales mercancías. En virtud que - ellos eran los únicos que habían visitado tales regiones, conocían la situación geográfica, así como la estructura política, e inclusive el lenguaje. De ésta forma los comerciantes fueron los individuos más adecuados para servir como espías y grupos de avanzada, jugando un papel preponderante en las estrategias de guerra.

El profesor Vázquez Arminio, comenta que "en el -- mundo azteca había dos clases de comercio, por una parte el metropolitano o local y por otra el foráneo o exterior"(12). Asimismo, nos dice que en cada parcialidad o división política existía un templo y un palacio. los primeros, fueron sustituidos por las iglesias en la época de la colonia, y los palacios, el tiempo los destruyó. Además de éstas dos edificaciones de gran importancia, en la parcialidad existían espa

(12) Vázquez Arminio, Fernando. "DERECHO MERCANTIL".  
Porrúa, 1977. p.3.

cios dedicados al tianguis, en estos podían comerciarse toda clase de productos, estando prohibido realizarlo fuera del - perímetro dedicado a él. Dicha prohibición tenía un carácter religioso y político. Se consideraba un deshonor al dios del comercio "YACATECUTLI", no asistir al tianguis. Además, en - estos lugares era donde se cobraban los tributos por lo que era de suma importancia para el gobierno que todos asistieran.

Es conocido que los "AZTECAS" tenían su mercado en el centro de la ciudad; sin embargo cuando el reino de Tlaltelolco paso a formar parte del Imperio "MEXICA", su mercado - reconocido como el más importante, desplazó de su lugar de - importancia al mercado del centro de los "AZTECAS".

Los días para comerciar generalmente eran cada cinco días en los diferentes mercados del Imperio; aunque el de TLALTELOLCO, por su importancia era permanente dándose el - mercado mayor cada veinte días, al que acudían unas sesenta mil personas. Afirma Bernal Díaz del Castillo que "entre nosotros hubo soldados que habían estado en muchas partes del mundo y en Constantinopla y en toda Italia y Roma, y dijeron que plaza también compasada con tanto concierto y tamaño, y\_

lleno de tanta gente no habían visto".(13)

Estos mercados antiguos nos hacen recordar a los tianguis modernos; pues en ambos casos los puestos eran desarmables, cubiertos con mantas para resistir el sol y la lluvia: se acomodaban en hilera para dejar una calle o pasillo para que pudieran pasar o transitar los compradores.

Al lado de los pequeños y medianos comerciantes que normalmente acudían a los mercados los días de plaza mayor, existieron tratantes poderosos "POCHTECAS", dedicados a realizar el comercio exterior con los pueblos del sur; los que poseían la mayoría de los productos y riquezas que deseaban.

Estas expediciones "en caravanas que llegaron hasta los actuales territorios de Costa Rica y Panamá"(14), eran planeadas, organizadas y dirigidas por los señores comerciantes y para ello se convocaban a todos los "POCHTECAS" que quisieran participar, junto con ellos iban los "comer--

---

(13) Díaz del Castillo, Bernal. "HISTORIA VERDADERA DE LA CONQUISTA DE LA NUEVA ESPAÑA". Porrúa. 1976. p.173.

(14) Vázquez Atencio, Fernando. p.103.

ciante disfrazados", que además de comerciar realizaban "labores de espionaje".

Es importante hacer notar que la clase "POCHTECA" - era una clase acomodada; sin embargo los integrantes de ésta clase, en principio se reclutaban de entre la gente común. - Aquellos que lograban ingresar, se introducían a un grupo -- muy cerrado con preponderancia económica y social, que habitaban barrios particulares y usaban indumentarias características y distintivas.

"Para dirimir controversias que pudieran surgir entre los traficantes había comisarios o alguaciles"(15), que además de cuidar el orden en la plaza, deambulaban por todo el mercado realizando sus funciones: entre otras estaba la de fijar el precio de lo que se compraba y se vendía, la resolución de los conflictos era rápida y las penas muy severas.

Los gastos que causaba la seguridad del mercado y otros derivados de la misma actividad, eran sufragados con impuestos que los comerciantes tenían que pagar al entrar al mercado para vender sus productos.

---

(15) Vásquez Arminio, Fernando. Ob. cit. p. 99.

Pero la estructura descrita acerca del comercio -- fue modificada con la conquista y sus consecuencias. En aquella época en España imperaban las ideas mercantilistas, las cuales favorecían un comercio dirigido y de monopolio, además abogaban por la concesión de privilegios a aquellos que fueran de ascendencia peninsular o de origen peninsular.

Propiamente dicho lo que se puede considerar como el comercio exterior de la nueva España, nace con el descubrimiento de América, aunque se debiera decir que con el comercio exterior se descubrió América. Recordemos que el descubrimiento mismo fue una consecuencia de la búsqueda de nuevas rutas comerciales con los pueblos poseedores de las ricas especies.

Sólo hay que recordar que, desde tiempos antiguos el comercio y el poder económico se han vinculado muy estrechamente, se puede afirmar que el comercio exterior fue patrocinado por los monarcas y la aristocracia, "en su constante lucha por la hegemonía por el poder. De las arcas reales y de los tesoros de los señores feudales y burgueses, salieron los fondos para financiar los viajes de descubrimiento".  
(16).

(16) Tardiff, Guillermo. "HISTORIA GENERAL DEL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO". Porrúa, México 1968. p. 20.

La colonización Española en México, tuvo profundas repercusiones en el sistema de comunicaciones y transportes, dando como resultado inmediato la introducción de animales de tiro y carga, así como el uso de palanquines y literas -- arrastradas por caballos o mulas.

"Los caminos de la Nueva España, aunque en general fueron de muy mala calidad, algunos de ellos tenían el carácter de carreteros, ya que la naturaleza del terreno se presentaba al paso de los carruajes. Otros fueron los llamados de herradura, angostos, casi veredas por donde transitaban bestias de carga"(17).

Hernán Cortés fue el primero que se interesó en la apertura y construcción de los caminos de la Nueva España. Con posterioridad las autoridades de la Nueva España y los particulares, fueron desarrollando y abriendo nuevos caminos.

Una tupida red de caminos de herradura completaba el cuadro de las comunicaciones terrestres, por lo que se puede decir que a pesar de las numerosas dificultades que presentaba el terreno, los Españoles lograron construir aproximadamente, veinte y seis mil kilómetros de caminos entre de herradura y carreteros.

(17) López Rosado, Diego. Ob. Cit. p. 22.

En relación al transporte podemos decir que casi todos los transportes en un principio, se hacían utilizando a los indios como cargadores. Afortunadamente, con la introducción de la arriería y las carretas como medios de transporte, por comodidad y costo, se liberó a los naturales de tan pesada faena.

"Sebastián de Aparicio construyó en 1536 la primera carreta del país, siendo el primer vehículo que se hizo para transitar en los pocos caminos anchos que rodeaban a la Ciudad de México y los pueblos vecinos"(18). Vehículos que se multiplicaron con rapidez, favoreciendo lógicamente el desarrollo económico-comercial.

Por otra parte el transporte marítimo se hizo conforme a los transportes de aquella época y las primeras rutas marítimas para el desarrollo de este transporte fueron en la región del golfo, el puerto de Veracruz, que después de realizada la conquista, fue el primero que sirvió para la comunicación comercial y para el traslado de personas, de México a España.

El 10 de Enero de 1503, como una empresa particu--

(18) López Rosado, Diego. Ob. cit. p. 26

lar de los Reyes Católicos y con el objeto primordial de salvaguardar la aportación patrimonial que a ellos les correspondía, por la personal cooperación patrimonial que hicieron al descubrimiento del Nuevo Mundo; tiene su origen "la casa de contratación de Sevilla", jugando un papel muy importante ya que a través de ella se realizó el comercio entre la metrópoli y su colonia, sin embargo, después se convirtió en algo así como un ministerio que se dedicaba a la administración de todo el comercio entre España y la Nueva España.

Además de ser la encargada de vigilar los intereses reales, tenía otras atribuciones como las de "armar" - embarcaciones; planear y autorizar las expediciones y flotas que partían para América; regular la emigración de Españoles que deseaban trasladarse a las colonias; investigar, enseñar y difundir conocimientos marítimos y de navegación; otorgar permisos para ejercer comercio con las Indias; vigilar y reglamentar el tráfico transmarino de todas las mercancías; imponer y recabar los impuestos y derechos que el tráfico originaba; planear y construir en las colonias caminos, puentes, posadas, ventas y demás obras inherentes y accesorias, para conocer y resolver las controversias surgidas de los comerciantes y las violaciones a los reglamentos y disposiciones emitidas para el comercio Americano" (19).

(19) Vázquez Arminio, Fernando. Ob. Cit. p. 113 y 114.

Naturalmente el orden jurídico Español se implantó en la Nueva España, y como el desarrollo comercial incrementó y adquirió gran importancia, los litigios en materia mercantil crecieron en la misma proporción. A fines del siglo XVI en 1581, "los mercaderes de la Ciudad de México construyeron su Universidad, que fue autorizada por Cédula Real de Felipe II, fechada en 1592"(20), a la que se le llamó Consulado.

La organización y Función del Consulado de México era muy similar a la del tribunal dependiente de la casa de contratación de Sevilla, se encargaba de la resolución de los conflictos que existían en la Nueva España. Dentro de las funciones de éste Consulado encontramos a las Legislativas, Administrativas y Militares. Las funciones Legislativas consistían en crear y someter las leyes mercantiles a la aprobación del monarca. En la ejecución de las funciones Administrativas, el Consulado procuraba la protección y el fomento del comercio y, en relación a éste, actuaba en función Judicial, resolviendo las controversias que del mismo se derivaban. La función financiera la desempeñaba a través de la recaudación de impuestos o derecho aduanal; hubo un cuerpo militar de mercaderes, llamado regimiento urbano de comercio, en el cual el Consulado intervenía para proponer

(20) Mantilla Molina, Roberto. "DERECHO MERCANTIL".  
Editorial Porrúa, p. 11.

las vacantes de jefes y oficiales.

Posteriormente se crearon los consulados de Guadala-  
jara, Veracruz y Puebla, este último no obtuvo la autorización  
real.

Con el fin de que la Nueva España sirviera de inter-  
mediaria entre el comercio de oriente y el de la península y  
también para tenerlo con México y Filipinas en forma directa,  
fue autorizado en 1531 el establecimiento del puerto de Aca-  
pulco, que sería el concesionario del comercio de Oriente.

El 16 de Octubre de 1824, los consulados fueron abo-  
lidos y se dispuso que los juicios mercantiles se fallaran por  
un Juez asistido de dos colegas comerciantes.

"En el año de 1841, se reestablecieron los antiguos  
consulados, pero con el nombre de Tribunales Mercantiles, la  
ley que los estableció declaró que continuaban vigentes las -  
Ordenanzas de Bilbao"(21).

Durante el año de 1829, aparece el Código Español,

(21) Vázquez del Mercado, Oscar. Ob. cit. p. 23.

en México se intenta preparar o hacer un código, que no es -- más que una copia del código Español y Francés de 1808, claro, con algunas modificaciones, este proyecto no paso de tal. Fue hasta 1854, cuando aparece el primer Código de Comercio Mexicano, el cual fue obra de Teodosio Lares, ministro de Santa Ana; de ahí que se le conozca como el Código de Lares. Y por razones políticas tuvo una vigencia de un año en virtud del desplazamiento de Santa Ana y el triunfo de la Revolución de Ayutla, siendo a fines de 1855 su derogación, volviéndose a aplicar las Ordenanzas de Bilbao.

Cuando se restauró la República en 1867, se pensó - en la creación de un código de comercio que pudiera aplicarse en todo el territorio nacional y para ello hubo necesidad de reformar la Constitución de 1857, en su artículo 72, de manera que el Congreso quedara facultado para expedir códigos - - obligatorios de Minería y Comercio en toda la República, la reforma se hizo hasta 1883 y al año siguiente se promulgó el Código de Comercio. Este código de 1884 derogó todas las disposiciones mercantiles, incluyendo las Ordenanzas de Bilbao.

Como tercero y actual Código de Comercio, nos encontramos con el de 1889, aunque vigente a partir del 1° de Enero de 1890. Su antecesor de 1884, como el primero de 1854, tuvieron efímera vigencia. En su preparación influyeron tanto -

el Código Español de 1885, como el Italiano de 1882; ambos in fluidos por el Código Francés de 1808.

En el Código de Comercio de 1854, es donde ya se encuentra regulado el Contrato de Transporte Terrestre, de los artículos 188 al 217; que señala "la calidad de porteadores - de comercio se entiende no sólo a los que se encargan de transportar mercaderías por tierra, sino también a los que hacen - el transporte por ríos y canales navegables; pero no están -- comprendidos en esta denominación los agentes del transporte, marítimo"(22).

"La historia de las rutas marítimas de la Nueva España pueden dividirse en tres diferentes épocas:

Primera.- Desde la llegada de los conquistadores en 1519, hasta 1565, en que de manera reglamentaria -- principia el período de las flotas o convoyes marítimos, obedeciendo las órdenes de los Reyes Católicos. Período que podemos llamarlo de exploraciones.

Segunda.- Desde 1565, fecha de arribo de la primera flota al mando de Pedro de Roelas, hasta el 12 de - Octubre de 1778, en cuya fecha Carlos II expidió --

(22) Código de Comercio. México 1854. p. 52.

las ordenanzas relativas a la libertad de comercio, que vinieron a terminar con el sistema de flotas. - Durante este período se mantiene restringido el comercio y existe monopolio de España en cuanto a los puertos, los barcos y sobre todo a las mercancías". (23).

Las estrictas limitaciones que España impuso al comercio, como el de prohibirlo con los demás países, fueron con tal falta de visión, que facilitaron el contrabando y la piratería, no sólo por parte de los extranjeros; sino, inclusive por parte de los nacionales. Esto a su vez hizo necesario que los barcos mercantiles fueran escoltados por naves militares y debido a la carencia de flota militar el comercio se restringió a determinadas temporadas.

"Tercera.- Se inicia desde la expedición de las ordenanzas de libertad del comercio hasta 1821, en que se consuma la Independencia de México"(24).

(23) López Rosado, Diego. Ob. cit. p. 30.

(24) Idem. p. 31.

Por otro lado, en el movimiento armado de 1810, los transportes y las comunicaciones fueron las que más resintieron los estragos del proceso liberatorio, pues los pocos caminos que se construyeron durante el Virreinato se vieron muy afectados.

En este período se distinguen tres etapas: La primera de 1821 a 1852, en estos años se expidieron numerosas leyes y decretos relativos a los medios de comunicación, proyectos que nunca se realizaron. A causa de diversos factores: como la inestabilidad que vivía el país, los escasos recursos económicos y las limitaciones impuestas por la configuración orográfica del territorio.

La segunda: de 1858 a 1863; en esta etapa no se construyeron caminos. Sino por el contrario se destruyeron los pocos existentes, todo a consecuencia del movimiento de Independencia.

Y por último: de 1867 en adelante se promulgaron leyes tendientes a proporcionar al erario los recursos necesarios para conservar, reparar y construir los medios de comunicación y transporte que se requerían para las diversas actividades económicas del país. En este año se da la restauración de la República, y es hasta entonces cuando el gobierno deci-

de dejar a los particulares la construcción de este tipo de obras, limitándose sólo a otorgar franquicias, exenciones y en ocasiones subsidios, con el fin de estimular a quienes estaban en condiciones de hacerlos.

Durante esta época independiente se lleva a cabo el transporte de carga a base de mulas, carros y carretas, que tenía el inconveniente de ser un medio de transporte muy lento y costoso, así eran pocas las mercancías que podían ser transportadas sin ser maltratadas y capaces de soportar el recargo de las altas tarifas.

Los principales medios de transporte para pasajero eran los carruajes, entre los que se incluían las diligencias.

No obstante los esfuerzos del Gobierno para construir más caminos y en vista de lo reducido de sus recursos era patente la necesidad de mejorar el transporte de mercancías, pues muchos productos por su peso y volumen, no podían utilizar los medios de transporte de esa época además de que las tarifas eran demasiado altas constituyendo así un obstáculo más; lo que hizo pensar al gobierno en el ferrocarril.

A mediados del siglo XIX se hizo latente la necesi-

dad de conectar el puerto de Veracruz con la capital de la República, ya que de este puerto se establecían las comunicaciones con Europa y con los países de norte, centro y sudamérica; por lo que se pensó en conectar el puerto con el interior del país a través de una línea ferroviaria.

Al consumarse la independencia, los puertos mexicanos se incorporaron al comercio internacional, pues durante toda la dominación Española se limitaron al comercio exclusivamente con ésta. Desde entonces se inicia en México la política de dar incentivos a las diferentes líneas de navegación de otros países, con el fin de que tocaran los puertos nacionales, en tanto se disponía de una marina nacional mercante.

El puerto de Veracruz por carecer de un muelle apropiado para las maniobras de carga y descarga, y por ser el más importante de la República y el más necesitado de las obras de reconstrucción; fué el primero en atenderse. Otro puerto que mereció la atención del Gobierno, fue el de Campeche, donde se construyó un muelle, durante los años de 1868 y 1869.

Sin lugar a dudas durante el Porfiriato es donde mejor se aprecian los resultados en materia de comunicación, -- tan solo en 1880, había 1073.5 kilometros de vías férreas y -

para 1910, alcanzaba ya 24680 kilometros.

También los puertos nacionales acusaron al final de ésta época una gran afluencia de vapores extranjeros, sus instalaciones fueron mejoradas considerablemente con la construcción de faros, boyas, muelles, escoleras, almacenes, máquinas para maniobras, etc..

La red troncal de caminos carreteros se incrementó al estimularse la construcción de caminos en cuyo trayecto no se hubiera proyectado o construído un ferrocarril.

El sistema de ferrocarriles fue gravemente dañado durante la revolución; grandes tramos de líneas férreas quedaron inservibles; las locomotoras, vagones y carros que siguieron en servicio quedaron muy deteriorados a causa del excesivo uso en condiciones no idóneas. Se puede considerar que a partir de 1925, es cuando se da la tarea de rehabilitación, la que aparentemente fue lenta.

Los primeros gobiernos revolucionarios, estimularon la restauración, apertura y renovación de la red de vías férreas y caminos, con el firme propósito de volver a reanudar la actividad comercial, agrícola e industrial.

Pero el uso de los automóviles empezó a popularizarse debido al progreso técnico en los motores de combustión interna y su consecuente producción en serie, lo que hizo necesario el mejoramiento de los caminos y de las técnicas en su construcción.

Aproximadamente en 1925, es cuando se inicia en forma la construcción de carreteras, con una tendencia de dar -- preferencia a los caminos modernos. que pudieran ser utilizados por los vehículos automotrices y así permitir una rápida comunicación entre los diversos puntos de producción del país.

Por otro lado, la navegación sufrió menos trastornos a causa de la revolución; siendo la marina mercante la -- que realizó en forma más intensiva el transporte de pasaje y carga hasta 1926, año en que se empezó a superar el desorden económico.

## CAPITULO II

### DE LOS CONTRATOS EN GENERAL

## DE LOS CONTRATOS EN GENERAL

### CONCEPTO

La palabra contrato "etimológicamente proviene del latín *contactus*, que significa contraer, estrechar, unir, pacto. Y esta voz de contrato, que entre otras acepciones tiene la de juntar o reunir"(25).

En nuestro Código Civil en los artículos 1792 y --- 1793, señala: "convenio es el acuerdo de dos o más personas - para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones" y "los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos, toman el nombre de contrato".

En la terminología jurídica se ha hecho una distinción entre contratos y convenios, en sentido estricto al contrato se le ha dejado la función positiva; es decir, el acuerdo de voluntades para crear o transmitir derechos y obligaciones, y al convenio en sentido estricto, le corresponde la fun

(25) Enciclopedia Jurídica Omeba. Tomo IV. Editorial Bibliográfica Argentina, S.R.L. 1967. p. 120.

cion negativa de modificar o extinguir esos derechos y obligaciones"(26).

#### CLASIFICACION

Nos basaremos en la clasificación que nos da el --- maestro Rafael Rojina Villegas:

1. Contratos Unilaterales y Bilaterales.- El contrato unilateral es un acuerdo de voluntades que engendra solo obligaciones para una parte y derechos para la otra. El contrato bilateral es el acuerdo de voluntades que da nacimiento a derechos y obligaciones en ambas partes"(27).

2. Contratos Onerosos y Gratuitos.- "Es oneroso el contrato que impone provechos y gravámenes recíprocos. Es gratuito aquel en que se los provechos corresponden a una de las partes y los gravámenes a la otra"(28).

(26) Rojina Villegas, Rafael. "Compendio de Derecho Civil"

(27) Idem. p. 9.

(28) Idem. p. 11.

### 3. Los Contratos Conmutativos y Aleatorios:

A).- "Conmutativos, cuando los provechos y gravámenes son ciertos y conocidos desde la celebración del contrato" (29).

B).- "Aleatorios, cuando los provechos y gravámenes dependen de una condición o término, de tal manera que no pueda determinarse la cuantía de las prestaciones en forma exacta, sino hasta que se realice la condición o el término"(30).

4. Contratos Reales y Consensuales.- "Los contratos reales son aquellos que se constituyen por la entrega de la cosa"(31). Consensuales, es preciso determinar el alcance de este término, porque también se usa en oposición a los formales, pero en el caso que nos ocupa indica que no se necesita la entrega de la cosa para la constitución del mismo.

### 5. Contratos Formales y Consensuales:

A).- Formales, son aquellos en los "que el consentimiento debe manifestarse por escrito, como un requisito de validez"(32).

(29) Rojina Villegas, Rafael. Ob. cit. p. 13.

(30) Idem. p. 13

(31) Idem. p. 14.

(32) Idem. p. 15.

B).- **Consensuales**, es aquel "que para su perfeccionamiento unicamente requiere el consentimiento de las partes" (33), puede ser verbal o puede tratarse de un consentimiento tácito.

6. **Contratos Principales y Accesorios**.- "El contrato principal es aquel que existe por el mismo, en tanto que los accesorios son los que dependen de un contrato principal. Los accesorios siguen la suerte del principal"(34).

7. **Contratos Instantáneos y de Tracto Sucesivo**: Los instantáneos son los contratos que se cumplen en el mismo momento en que se celebran, de tal manera que el pago de las -- prestaciones se lleva a cabo en un sólo acto; y los de tracto sucesivo, son aquellos en que el cumplimiento de las prestaciones se realiza en un período determinado"(35).

Por otro lado nos encontramos con los **Contratos Nominados o Innominados**:

A).- **Nominados**, son aquellos que han sido objeto de una reglamentación legal.

(33) Palomar Miguel, Juan. Diccionario para Juristas. Mayo ediciones. 1931.

(34) Rojina Villegas, Rafael. Ob. cit. p. 16.

(35) Idem. p. 17.

B).- Innominados, son los que carecen de reglamentación legal, también conocidos como atípicos.

#### ELEMENTOS

Son los requisitos o condiciones que en este deben concurrir para su existencia, nuestro Código Civil distingue dos tipos: Esenciales y de Validez.

1. Elementos Esenciales.- El artículo 1794, nos dice que son el consentimiento y el objeto que puede ser materia del contrato.

A).- El consentimiento significa el acuerdo o coincidencia de dos o más voluntades sobre el mismo punto; por lo que podemos decir que consentimiento es el acuerdo de dos o más voluntades que tienen por objeto la creación o transmisión de derechos y obligaciones.

De lo anterior podemos desprender que el consentimiento, dada su naturaleza está formado por una oferta o policitación ("promesa que no ha sido aceptada") (36), y por la aceptación de la misma. Es decir, que una parte propone algo a la otra, aceptación que implica conformidad con la oferta.

(36) Palomar de Miguel, Juan. Ob. cit. p. 1043.

"El consentimiento no surge espontáneamente, sino - que está precedido por una serie de tratos o conversaciones - previas, tiene como punto inicial una oferta y, como conse--- cuencia normal de ella, la aceptación por aquel a quién se ha hecho"(37).

El consentimiento puede darse entre presentes y ausentes. En el primer caso, el contrato se forma en el momento en que el aceptante da su consentimiento o conformidad a la - oferta que se le hace.

El contrato celebrado entre ausentes, es decir entre personas no presentes, se perfecciona cuando el consentimiento (aceptación) llega al oferente y éste está en aptitud de - conocer esa respuesta afirmativa.

B).- El objeto, como elemento esencial del contrato; La doctrina los distingue en directo e indirecto. El objeto - directo "del contrato es la creación o transmisión de obligaciones o derechos"(38), y el objeto indirecto "es la cosa que "el deudor debe de dar, hacer o no hacer"(39), por lo que debe

(37) De Pina, Rafael. "Elementos de Derecho Civil". Mexicano, Tomo III. Porrúa, México, 1980. p. 280.

(38) Sanchez Medel, Ramón. "De Los Contratos Civiles". Porrúa, México, 1984. p. 14.

(39) Belarano Sanchez, Manuel. "Obligaciones Civiles". Coleccion Textos Jurídicos Universitarios. 1984. p. 11.

tener las siguientes características: "existir en la naturaleza, ser determinado o determinable en cuanto a su especie y estar en el comercio", de conformidad con el artículo 1825 del Código Civil.

De acuerdo a la primera característica podemos decir que la cosa es físicamente posible cuando existe en la naturaleza o puede existir, "cosas futuras que pueden ser objeto de contrato"(40).

La segunda y tercera característica podrían unirse y decir: para que algo sea objeto de contrato, deba ser jurídicamente posible; esto es, deba estar dentro del comercio y ser determinado o susceptible de determinación.

2. Elementos de Validez: Una vez constituidos los elementos de existencia, deba reunir, además los elementos de validez para que sea perfecto, y estos son:

A).- El consentimiento debe exteriorizarse con la forma exigida por la ley.

B).- El objeto del acto y el motivo o fin de su celebración debe ser lícito.

C).- La voluntad debe estar exenta de vicios.

(40) Sanchez Medial, Ramón. Ob. cit., p. 22.

D).- Que las partes que lo celebren sean capaces.

Elementos que se desprenden, a contrario sensu, del artículo 1795 del Código Civil.

A)\* El consentimiento debe exteriorizarse con la -- forma exigida por la ley: es decir, que el consentimiento puede manifestarse por cualquier medio que revele cual es la voluntad, este consentimiento debe revestir la forma que marca la ley, y puede manifestarse de manera verbal o escrita. Pero, también el derecho reconoce el lenguaje mímico, que es la ejecución de ciertas señas o gestos que exteriorizan la voluntad.

La voluntad de las partes contratantes se puede externar en forma tácita o expresa. La forma tácita es cuando - la voluntad resulta de un acto o "hecho que necesariamente lo presupongan"(41) o de una actitud o conducta que revele la intención de contratar. Y la forma expresa es "manifestarse por la palabra"(42), por escrito o signos inequívocos.

B)\* El objeto del acto y el motivo o fin de su cele

(41) Rojas Villegas, Rafael. Ob. cit. p. 16.

(42) Bejarano Sanchez, Manuel. Ob. cit. p. 55.

bración debe ser lícito. Este concepto no está dado por nuestro Código Civil, ya que solo habla de la ilicitud en su artículo 1830: "es ilícito lo que es contrario a las leyes del orden público o a las buenas costumbres".

El motivo o fin de su celebración debe ser lícito, esta es la finalidad que se persigue en la conducta a realizar. Por lo tanto el fin o motivo determinante de la voluntad de los que contratan tampoco debe ser contraria a las leyes del orden público ni a las buenas costumbres, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 1831, del Código Civil..

C)\* La voluntad debe estar exenta de vicios. De una manera clásica se catalogan a los vicios de la voluntad en: Error, Dolo, Mala fe, Violencia y Lesión.

a). Error.- Puede decirse que es una noción falsa de la realidad. Suele confundirse al error y la ignorancia, toda vez que en ambos casos el conocimiento está impedido de la verdad, aunque difieren en mucho, en virtud de que en el error se supone una falsa noción de la realidad y en la ignorancia, es la ausencia de toda noción al respecto.

b). Dolo.- Legalmente es "cualquier sugestión o artificio que se emplee para inducir a error o mantener en él a alguno de los contratantes", artículo 1815 del Código Civil.

c). Mala fe.- Es "la disimulación del error por parte de uno de los contratantes, una vez conocido". Esto es, -- que hay actividad pasiva de uno de los contratantes el cual -- ya advirtió el error en que se encuentra la otra parte, abste~~n~~niéndose de alertarlo; mas bien lo disimula y se aprovecha de él.

d). Violencia.- El Código Civil en el artículo 1819 señala que "hay violencia cuando se emplea fuerza física o amenazas que importen peligro de perder la vida, la honra, la libertad, la salud o una parte considerable de los bienes del contratante, de su cónyuge, de sus ascendientes, de sus descendientes o de sus parientes colaterales dentro del segundo grado".

De este artículo se desprende la existencia de dos tipos de violencia una física y una moral. La física, consiste en coaccionar la voluntad del individuo por la fuerza, con el objeto de que se obligue y la violencia moral, consiste en amenazas que ponen en peligro la vida, la honra, la libertad, la salud o los bienes del actor del contrato, de su cónyuge, de sus descendientes o ascendientes y parientes colaterales -- dentro del segundo grado.

e). Lesión.- El artículo 17 del código a comento establece: "Cuando alguno explotando la suma ignorancia, notoria inexperiencia o extrema miseria de otro, obtiene un lucro --- excesivo que sea evidentemente desproporcionado a lo que su parte se obliga, el perjudicado tiene derecho a pedir la rescisión del contrato y de ser esta imposible la reducción equitativa de su obligación, más el pago de los correspondientes -- daños y perjuicios".

D)\* Que las partes que lo celebren sean capaces.- La capacidad se define como la aptitud de ser titular de derechos y obligaciones o para ejercerlos. Esta capacidad es de dos tipos:

a). De Goce.- Es la aptitud de ser titular de derechos y obligaciones. el artículo 22 del Código mencionado señala: "La capacidad jurídica de las personas físicas se adquiere por el nacimiento, y se pierde por la muerte pero; desde - el momento en que un individuo es concebido, entra bajo la -- protección de la ley y se le tiene por nacido para los efectos declarados en el presente código".

b). De Ejercicio.- Es la aptitud para ejercer y hacer valer por si sus derechos y cumplir con sus obligaciones. Esta capacidad puede ser de dos clases:

-Total cuando la ejerce un mayor de edad en pleno -

uso de sus facultades mentales.

-Parcial la tienen los menores emancipados que ---- pueden hacer valer sus derechos personales y reales, siempre y cuando no sean contrarios a las restricciones establecidas en el artículo 643 del Código Civil.

Los menores no emancipados, solo tendrán capacidad de goce.

"La expresión incapacidad, ordinariamente se aplica a personas que poseen todos sus derechos pero no tienen el libre ejercicio de ellos. Verbigracia: los menores de edad y los demás sujetos a interdicción".(43).

"Se puede decir que interpretar un contrato es averiguar el sentido en que una declaración de voluntad es decisiva para el derecho, esto es, buscar el alcance y efectos jurídicos de las voluntades que en él intervinieron".(44).

(43) Borja Soriano, Manuel. Teoría General de las Obligaciones. Forrúa. 1984. p. 240.

(44) Idem. p. 304.

## CONTRATOS MERCANTILES

Son escasos los preceptos que menciona el Código de Comercio con respecto a la formación de los contratos, ya que indistintamente de los artículos 77 al 88, se refieren a los convenios, obligaciones y contratos: y es que, en la formación de estos, se aplican las mismas normas generales que a los -- contratos civiles.

### CLASIFICACION DE LOS CONTRATOS MERCANTILES

Estos se clasifican de igual manera que los contratos civiles, con la salvedad de que no hay contratos mercantiles gratuitos es decir, que aquel que desarrolla la actividad mercantil lo hace con el fin de obtener una ganancia. Es regla en las relaciones juridico-mercantiles que todo acto tienda a lograr ese fin, por lo tanto todos los contratos mercantiles son onerosos.

### ELEMENTOS DE LOS CONTRATOS MERCANTILES

1.- Entre los elementos de existencia de los contra

tos mercantiles, encontramos al consentimiento, que es el -- acuerdo de dos o más voluntades que tiene por objeto la creación o transmisión de derechos y obligaciones.

La génesis de los contratos mercantiles atraviesa tres fases. La oferta o propuesta, la aceptación y el acuerdo o perfeccionamiento del contrato.

A). La oferta o propuesta.- Que es la declaración de la voluntad del proponente, la cual debe de llenar todos los requisitos para que sea posible la conclusión del contrato a consecuencia de su aceptación.

La propuesta debe ser dirigida a una persona determinada o indeterminada (público en general). Esta propuesta: tendrá cierta vigencia que puede ser convencional o legal. - una vez transcurrida pierde toda eficacia.

" A falta de señalamiento del propio habrán de decidir si la revocación de la propuesta fue o no extemporánea, teniendo en cuenta la naturaleza del contrato y las circunstancias de los interesados".(45).

(45) Carrigues, Joaquín. "Curso de Derecho Mercantil".  
Porrúa, México, p. 16.

B). La aceptación.- "Es la declaración dirigida al proponente de querer concluir el contrato como ha sido propuesto".(46)

La aceptación puede manifestarse mediante una declaración expresa o por la ejecución de la misma, para que no haya duda de que la voluntad del aceptante es la de adherirse a la oferta. El aceptante debe ser el destinatario de la propuesta, salvo el caso de la oferta al público, en la que no se precisa un determinado destinatario.

C). El acuerdo o perfeccionamiento del contrato.- Cuando la oferta y aceptación coinciden el contrato se perfecciona, se debe distinguir sin embargo, el perfeccionamiento del contrato entre presentes y ausentes. En el primer caso no hay dificultad, porque es aceptada de inmediato; siempre que no exista plazo.

En el segundo caso, dado que las declaraciones de voluntad no son simultáneas, hay que precisar en que momento se perfecciona el contrato.

(46) GARRIGUES, JOAQUIN. Ob. cit. p. 16.

2.- Entre los elementos de validez de los contratos mercantiles; encontramos que el consentimiento debe exte-riorizarse en la forma exigida por la ley.

Este principio de libertad de forma esta considera- do en el articulo 78 del Código de Comercio que señala: "En las convenciones mercantiles cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse, sin que la vali- dez del acto comercial dependa de la observancia de las for- malidades o requisitos determinados.

"Es principio de los contratos mercantiles, la --- libertad de las formas. Las partes pueden manifestar su con- sentimiento en la forma que más oportuno les parezca. La for- ma es libre y no impuesta".(47)

Sin embargo, puede observarse que este principal - ideal de la Legislación mercantil que proclama la libertad - de forma va perdiendo cada día eficacia real, ya que se ---- observan frecuentemente exigencias formales impuestas por la ley, esto en beneficio de la certeza y seguridad jurídica.

(47) Vázquez del Mercado, Oscar. Ob. cit. p. 65.

También encontramos que la voluntad debe estar ---  
exenta de vicios, observándose una excepción, en lo referen-  
te a la lesión; ya que en materia mercantil no existe pro---  
tección legal para los débiles, como lo establece el artícu-  
lo 385 del Código de Comercio, "las ventas mercantiles no se  
rescindirán por causa de lesión, pero el perjudicado además  
de la acción original que le competa le asistirá la de daños  
y perjuicios contra el contratante que hubiese procedido en  
el contrato o su cumplimiento".

La capacidad.- Es la aptitud para ser titular de -  
derechos y obligaciones. La capacidad civil es de goce y de  
ejercicio requisitos de validez para realizar un contrato --  
mercantil, pero también hay capacidad especial para el - - -  
ejercicio del comercio, y la cual sería reputarse de comer--  
cante.

ARTICULO 3°. del Código de Comercio.

I.- Las personas que teniendo capacidad -  
legal para ejercer el comercio, hacen de él su ocupación ---  
ordinaria.

IV.- Toda persona que según las leyes ---  
comunes es hábil para contratar y obligarse, y a quien las -  
mismas leyes no prohíben la profesión de comercio, tiene ---  
capacidad legal para ejercerlo.

## CAPITULO III

### CONTRATO DE TRANSPORTE

## CONTRATO DE TRANSPORTE

### DIVERSOS TIPOS DE CONTRATOS

El Contrato de Transporte se encuentra regulado -- tanto por la Legislación Civil, como por la Mercantil; sin embargo, existen disposiciones para saber cuando debe considerarse civil o mercantil al contrato de transporte.

El contrato de transporte civil tiene en la actualidad escasa importancia, ya que sus disposiciones son obsoletas y poco prácticas, y las operaciones más frecuentes en relación con el transporte de cosas y personas se rigen por la legislación mercantil (Código de Comercio) y por la legislación administrativa (Ley de Vías Generales de Comunicación).

El Contrato de Transporte Civil lo encontramos incluido en el título décimo denominado "Del contrato de prestación de servicios", capítulo IV "De los porteadores y alquiladores" del Código Civil en su artículo 2646 "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, si no constituyen un contrato mercan--

til, se regira por las reglas siguientes".

Vemos de la definición que para que se repute como civil no debe estar dentro de los supuestos del artículo 576 del Código de Comercio,; es decir, que no sea objeto de comercio y que no se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.

"El contrato de transporte es aquel que en virtud del cual un sujeto, persona física o colectiva, se obliga, - mediante un precio a transportar de un punto a otro, ya sean cosas o personas utilizando el medio de tracción adecuada".  
(48)

"Contrato de transporte es el que celebran por una parte, una persona física o moral que por sus propios medios, y haciéndose cargo de la custodia relativa, se obliga a llevar de un lugar a otro, efectos o personas, recibiendo como contraprestación un pago cierto y en dinero de parte del solicitante del servicio".(49)

(48) Vázquez del Mercado, Oscar. Ob. cit. p. 141.

(49) Olivera de Luna, Omar. "Contratos Mercantiles"  
Porrúa, México. 1982. p. 297.

Este contrato también requiere de elementos personales, reales y formales. Dentro de los elementos personales en primer término tenemos al cargador o remitente que es la persona que envía la mercancía, en segundo término el porteador es la persona encargada de conducirla y por último el destinatario o consignatario, que es la persona a quien se ha de entregar la cosa una vez transportada.

#### CLASIFICACION

Lo podemos clasificar en razón al medio a través del cual se realiza, en razón al instrumento utilizado y a la naturaleza de los objetos transportados.

La primera en razón al medio por el cual se realiza el transporte este puede ser por tierra, por mar o aire. Debe hacerse la advertencia que el transporte fluvial está asimilado y se le aplican las mismas normas que al transporte por vía terrestre, artículo 576 del Código de Comercio.

La segunda clasificación sería en relación al instrumento utilizado pudiendo ser: ferrocarril, autotransporte, buque o barco, etc.

La tercera en razón a la naturaleza de los objetos transportados y se distingue en: transporte de personas y de noticias. Este último mediante los servicios telegráficos, - radiográficos y postales, los cuales quedan reservados exclusivamente en favor del Estado artículo 11° de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL  
CONCEPTO

Ahora bien, entrando al estudio del contrato de -- transporte mercantil hemos visto que el Código de Comercio - no da una definición del contrato de transporte mercantil y sólo menciona cuando es mercantil el contrato y deja al códi go civil su señalamiento.

A continuación daremos algunas definiciones de --- connotados juristas, en relación al contrato de transporte - mercantil.

El doctor Raúl Cervantes Ahumada señala que "es el contrato en virtud del cual el porteador se obliga, mediante un precio a transportar personas o cosas de un lugar a otro\_

y a entregar las cosas transportadas al consignatario".(50)

Para Roberto Esteva es "el contrato de transporte por el cual una persona se compromete a transportar a otra o a la mercancía de ésta, de un lugar a otro".(51)

Finalmente Joaquín Garrigues, autor Español lo define así: "el contrato de transporte de cosas es, pues, un contrato consensual por el cual 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".(52)

(50) Cervantes Ahumada, Raúl. "Derecho Mercantil". Editorial Herrero. México. p. 570.

(51) Esteva Ruiz. Roberto A. Apuntes formados por Armando Caivo tomo I. p. 5

(52) Garrigues, Joaquín. Ob. cit.

## MARCO LEGAL

Entrando al análisis de este contrato vemos que es un contrato bilateral, oneroso, principal, de tracto sucesivo y consensual.

En este contrato encontramos tres elementos: personales, reales y formales.

1.- Personales, son el porteador, cargador y el --  
consignatario.

A). El porteador es la persona que se responsabiliza o compromete a transportar los objetos, ya sea por si o por conducto de otra persona.

B). Cargador, es la persona que solicita el transporte.

C). Consignatario, es la persona a quien van dirigidas las mercancías.

2.- Elementos Reales. Es el precio y las cosas:

A). El precio es regulado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ya que para la aprobación de tarifas de las empresas concesionarias deben ser sometidas y -

aprobadas por dicha Secretaría, conforme al artículo 48° primer párrafo de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

El Código de Comercio también hace mención en sus artículos 581° fracción V y 587 al precio. Que es la contraprestación que corresponde cumplir al consignatario en algunos casos al cargador, si así lo establecen las partes. Se debe entender que el precio se paga en dinero y será acorde con la naturaleza y el peso de las mercancías, así como a la distancia del transporte. Por lo regular el precio se señala en la carta porte.

B). Las cosas.- Es aquello que va a transportarse.

3.- El elemento formal es la carta porte, que es un título legal que el porteador expide al cargador al recibir la mercancía porteada y que da derecho al tenedor legítimo a recoger la mercancía porteada en el lugar de destino.

En el Código de Comercio existe la figura denominada "comisionista de transporte", se entiende como tal a la persona que recibe el mandato de hacer el contrato de transporte y debe de cumplir con las obligaciones que se imponen al cargador. el comisionista de transporte cumple su obliga-

ción al celebrar con el porteador un contrato de transporte.

Obligaciones y derechos de las partes mencionadas

DERECHOS del CARGADOR

A). Que el contrato sea cumplido en sus propios --  
terminos.

B). Respetar el precio pactado.

OBLIGACIONES del CARGADOR

A). La entrega de la cosa que va a ser transportada

B). Entregarla convenientemente empacada o embalada

C). Pagar el precio del transporte.

D). Declarar el precio del transporte.

E). No exigir el cambio de ruta.

#### DERECHOS del PORTEADOR

- A). Recibir el precio.
  
- B). En su caso recibir el importe de los gastos -- realizados para la conservación de la cosa transportada.

#### OBLIGACIONES del PORTEADOR

- A). Efectuar el transporte en los términos conveni dos.
  
- B). Responder de los daños y perjuicios que se cau sen a las personas o cosas transportadas en caso de que no - se pruebe que se debió a un caso fortuito ó fuerza mayor.
  
- C). Responder de las infracciones que cometa a las disposiciones de las leyes y reglamentos.
  
- D). Responder de los efectos recibidos, siempre -- que se los entregen personalmente.
  
- E). Expedir y entregar la carta porte.

F). Declarar los defectos del medio de transporte.

G). Responder de los daños y perjuicios que sufran los objetos transportados y la pérdida de éstos.

#### RESPONSABILIDADES del PORTEADOR

A). Responder del daño a personas.

B). Responder de la pérdida o avería de los objetos transportados.

C). De las omisiones o equivocaciones.

D). Del retraso en el viaje.

#### CAUSAS EXCLUYENTES de RESPONSABILIDAD

A). Cuando los objetos se entregan a otra persona, que no sea el transportador, como el cochero o persona no autorizada.

B). Cuando la cosa transportada sea peligrosa y el

cargador no lo hubiere declarado así.

C). Cuando el transporte se efectúa por medio de animales y estos mueran.

#### DERECHOS del CONSIGNATARIO

A). Recibir las cosas transportadas.

#### OBLIGACIONES del CONSIGNATARIO

A). A recibir la cosa, devolver la carta de porte, aún cuando no exista disposición expresa.

B). Pagar el precio del transporte si no hubiere sido pagado por el cargador.

C). Pagar los gastos efectuados en el transporte para la conservación de la cosa, si así se hubiere convenido.

#### CAUSAS DE RESCISION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

A). Por voluntad del cargador.

B). Por caso fortuito o fuerza mayor.

C). En caso de pérdida.

## CAPITULO IV

### CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

## CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

### DEFINICION

Es el contrato mediante el cual una de las partes, el porteador se obliga por cierta retribución a llevar de un punto a otro convenido, personas, mercancías u objetos, utilizando el medio terrestre, para entregarlas por parte del cargador al consignatario.

Cabe advertir que la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Código de Comercio no dan una definición acerca del Contrato de Transporte Terrestre y, sólo hace alusión a lo que son vías generales de comunicación.

### MARCO JURIDICO

Este contrato se encuentra regulado tanto por preceptos Administrativos, como Mercantiles.

En primer término veremos de donde han emanado las bases Jurídicas del Contrato de Transporte, y así encontramos que la CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXI...

CANOS, en el:

Artículo 73.- El Congreso tiene facultad:

XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación...."

Disposición Constitucional que esta reglamentada - por la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en - el Diario Oficial de la Federación el día 19 de febrero de - 1940.

El maestro Rodríguez y Rodríguez opina que "esta - ley debe considerarse como un auténtico código de transporte, por su extensión y por su contenido."(52); conclusión que se confirma en el artículo 4° de la Ley a comentario, señalando -- que "Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán:

I. Por los mismos términos de las concesiones y -- contratos.

(52) Rodríguez y Rodríguez, Joaquín. Ob. cit. p. 237.

II. Por esta ley, sus reglamentos y demas leyes --  
especiales;

III. A falta de disposición de esa legislación por  
los preceptos del Código de Comercio;

IV. En defecto de unas y otros, por los preceptos\_  
de los Códigos Civil para el Distrito Federal y --  
Federal de Procedimientos Civiles; y

V. En su defecto, de acuerdo con las necesidades -  
mismas del servicio público de cuya satisfacción -  
se trata.

Además el maestro Rodríguez y Rodríguez, considera a este artículo como fundamental "puesto que enumera e indica el orden de prelación de las fuentes legislativas relativas a esta materia. Tiene numerosos aspectos, en cuanto a su través advertimos que el Código Mexicano pasa a la categoría de fuente auxiliar del contrato de transporte y vemos como - en la fracción V se hace una interesantísima alusión a las - necesidades mismas del servicio público, lo que constituye - una auténtica remisión a los intereses en presencia como --- fuente Legislativa y de interpretación."(53)

(53) Rodríguez y Rodríguez, Joaquín. Ob. cit. p. 238.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación, se encuentran diversos preceptos que son aplicables al contrato de transporte terrestre, objeto de nuestro estudio y son:

LIBRO PRIMERO

Capítulo VII

Artículos: 49, 55, 61 fracción II, 62, 66, 69, 71, 72, 73, 74, 80, 83, 84, 85.

Capítulo XI

Artículos: 127, 128.

LIBRO SEGUNDO

Capítulo II

Artículos: 157, fracciones I a VI y, 158.

Que respectivamente se refieren a: A las tarifas, Obligación de extender la carta de porte, de la responsabilidad de las empresas porteadoras, al transporte combinado, lo relativo al retraso en el transporte, del referente al seguro del viajero, la obligación de registrar la carta de porte ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, obligaciones del consignatario, así como la obligación del porteador en el servicio de carga express, con entrega a domicilio, etc..

En la Ley para Promover la Inversión Extranjera, encontramos una disposición muy importante.

"Artículo 4°.- Están reservados de manera exclusiva a Mexicanos o Sociedades Mexicanas, con cláusula de exclu

sión de extranjeros, las siguientes actividades:

B). Transporte automotor urbano, interurbano y en carretera federal."

Por lo que respecta a los reglamentos, encontramos que en el Reglamento para la construcción, conservación y -- servicio de los ferrocarriles, se relacionan los siguientes artículos con el Contrato de Transporte Terrestre:

Capítulo VIII

Artículos.- 125, 126, 127, 130, 131, 132, 134, 138, 140, 142 y 145, éstos se refieren a: las tarifas, clasificación de los objetos, al precio, lo relativo al boleto y al -- asiento, el derecho de admisión, lo referente a los bultos, -- registro de equipaje, del extravío del equipaje, las tarifas por exceso de equipaje.

Artículos.- 146, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 157, 158, 160, 161, 162, 163, 164, 165 al 174, relati-- vos al: transporte de cosas, las tarifas, la entrega de bul-- tos, la responsabilidad de la empresa con respecto a la en-- trega, las excepciones de responsabilidad, del contenido de.. los bultos, la verificación del punto de entrega de la mer-- cancia, a la pérdida o avería, así como la entrega.

En el Reglamento del capítulo de explotación de -- caminos, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, exist-- ten diversos artículos aplicables al contrato de referencia:

Capítulo I

Artículo.- 1.

Capítulo II

Artículo.- 11.

Capítulo IV

Artículos.- 81, 82, 84, 86, 88, 95.

Capítulo VI

Artículos.- 104, 105, 107, 109, 110, 111, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 127, 128, 129, 131, 133, 135, 136, 137, 138, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 147, 148, 149, 150 y 151, los que en términos generales se refieren al: asiento y el boleto, los derechos del pasajero, lo referente al seguro adicional, servicio de carga y express, la obligación de recibir la carga y de registrarla, lo relativo a la carta de porte, la responsabilidad de las empresas porteadoras y excepción de esta, la entrega de la mercancía, la indemnización, lo relativo al daño o avería que sufran las mercancías y lo referente al C.O.D..

Con respecto al contenido, éste consta de los siguientes elementos: Personales, Reales y Formales, los que se aplican tanto al transporte de cosas como de personas.

#### Elementos del transporte de cosas

ELEMENTOS PERSONALES. Que son tres: El cargador, el porteador y el consignatario.

1). El cargador. Es la persona que tiene el interés de transportar sus mercancías u objetos, quien deberá entregarlas en las condiciones, lugar y tiempo convenidos; de no ser así la empresa porteadora no será responsable de las pérdidas o averías que sufran las cosas.

El Código de Comercio en los artículos 588 y 589, señala las obligaciones y derechos del cargador.

"Artículo 588.- El cargador está obligado:

- I. A entregar las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenidos;
- II. A dar los documentos necesarios, así fiscales como municipales para el libre tránsito y pasaje de la carga;
- III. A sufrir los comisos, multas y demás que se le impongan por infracciones de las leyes fiscales, y a indemnizar al porteador de los perjuicios que se le

causen por la violación de las mismas;

IV. A sufrir las pérdidas o averías de las mercancías - que procedan de vicio propio de ellas o de casos fortuitos, salvo lo dispuesto en los incisos IX y X del artículo 590 del Código de Comercio;

V. A indemnizar al porteador de todos los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato ---- hubiere sufrido y de todas las erogaciones necesarias - que para cumplimiento del mismo y fuera de sus estipulaciones, hubiere hecho en favor del cargador;

VI. A remitir con oportunidad la carta de porte al consignatario, de manera que pueda hacer uso de ella al -- tiempo de llegar la carga a su final destino."

En las obligaciones antes enunciadas no se menciona que el cargador debe pagar el precio del transporte, sin embargo se verá que dicha obligación es para el consignatario. "Cabe advertir que no está contractualmente obligado, mientras no acepte - incorporarse al contrato y por lo tanto, la obligación originaria de pagar el porte corresponde al cargador."(54)

Si el cargador paga el precio, éste recibe el nombre de porte pagado, como sucede cuando el transportista reclama el -- porte para realizar el servicio. En caso que el consignatario - deba pagar el porte en el acto de la recepción de la mercancía,

(54) Cervantes Ahumada, Raúl. Ob. cit. p. 559.

se hará la anotación de la leyenda porte debido o por pagar, en la carta de porte. Artículo 121 del Reglamento de Explotación de Caminos.

"Artículo 589.- El cargador tiene derecho:

I. A variar la consignación de las mercancías mientras estuviere en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al porteador y le entregare la carta de porte expedida a favor del primer consignatario;

II. A variar dentro de la ruta convenida, el lugar de la entrega de la carga, 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."

2). El porteador. Es la persona obligada a realizar el transporte.

Los artículos 590 y 591 del Código de Comercio, señalan las obligaciones y derechos del porteador:

Artículo 590. El porteador está obligado:

I. A recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenidos;

II. A emprender y concluir el viaje, dentro del plazo estipulado, precisamente por el camino que señale el contrato;

III. A verificar el viaje, desde luego, si no hay -- término ajustado, y en el mas próximo a la fecha del contrato, si acostumbráre hacerlos periódicamente;

IV. A cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las recibe hasta que las entrega a satisfacción del consignatario;

V. A entregar las mercancías al tenedor de la carta, de porte o de la orden respectiva en defecto de ella.

VI. A pagar, en caso de retardo que le sea imputable, la indemnización convenida, o si no se ha estipulado, el perjuicio que haya causado el cargador, deduciendo en uno y otro caso el monto respectivo del precio del transporte.

VII. A entregar las mercancías, por peso, cuenta o - medida, si así están consideradas en la carta de porte, a no ser que estén embarricadas, cajones o fardos, pues entonces cumplirá con entregar éstos sin - lesión exterior;

VIII. A probar que las pérdidas o averías de las mercancías o el retardo en el viaje, no han tenido por causa, culpa o negligencia, si es que alega no tener responsabilidad en esos acontecimientos;

IX. A pagar las pérdidas o averías que sean a su --- cargo con arreglo al precio que a juicio de peritos tuvieran las mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrega, debiendo en este caso los peritos, atender a las indicaciones de la carta de porte;

X. Y, en general, a cubrir al cargador o consignata-

rio los daños y perjuicio que resientan, ya por culpa, o por que no se de cumplimiento al contrato relativo."

Observemos en la fracción primera que las cosas a -- transportar deben ser entregadas al porteador, pero estas -- pueden ser recibidas por sus empleados, siempre y cuando estos hagan la entrega de la carta de porte al cargador, a --- partir de entonces comienza la responsabilidad del porteador.

En la fracción segunda, observamos que con respecto a la ruta, la Ley de Vías Generales de Comunicación completa esta disposición ya que si el solicitante de un servicio de transporte o comunicación, no expresara la ruta o línea, --- esta será fijada por la empresa pero el importe que se cobre, será el mas bajo que pueda obtener, de acuerdo con las tarifas aplicables, cualquiera que sea la ruta o línea que se -- siga a menos que la ruta más corta o de más bajo costo estuviere interrumpida por causa de fuerza mayor, pues en este -- caso, se cobraría el servicio por la ruta o líneas que se -- haya usado, artículo 67 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

En las fracciones V y VII, el porteador puede obli-- garse a entregar las cosas en el domicilio convenido o bien .

avisar para que el consignatario pueda recogerlas. El Código de Comercio no especifica nada sobre el particular, ya que esto está por lo general regulado en los reglamentos de las empresas de transportes, artículo 158 de la Ley en mérito.

"Artículo 591.- El porteador tiene derecho:

I. A recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verifica el viaje;

II. A percibir la totalidad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verifica el viaje, siempre que, a virtud del convenio de transporte, hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de verificar el transporte de las mercancías, descontándose lo que el porteador hubiere aprovechado por conducción de otras mercancías en el mismo vehículo;

III. A continuar el viaje, removido el obstáculo a que alude el inciso anterior, si no hiciere uso de la facultad que el consigna, siguiendo la ruta designada en el contrato o, si no fuere posible, la que sea más conveniente; y si esta resultare más dispendiosa y más larga, podrá exigir el aumento de los costos y el del porte en proporción al exceso; pero, sin cobrar nada por los gastos y tiempo de la detención.

IV. A exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción; y si éste, previo requirimiento

to, rehusare u omitiere tal diligencia, el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga del fraude o dolo;

V. A que el consignatario le reciba de la carga averiada las mercancías que estén ilesas, siempre que, separadas de las averiadas, no sufrieren disminución en su valor;

VI. A retener las mercancías transportadas, mientras no se le pague el porte;

VII. A promover el depósito de las mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega, si en él no encontrare al consignatario o a quien lo represente, o si hallándolo rehusare recibir las, previo siempre el reconocimiento de su estado por peritos."

Existe un derecho que pasó por alto el Código de Comercio y es el de recibir el precio del transporte.

En el caso de varios porteadores en este tipo de transporte, cual sería la situación jurídica del cargador en relación a los diversos porteadores; esto va a depender de la carta porte, ya que en ella debe hacerse constar la participación de cada uno de dichos porteadores. En el caso de que no se haga constar, se aplicará lo dispuesto en el artículo 577 del Código de Comercio que dice: "El porteador, salvo pacto en contrario, puede estipular con otros la conduc--

ción de las mercancías. En ese caso conservara tal carácter respecto de la persona con quien haya contratado primero y tomará el de cargador con relación a la segunda."

Sin embargo, si en la carta de porte se prevee expresamente la intervención de varios porteadores, se estará a lo dispuesto por el artículo 74 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que "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 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 de que responda el último porteador. La responsabilidad de cada porteador comienza en el momento en que recibe la carga y termina cuando la entrega."

3). El consignatario. Es la persona a quien van dirigidas las mercancías. Y la indicada para recibir las mercancías en el punto de destino convenido. Por lo que, para que sean exigibles las obligaciones y derechos del consignatario, es necesario que este acepte el contrato de transporte y se convierta así, en el tercer elemento del mismo.

Los artículos 595 y 596 del Código de Comercio, señalan los derechos y obligaciones del consignatario.

"Artículo 595.- El consignatario está obligado:

I.- A recibir las mercancías sin demora, siempre -- que lo permita su estado y que tengan las condiciones expresadas en la carta de porte;

II.- A abrir y reconocer los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción, cuando lo solicite el porteador. Si el consignatario rehusare cumplir esta obligación, el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga del fraude o dolo;

III.- A devolver la carta de porte o a otorgar, en su defecto, el recibo a que se refiere el artículo 583;

IV.- A pagar al porteador, así el porte como los demás gastos, sin perjuicio de las reclamaciones que hiciera;

V.- A ejercer, dentro de las veinticuatro horas, -- desde la recepción de las mercancías, los derechos que competan contra el porteador, cualquiera que sean, exigiéndole las responsabilidades que haya -- contraído, debiendo reportar, en caso de negligencia, los perjuicios que ésta cause;

VI.- A cumplir con las órdenes del cargador, dándole cuenta, sin pérdida de tiempo, de cuanto ocurra, relativo a las mercancías porteadas."

En la primera fracción observamos que una vez concluido el viaje en sus términos, el transportador no pueda hacer la entrega, o bien, porque no encontrare al consignatario o, porque rehusare a recibir las mercancías. En esta hipótesis, el artículo 591 fracción VIII, señala que el porteador tiene derecho a promover el depósito de las mercancías ante la Autoridad Judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega, previo siempre, el reconocimiento de su estado por peritos.

El artículo 596 del Código de Comercio, señala los derechos del consignatario:

- I. A mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor se le entreguen las mercancías, - cualesquiera que sean las órdenes que en contrario diere el cargador con posterioridad;
- II. A no recibir las mercancías en los casos expresados en éste título, y, además, cuando su valor no alcance a cubrir los gastos y desembolsos que deba hacer para su recepción, conservación y venta, a no ser que tenga fondos suficientes del cargador;
- III. A que los anticipos que haya hecho con motivo de la entrega de la carga, se le reintegren desde luego sin esperar a que se cubran con su precio;
- IV. A todo lo demás que ésta prevenido en las prescripciones de este título."

Se observa que el contrato de transporte terrestre queda vinculada la carta de porte o de conocimiento de embarque, y estas de conformidad con el artículo 583 del Código de Comercio, constituyen los títulos legales entre el porteador y el cargador.

ELEMENTOS REALES. Que son las cosas y el precio.

1). Las cosas.- "El Código de Comercio habla de -- mercaderías y mercancías en diversos artículos; pero sería -- una afirmación totalmente errónea, la de creer que el transporte de cosas sólo se refiere a transporte de mercancías. -- Si recordamos el concepto de mercancías como cosa corpóral -- mueble, susceptible de tráfico jurídico, los título valores, el dinero, que no son mercancías, quedarán excluidos de --- transporte."(55)

El Código de mérito en su artículo 576 fracción I, señala: que "Cuando tengan por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio.", que es un concepto mas amplio de las cosas transportables y no una noción restringida de mercaderías.

(55) Rodríguez y Rodríguez, Joaquín. Ob. cit. p. 247.

Por lo que en conclusión podemos decir que el ---- transporte de cosas puede realizarse en todas las que tengan esa calidad. Calidad que no nos da el artículo 1825, del Código Civil, "deben existir en la naturaleza; ser determinada o determinable en cuanto a la especie y estar en el comercio.

2). El precio.- también llamado flete o tarifa, y es la contraprestación del servicio que da el porteador y -- que corresponde cumplir al consignatario o bien, en los casos en que así se establezca, al cargador, lo que deberá --- anotarse en la carta de porte, (artículo 581 fracción I del Código de Comercio) este, debe ser determinado o determina-- ble que se paga en dinero.

En el contrato de transporte terrestre, las empresas porteadoras deben tener aprobación de sus tarifas y sus modificaciones por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo a los artículos 49 y 55 fracción I, de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

En el mismo artículo 55 encontramos las siguientes disposiciones:

"II.- Las tarifas se formularán y aplicarán observando perfecta igualdad de tratamiento, excepto en

los casos que esta ley autorice lo contrario:

III.- Las tarifas y sus modificaciones entrarán en vigor una vez aprobadas o registradas, en la fecha que expresamente señale la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La propia Secretaría ordenará los casos en que por su importancia las tarifas deban ser publicadas en el Diario Oficial de la Federación.

V.- Las tarifas estarán en vigor durante el periodo que las mismas indiquen. Si no lo expresan, regirán hasta la fecha que fije el documento por el cual se las cancela o modifique."

Quando en un servicio determinado fueran aplicables diversas tarifas de una misma empresa, esta tendrá la obligación de combinarlas, si la combinación resultare más ventajosa para el público, que la aplicación aislada de una de ellas, artículo 56, primera parte de la ley a comento.

También existe otra disposición en el Código de Comercio en relación al precio. Cuando se presenta la rescisión del contrato, este debe ser cubierto aún cuando se rescinda el mismo a voluntad del cargador. La mitad o la totalidad debiera ser cubierta, según sea la rescisión, antes o después de iniciado el viaje, como lo expresan los artículos 578 y 579 del Código de Comercio.

En la mayoría de los casos el precio se paga en -- atención a la naturaleza y peso de las mercancías, así como a la distancia del transporte.

**ELEMENTO FORMAL.** Que lo constituye la carta de porte, también llamada de conocimiento de embarque, que juega - el papel de documento probatorio.

Ahora bien, siendo la carta de porte un documento probatorio, tiene un carácter privilegiado para el cargador, y el porteador, el artículo 583 primera parte establece que: "Los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador serán las cartas de porte, 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."

Los artículos 584 y 585 del Código de Comercio, -- mencionan que "Cuando se extraviaren las cartas de porte, -- las cuestiones que surjan se decidirán por las pruebas que rindan los interesados, incumbiendo siempre al cargador la -- relativa a la entrega de la carga." y "La omisión de alguna de las circunstancias requeridas en el artículo 581 no invalidará la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria,

pudiéndose rendir sobre las que faltan las pruebas relativas.", esto también "Nos permite afirmar la no esencialidad de la forma para la existencia del contrato y el carácter probatorio de la carta de porte."(56)

En el artículo 583 en su párrafo final dice: "En caso de que por extravío u otra causa no pueda el consignatario devolver, en el acto de recibir los géneros, la carta de porte deberá darle un recibo de los objetos entregados, produciendo este recibo los mismos efectos que la devolución de la carta de porte. Si ésta fuere a la orden o al portador, el recibo se extenderá con los requisitos que establece el título respectivo."

La carta de porte puede ser nominativa, a la orden o al portador, por lo que se considera también un título dispositivo de las mercancías, esto implica que es un documento que puede circular como representativo de las mercancías transportadas, sin que estas se desplacen, ya que pueden pasar de un sujeto a otro con la sola entrega de la carta de porte o bien, por el cambio de nombre del consignatario en la misma.

(56) Rodríguez y Rodríguez, Joaquín. Ob. cit. p. 248.

**ESTA TESTA NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

Si la carta de porte es la orden, su transmisión se efectúa por el endoso de la misma a favor del tercero, transmitiéndose con ello la posesión del título y los derechos -- que representa, y queda obligado solidariamente aquel que -- transmite el documento. Así pues, el tenedor de la carta de porte es el titular de los derechos derivados del contrato -- de transporte terrestre.

Por último, el cargador puede pedir al porteador -- una copia de la carta de porte, expresando en esta, su calidad de tal, artículo 582 del Código de Comercio.

Requisitos de la carta de porte;

"Artículo 581. El porteador de mercaderías o efectos deberá extender al cargador una carta de porte, de la que éste podrá pedir una copia. En dicha carta de porte se expresará:

- 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 portador de la misma -- carta;
- IV. La designación de los efectos, con expresión -- de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contienen;

- 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;
- IX. La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto media algún pacto.

#### Elementos del transporte de personas

Como lo mencionamos al principio, también existe el transporte de personas; por lo que el porteador asume la obligación de transportar a una persona de un lugar a otro, a cambio de una retribución.

El contrato de transporte de personas al igual que el transporte de cosas, se encuentra regulado por la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos, así como por el Código de Comercio, este también se conforma por tres elementos: Personales, Reales y Formales.

ELEMENTOS PERSONALES. Desaparecen las figuras del cargador y consignatario, quedando solamente las de: el porteador o transportista y el viajero o pasajero.

De los derechos y obligaciones de las partes es -- poco lo que puede añadirse, pero señalaremos las diferencias con relación a las obligaciones del porteador o transportista.

1). A emprender y concluir el viaje en los terminos contratados, asi como el itinerario fijado, el plazo y tiempos convenidos, artículo 600 fracción III, del Código de Comercio.

2). A transportar al mismo tiempo el equipaje del viajero, en las condiciones que los usos y costumbres señalen.

3). A dar a los pasajeros billetes de asiento.

#### Obligaciones del pasajero o viajero:

1). A pagar el precio y utilizar el boleto que recibe en el dia y hora señalado, después pierde su valor.

2). A guardar la compostura y conducta adecuada -- dentro del vehículo transportador.

3). Los pasajeros están obligados a presentar sus boletos cuantas veces les sean exigidos por empleados o inspectores del servicio, artículo 81 del Reglamento de Explotación de Caminos.

Derechos del pasajero o viajero:

1). A ocupar en el vehículo de la empresa el correspondiente asiento, artículo 86 del reglamento citado.

2). Así mismo el artículo 88, nos señala otros derechos:

I. A conservar en su poder los bultos que por su volumen, naturaleza y aspecto exterior no ocasionen molestias o daños a los demás pasajeros;

II. A que se les admita en el mismo vehículo, por concepto de equipaje, y libre de porte por cada boleto, un máximo de 25 kilogramos.

III. A que se les de un recibo amparando su equipaje con las características del mismo;

IV. A exigir en caso de pérdida el pago del valor del equipaje con arreglo a las estimaciones siguientes:

- Por un baul \$300.00, por una petaca \$200.00 y -- por un bulto o maleta \$150.00.

V. de exigir en caso de avería, la indemnización del daño que acrediten haber sufrido, hasta un importe que no excederá de las indemnizaciones establecidas en la fracción anterior."

Estas dos últimas fracciones deberían ser derogadas o modificadas, en virtud de que el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dispone que "Los concesionarios o permisionarios de servicios públicos de transpor

te de pasajeros en las vías generales de comunicación, están obligados a proteger a los viajeros y sus pertenencias, de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio. La protección que al efecto se establezca, deberá ser suficiente para cubrir cualquier responsabilidad objetiva del transportista y amparará los daños y perjuicios causados al viajero en su persona o en su equipaje y demás objetos de su propiedad o posesión, que registren desde que ---- aborden hasta que desciendan del vehículo."

ELEMENTO REAL. Que es el precio que debe pagar el pasajero para poder ser transportado, en el artículo 82 del citado Reglamento señala que toda persona antes de tomar un vehículo adquirirá el correspondiente boleto a las cuotas -- autorizadas por la tarifa correspondiente, excepto cuando -- suban en paraderos, pues entonces lo adquirirán a bordo. En los casos en que una persona suba sin boleto y se niegue a -- pagar su importe a bordo, el porteador podrá retener su equipaje si el valor aparente de este garantiza el precio del -- transporte u obligará al pasajero a abandonar el vehículo en el primer lugar poblado.

Si hacemos un breve análisis de los artículos 88 y 82, del Reglamento a comentario, se observa que entre ellos no

existe equidad en el valor que se le da al equipaje, en virtud de que el primero de ellos para el caso de extravío le fija un valor al equipaje del viajero que es obsoleto, y en el segundo artículo citado ya a valorar al equipaje acorde a la realidad ya que dice "si el valor aparente de este garantiza el precio del transporte". Artículos con una tendencia a proteger al transportista.

ELEMENTO FORMAL, que es el billete o boleto; al celebrarse el contrato se entrega un boleto para que el pasajero pueda probar los derechos relativos.

El artículo 81 del Reglamento de Explotación de Caminos, señala al respecto: "Los concesionarios estarán obligados a entregar a todo pasajero, a cambio del importe de su viaje, un boleto numerado que contendrá los datos siguientes: fecha, número, clase, precio, puntos de origen y destino, la denominación de la sociedad o persona que lo expida y las menciones relativas al seguro del viajero." Asimismo, el artículo 586 del Código de Comercio, hace mención de estos requisitos.

## RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

El profesor Rodríguez y Rodríguez, nos señala que la "responsabilidad es la obligación de resarcir el daño patrimonial o patrimonialmente estimable, causado a un sujeto jurídico."(57).

1.- Responsabilidad en el transporte de cosas, esta recae en primer término sobre el porteador, en virtud de que es el encargado de transportar las mercancías, en el artículo 590 fracción IV, del Código de Comercio señala que tiene la responsabilidad de cuidar y conservar las mercancías, desde que las recibe hasta que las entrega a satisfacción del consignatario. También es obligación del transportista la de pagar las pérdidas y averías que sean a su cargo (fracción IX), podría darse el caso de que la mercancía no se dañase en su totalidad, aquí el porteador podrá pedir al consignatario que le reciba la carga no averiada, siempre y cuando no sufra disminución en su valor, artículo 591 fracción VI, del Código a comento.

(57) Rodríguez y Rodríguez, Joaquín. Ob. cit. 209.

El mismo artículo 590 en su fracción VIII, establece que la empresa es imputable de todos los daños, salvo el caso de que provenga de vicio propio de la cosa, fuerza mayor o caso fortuito. La prueba de cualesquiera de estos hechos incumbirá a la empresa.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en el artículo 84, nos dice que el retraso es la entrega posterior de la cosa a la fecha convenida. Por otro lado el artículo 81, previene el caso en el que "La carga que una empresa no pueda entregar dentro de los treinta días siguientes a la conclusión del plazo en que debió haberlo hecho, se considerará como pérdida y ello dará a lugar a las responsabilidades que establece la ley." y en su artículo 80 correlativo al Código de Comercio en el artículo 590 fracción IX, establece la obligación del porteador "A pagar las pérdidas o averías que sean a su cargo, con arreglo al precio que a juicio de peritos tuvieren las mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrega, ...". Si la mercancía se encontrase con posterioridad y aceptase recibirla el consignatario, este devolverá el pago que se le dio por concepto de indemnización.

Ley de Vías Generales de Comunicación:

Artículo 71.- Las empresas de vías generales de comunicación son responsables de las pérdidas o averías que sufran los efectos que transporten excepto en los casos siguientes:

I. Cuando las mercancías se transporten a petición escrita del remitente, en vehículos descubiertos - siempre que por la naturaleza de aquellas 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. Para los efectos de esta fracción se observarán las siguientes reglas:

A) Las empresas de vías generales de comunicación, deberán formar la tabla de las mercancías que deban considerarse sujetas a merma, y, tomando en cuenta su naturaleza, la estación y demás circunstancias que puedan influir, fijarán la proporción de la merma de la que no serán responsables;

B) Las empresas pueden eximirse de la responsabilidad, aún cuando la merma exceda de la normal, si se trata de mercancías cargadas por el remitente o descargadas por el remitente;

C) En caso de pérdida total, la empresa no tiene el derecho de reducir su responsabilidad por causa de merma;

IV. En el caso de transporte de explosivos, subs-

tancias inflamables o corrosivas y otros artículos de naturaleza peligrosa;

V. Si se trata de mercancías transportadas bajo el cuidado de persona puesta con ese objeto por el remitente, a menos que la avería sea imputable a la empresa y en lo absoluto independientemente 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 exterior que haya podido dar lugar a la pérdida o a la avería.

En el caso de esta fracción, tendrá el remitente los derechos siguientes:

A) Sellar el vehículo, con su propio sello, o hacer que en su presencia sea sellado con los sellos de la empresa de transportes;

B) Hacer que se rompan los sellos en presencia de la persona autorizada para recibir la carga y de un empleado de la empresa. A falta de la primera, la ruptura de los sellos se hará en presencia de cualquier autoridad que tenga fe pública. La empresa tendrá el derecho de pedir, antes de que se rompan los sellos, una constancia escrita del estado de los mismos;

C) Cuando para cumplir disposiciones fiscales deba ser abierto el vehículo antes de llegar a su destino, el empleado fiscal examinará los sellos antes de que sean rotos y tomará razón de su estado y de su número; terminada la operación que motivo la apertura del carro, el mismo empleado expedirá un documento, haciendo constar el número y el estado de los sellos antes de abrir el vehículo y el número de los nuevos sellos.

En el caso de esta fracción, la empresa no está obligada a responder por el número de bultos ni por el peso de la mercancía que expresare la carta de porte;

VII. Tratándose de equipajes que no se entreguen a las empresas para ser transportados, 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 locales, y de sesenta días, tratándose de pasajes internacionales. Esos términos se contarán desde el día siguiente al de la llegada del vehículo que condujo los equipajes.

El artículo 123 del Reglamento de Explotación de Caminos, libera de responsabilidad al porteador, en caso de que el daño proceda de vicio propio de la cosa ("existe este, cuando la pérdida o avería sea imputable y así se pruebe, a la naturaleza de las cosas, en cuanto por motivos inherentes a aquella, entre en descomposición, sufran merma o pérdida" (58), fuerza mayor o caso fortuito, que deberá ser probado por el porteador. Estos dos últimos términos son equiparables y equivalentes a suceso exterior ocasionado sin culpa del deudor o persona por quienes deba responder.

(58) Rodríguez y Rodríguez, Joaquín. Ob. cit. p. 255.

Existe responsabilidad por parte de la empresa en caso de retraso y dará lugar a la devolución parcial o total del porte cobrado, en el reglamento de la empresa se fijarán los términos de duración de los transportes, pasados los cuales se considera que hay retraso, en los términos antes mencionados.

#### LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD

Esta es de dos tipos:

Limitación legal. Según lo dispuesto en el artículo 72 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece:

Artículo 72.- La responsabilidad de la empresa porteadora quedará limitada en los siguientes casos:

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.

Limitación convencional. La establece el:

Artículo 69.- Las empresas de transporte no tienen derecho para limitar la responsabilidad que les -- impone esta ley con motivo del transporte, excepto en los siguientes casos:

I. Aquellos 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. Aquel en que la tarifa sea reducida porque la empresa quede relevada de la responsabilidad o limitada ésta, por retardo que sea imputable en la entrega de la mercancía.

En cualquiera de los casos a que se contraen las fracciones anteriores, es condición indispensable que las tarifas reducidas a que los mismos 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 libremente la aplicación de una o de otra tarifa.

#### EXTINCION DE LA RESPONSABILIDAD

"Llegadas las mercancías a su destino, si al tiempo de la entrega resultare alguna falta o avería, el consignatario formulará su reclamación en el acto al porteador que haga entrega. Mediante esta reclamación y haciendola constar -

en la carta de porte, la firma de este documento no eximirá a la empresa de la responsabilidad que le incumba.", artículo 125 del Reglamento de Explotación de Caminos.

Por otro lado el artículo 592 del Código de Comercio, establece "La responsabilidad del porteador por pérdida, desfalcos o averías, se extingue:

- I. Por el recibo de las mercancías sin reclamación;
- II. Por el transcurso de seis meses en la expediciones verificadas dentro de la Republica, y el de un año en las que tengan lugar para el extranjero."

"Artículo 1043. En un año prescriben:

- III. Todas las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre o marítimo."

Es de observarse que en primer término el Código establece "seis meses" para extinguir la responsabilidad del porteador en expediciones nacionales y en el artículo siguiente "en un año prescribirán: todas las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre ...". Lo que entra en una notoria contradicción en cuanto al término que debe operar para la extinción de la responsabilidad del porteador en expediciones nacionales, ya que en las que tengan lugar para el extranjero no existe contradicción por ser el mismo término.

2.- Responsabilidad en el transporte de personas.

Tratándose de personas en porteador tiene la obligación de trasladar incólume al pasajero y sus efectos. Por lo que deben contratar un seguro o crear un fondo de garantía, que cubra cualquier responsabilidad objetiva del transportista.

Como anteriormente lo vimos, el Código de Comercio en el artículo 1043-III, establece un año para la prescripción en lo relativo a las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre, el mismo Código en el artículo 592-II, fija seis meses para la extinción de la responsabilidad del porteador en caso de pérdida o avería en expediciones nacionales, y la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el artículo 71, establece que "Las empresas de vías generales de comunicación, son responsables de las pérdidas o averías que sufran los efectos que transporten excepto en los casos siguientes:

VIII. Cuando se trate de equipajes que, transportados por las empresas, no sean reclamados en el término de treinta días en pasajes locales, y de sesenta días, tratándose de pasajes internacionales. Esos términos se contarán desde el día siguiente al de la llegada del vehículo que condujo los equipajes.

Es de observarse como la Ley a comento da un término reducido al pasajero para poder reclamar su equipaje, y por alguna razón no pudiera presentarse dentro de los términos fijados la empresa quedará exenta de responsabilidad. -- Así mismo debemos considerar que los dos primeros preceptos mencionados dan un término o plazo mayor; pero éstos no son operantes, ya que no debemos olvidar lo dispuesto por el artículo 4° de la Ley de mérito que enumera e indica el orden de prelación de las fuentes Legislativas relativas a esta materia.

Otra excepción de responsabilidad se da cuando el pasajero conserva consigo su equipaje, es decir, no lo entrega a la empresa porteadora.

En el artículo 602 del Código de Comercio, establece que en el caso de pérdida imputable a la empresa el pasajero deberá acreditar la entrega y valor de los efectos que tenía a su custodia. Y si pensáramos que se extravió una petaca estaríamos bajo el supuesto del artículo 88-IV del Reglamento de Explotación de Caminos, que le estima un valor de \$200.00, ya que la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 4°, como lo hemos dicho establece las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento.

de las concesiones y de toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte se decidirán, fracción II. Por esta ley, sus reglamentos, y demás leyes especiales. Fracción III. A falta de disposiciones en esa legislación por los preceptos del código de comercio.

#### SEGURO DE TRANSPORTE TERRESTRE

O también llamado de daño, es "El seguro contra riesgos, sea cualesquiera la causa que los origine, que amenazan el interés del asegurado durante el transporte de las cosas y en los momentos que le preceden, interrumpen o siguen."(59)

En el artículo 138 de la Ley sobre el contrato de seguro, establece que son objeto del contrato de seguro todos los efectos transportables por los medios propios de la locación terrestre y podrán asegurarlos aquellas personas que tengan algún interés o responsabilidad en su conservación debiendo expresar cual es su interés.

(59) Garriguez, Joaquín. "CONTRATO DE SEGURO TERRESTRE." Editorial Aguirre, Madrid. 1973. p. 371.

La extinción del seguro se fijará de acuerdo a lo establecido en el artículo 139 de la Ley sobre el contrato de seguro, que dice: "El seguro de transporte comprenderá -- los gastos necesarios para el salvamento de los objetos asegurados."

"En los casos de deterioro por vicio de la cosa o transcurso del tiempo, la empresa aseguradora justificará jurídicamente el estado de los efectos asegurados, dentro de las veinticuatro horas siguientes al aviso que de su llegada al lugar en que deban entregarse le de el asegurado. Sin esta justificación no será admisible la excepción que proponga para eximirse de su responsabilidad." Artículo 142 de Ley sobre el contrato de seguro.

En caso de reclamación contra la compañía deberá presentarse dentro de los sesenta días siguientes al aviso de pérdida, haciéndola acompañar del certificado de daños de referencia, de la factura comercial, de la copia de su reclamación y de los demás documentos necesarios.

Seguro de viajero. El artículo 127 de la Ley de -- Vías Generales de Comunicación, como ya quedó establecido están obligados a proteger a los viajeros y sus pertenencias -

por medio de un contrato de seguro o de un fondo de garantía.

La indemnización por la pérdida de la vida del pasajero será por una cantidad mínima, equivalente a 730 veces el salario mínimo vigente en el Distrito Federal y se pagará a sus herederos legales. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes fijará, dentro de los primeros quince días del mes de enero, la cantidad por la que deba proteger a cada viajero, así como el monto de la indemnización que deba percibir de acuerdo con las incapacidades y lesiones que se causaren y los daños que resienta en sus pertenencias. Las indemnizaciones por concepto de lesiones deberán cubrir totalmente los pagos que se originen por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, pero no podrán exceder del monto que corresponda a la indemnización por muerte.

Mientras dure la inhabilitación, antes de que sea declarada la incapacidad el pasajero tendrá derecho al pago del salario mínimo vigente en la zona donde la víctima del accidente preste sus servicios, mismos que se cubrirán el día hábil de cada mes. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes dispondrá administrativamente lo conducente para fijar el monto de las indemnizaciones, produzcan o no incapacidad parcial.

Los pasajeros que hagan uso de pases para transportarse gratuitamente o los que estén exentos del pago correspondiente, pagarán en efectivo el importe mencionado para -- disfrutar los beneficios del seguro o fondo de garantía. La falta de este pago se considera imputable al transportista.

La Secretaría del ramo resolverá administrativamente las controversias que se originen en relación al seguro o fondo de garantía, sin perjuicio de las facultades que legalmente le competan a la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, así como a otras autoridades.

#### RESCISION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

Se puede rescindir por voluntad del cargador, antes o después de comenzarse el viaje, en el primer caso debe pagar al transportista la mitad del porte y en el segundo la totalidad.

En el transporte de pasajeros, los boletos se cancelarán bajo las siguientes reglas:

- Si se cancela con 24 horas de anticipación de la salida del autotransporte, se reintegra el porte
- Si se hace después de las 24 horas pero antes de la salida se reintegrará solo el 90% del porte.

## FORMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE

El transporte terrestre se realiza por autotransporte y ferrocarril, es de observarse que a través de este instrumento se transportan personas y cosas.

### TRANSPORTE DE COSAS

Este servicio se clasifica en : De carga y Express.

Servicio de carga: "Se entiende por servicio de carga el destinado al transporte de mercancías, materiales de construcción, animales y en general de cosas, utilizando vehículos abiertos o cerrados y en los términos y condiciones que señala este reglamento" de explotación de caminos, artículo 104. Se puede transportar toda clase de carga que ofrezcan los usuarios y los porteadores están obligados a recibirla, siempre y cuando estén legalmente autorizados a transportarlas, quedando excluidos de este transporte:

A). Los objetos que por su tamaño, peso, forma y otras características del equipo utilizado:

B). Los objetos que legalmente sólo puedan ser ---- transportados por correo;

C). Los materiales explosivos o inflamables, salvo\_ disposiciones especiales que para su transporte se establecen en este o en otros reglamentos;

D). Las mercancías cuyo transporte haya sido prohi- bido por disposiciones administrativas. Cuando tales disposi- ciones no prohíban precisamente el transporte de determinadas mercancías, pero si ordenen la presentación de ciertos docu- mentos para que puedan ser transportadas, el porteador exigirá del cargador los documentos de que se trate y está obliga- do a rehusar el transporte si no le son entregados. Artículo\_ 108 del reglamento de explotación de caminos.

Las cosas a transportarse deben de ir perfectamente bien empacadas por el remitente y rotuladas con el nombre y - domicilio del destinatario y en relación al embalaje debe --- reunir las condiciones de solidez suficiente para que las mer- cancias que proteja no sufran daños.

Las mercancías a entregar deben ser registradas en\_ un plazo de 48 horas, a partir del momento que el consignata- rio recibe el aviso de que se encuentran a su disposición.

Dicho aviso puede ser por cualquier medio de comunicación y se acentará en un libro de registro; los datos de la carta de porte, fecha y hora de llegada de las mercancías, este libro deberá estar autorizados por el departamento de tránsito federal. La falta de retiro de las mercancías en los plazos establecidos causará el pago de almacenaje y si en un plazo de 30 días las mercancías no son retiradas, el porteador podrá venderlas en subasta pública. Esto en caso de que no sean susceptibles de perderse o averiarse y si fuere así, y no han sido recogidas dentro de las siguientes 24 horas a su llegada ---- podrán venderse con intervención de la Autoridad Judicial más próxima al mejor postor, levantándose acta de la venta en la que firmarán los que intervinieron en ella, el producto de la venta se aplicara en primer término al pago del porte y demás sumas por diversos conceptos o gravámenes, y el resto quedará a disposición del remitente.

Adicionalmente existe el servicio de reembolso que es conocido bajo las iniciales de C.O.D., que opera de la --- siguiente manera:

- El consignatario deberá de pagar la cantidad --- determinada por el remitente para poder recoger las mercan--- cías, dicha cantidad será puesta a disposición del cargador - en el lugar de origen dentro de un plazo que no excederá de

15 días a partir de la fecha en que lo hubiera recibido.

Servicio express: Es el transporte en vehículos --- cerrados, de pequeños bultos y paquetes o de mercancías en --- general, en un plazo menor al asignado al servicio de carga y mediante una tasa más elevada. Siempre y cuando esté la empresa legalmente autorizada a este servicio. Se dará mayor preferencia a los productos de fácil descomposición o perecederos, como la leche y sus derivados, flores, películas de cine, --- estupefacientes, medicamentos con fecha de caducidad, periódicos revistas y libros. También se puede transportar animales, en general pero en cantidades limitadas, en este caso se le exige al cargador la guía sanitaria, expedida por la Secretaría de Salud.

La empresa podrá no recibir las mercancías que ---- tengan un embalaje deficiente, a menos que el cargador la ---- libera de tal responsabilidad.

Al servicio express le serán aplicables las disposiciones relativas al transporte de carga con las excepciones siguientes:

Artículo 147 del Reglamento de Explotación de Caminos

I. Los plazos para la ejecución del transporte se -

reducirán a la mitad del señalado para el de carga, pero el porteador disfrutará de un día para recibir los efectos y un día para entregarlos;

II. Las Tarifas no podrán exceder del doble de las que se apliquen en el servicio de carga.

III. Los objetos y carga deberán entregarse salvo pacto en contrario en el domicilio de los destinatarios;

IV. El remitente declarara el valor de los efectos que entregue al porteador sin embargo, el transporte de paquete y de pequeños bultos podrá hacerse bajo la denominación general de "encargos" en cuyo caso, no estará sujeta a la declaración del valor. Se presentaran embaladas bajo cubierta sellada y su peso no podrá exceder de 25 kilogramos. La responsabilidad del porteador en este transporte de "encargos" estará a la suma de \$50.00 pesos por bulto y la tarifa será mas baja que para el servicio ordinario de express.

Tarifa o flete.- Este se cobra de acuerdo a la distancia peso y clase que se da en virtud del contenido de las mercancías.

La empresa está obligada a expedir el recibo de carga al remitente el que contendrá: número de talon, fecha, nombre y domicilio del remitente, nombre y domicilio del consignatario, valor, peso, cuota aplicada, adelantos, cobro y -

observaciones.

Por medio de las Sociedades Nacionales de Crédito, se realiza un servicio conocido como conducto banco, que consiste en enviar y documentar embarques y su cobro se realizará a través de la Institución Bancaria donde el remitente -- tenga cuenta. Una vez que el cobro ha sido efectuado la institución entregará el talón y la factura para que el consignatario recoja los artículos transportados en el sitio estipulado.

#### TRANSPORTE DE PERSONAS

Este contrato a diferencia del contrato de transportes de cosas, no tiene carácter formal, se perfecciona -- oralmente, en virtud de esto la empresa se considera en estado de oferta permanente respecto del público y por lo tanto, obligada a admitir a toda persona que se presente en las estaciones, con excepción de aquellas que se encuentren en estado de embriaguez, o lleven consigo animales o paquetes que por su forma, volumen o mal olor, puedan molestar a los viajeros; tampoco se admitirán a los que por su falta de compostura, palabras o acciones, ofendan el decoro de los demás. - artículo 134 del Reglamento para la Conservación y Servicio de los Ferrocarriles.

"En relación a la obligación de la empresa, consiste en trasladar de una estación a otra al viajero físicamente indemne, así como a su equipaje."(60)

- Equipaje.- Todo viajero puede conservar en su poder los bultos que por su volumen o naturaleza no puedan ocasionar daño a los viajeros; estos, no son registrados y su peso no debe de exceder de 15 kilogramos. El registro de equipaje se efectuará presentando el boleto del pasaje y se le expedirá al viajero un "resguardo" con los siguientes datos:- nombre de la estación de llegada y de salida, el número de bultos que compone el equipaje, el número que le corresponda, su peso y si está excedido la cantidad percibida por el mismo. Para recoger el equipaje deberá de entregar el resguardo.

#### SERVICIO DE PAQUETERIA Y ENCARGOS

Existe por parte de las empresas un servicio adicional de cosas, llamado de paquetería y encargos, este es más ágil en virtud de que el transporte de personas está sujeto a horarios fijos. Este se encuentra regulado por la circular --

(60) Garriguez, Joaquín. Ob. cit. p. 295.

número 226, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que "Aprueba la tarifa y reglamenta el servicio de paquetería y encargos del autotransportes de pasajeros de concesión federal", del 4 de Enero de 1961 que a la letra establece:

I. Se entiende por paquetería todos aquellos bultos que por su naturaleza peso y volúmen puedan ser facilmente -- transportados en los lugares que ordinariamente se destinan --

II. Todos los paquetes deberán presentarse embalados bajo cubierta sellada

III. No son transportables los bultos que contengan:

a . Materiales corrosivos, inflamables, explosivos o cualquier otra cosa que pueda causar daños, tanto a la demás paqueteria como al equipaje o a la misma unidad de transporte.

b . Articulos de fácil descomposición.

c . Objetos que legalmente sólo puedan ser transportados por correo.

d . Mercancías cuyo transporte haya sido prohibido por disposición administrativa.

IV. Los portadores podrán aceptar para su transporte bultos cuyo peso no exceda de 25 kilogramos y cuyo volúmen no sea mayor de un cuarto de metro cúbico.

V. El servicio se efecturará de terminal a terminal, excepto cuando la empresa esté autorizada por la Secretaría --

de Comunicaciones y Transportes para efectuar la entrega a domicilio de los embarques con cargo extra y a petición del remitente.

VI. La duración del transporte de este servicio quedará sujeto a los horarios que el porteador tenga autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

VII. Si transcurridos 15 días de que el envío este a disposición del destinatario, este no se presenta a recogerlo, deberá remitirse al lugar de origen, dándole aviso al cargador que la mercancía está a su disposición y podrá recogerla previo pago de los gastos que se hayan originado. En caso que el destinatario no recoja la mercancía dentro de las 72 horas, siguientes a su arribo, se cobrará almacenaje.

VIII. Si el remitente desea que el porteador asuma la responsabilidad por un valor que él declarará para la mercancía y por toda clase de riesgos, inclusive las derivadas de caso fortuito o fuerza mayor, deberá cubrir la tarifa ordinaria que es aquella que tiene un cargo adicional sobre las cuotas señaladas.

IX. Por cada remesa de carga que sea entregada a una empresa porteadora, esta expedirá y entregará al remitente o embarcador una carta de porte o conocimiento de embarque, con los requisitos que marca la ley la cual deberá de ir perforada y con la clave de autorización que da la Secretaría de

Comunicaciones y Transportes, la que debe contener:

- Nombre de la empresa;
- Dirección y teléfono de las oficinas;
- Clave, serie y folio de la carta de porte;
- Lugar de origen y fecha de recibo;
- Nombre y domicilio del remitente y del consignatario.
- Número de bultos recibidos;
- Naturaleza y características de las mercancías o efectos.
- Peso en kilogramos;
- Valor declarado;
- 2% sobre el valor declarado;
- Cuota aplicada al flete;
- Cuota aplicada mas 2% sobre el valor declarado;
- Fletes de otras líneas que intervengan en el transporte.
- Observaciones: firma del documentador y firma del embarcador.

X. Puede exigirse el pago adelantado, cuando el valor comercial de los artículos no garantice el importe del servicio. Cuando el transporte se hubiera contratado por cobrar, la entrega de la mercancía se hará contra el pago correspondiente, pudiendo el porteador retenerla mientras no se satisfaga éste.

XI. En aquellos casos en que además de la autorización mencionada, los porteadores estén autorizados a efectuar el servicio según la modalidad C.O.D. deberán ajustarse a lo

siguiente:

a . La documentación de la carga deberá hacerse con los requisitos señalados, con la salvedad de que la serie deberá ser distinta en cada una de las hojas impresas aparecerán las iniciales C.O.D., con la especificación de flete y -- valor por cobrar.

b . Además del control que ya se ha señalado, las - oficinas despachadoras y receptoras llevarán un libro de re-- gistro en el cual se asentarán el lugar y fecha del embarque, y recibo, clave, serie y folio de la carta de porte y la fir-- ma de la persona que embarque o reciba la mercancía en su caso.

c . En ningún caso se entregarán las mercancías a - un destinatario sin el previo pago de las cantidades que figu-- ran en la carta de porte por los diversos conceptos, los co-- bros deberán efectuarse precisamente en moneda nacional.

d . Las sumas recogidas por los destinatarios, debe-- rán ser enviadas por la oficina receptora de los embarques a la despachadora en un plazo no mayor de 48 horas.

e . La oficina despachadora a su vez deberá entre-- gar al embarcador los valores recibidos en un plazo que no -- excederá de las 48 horas a que alude el inciso anterior, más - 24 horas por cada 500 kilómetros o fracción de distancia en-- tre el lugar de origen y el destino de embarque.

f . En aquellos casos que la remisión C.O.D. sea --

regresada a su punto de origen por no haber sido retirada de la oficina receptora por el destinatario, una vez transcurridos los quince días de que se habla a la documentación deberá hacerse la anotación "mercancia C.O.D. devuelta".

g . Podrá efectuarse el manejo C.O.D. de mercancías con previo exámen por parte del destinatario. En todo caso deberá constar en la carta de porte la autorización otorgada para el efecto por el remitente. El exámen se hará en las oficinas de la empresa, a riesgo del interesado por cuanto hace al deterioro del contenido al ser reempacado según la naturaleza de las mercancías.

h . Cuando los envíos se efectúen a personas físicas o morales que no sean ampliamente conocidas en las localidades respectivas, la empresa porteadora podrá recurrir a los medios legales que juzgue convenientes para verificar la auténtica personalidad del destinatario.

## CONCLUSIONES

**PRIMERA.**- En el presente trabajo vimos como el transporte de una manera directa colaboró para el progreso de la humanidad, ya que facilitó el intercambio de ideas, lenguas, costumbres y principalmente diversos productos; bases que dieron pauta para las relaciones económicas entre los diversos pueblos, y el consecuente crecimiento y progreso de la humanidad.

**SEGUNDA.**- En una forma breve nos referimos a los contratos - en general, su clasificación y elementos; dentro - de estos vimos el de transporte terrestre, del que analizamos su marco jurídico y características, -- siendo importante señalar que este contrato a diferencia de los demás se encuentra regulado por disposiciones Administrativas y Mercantiles.

**TERCERA.**- Dentro de las disposiciones Administrativas, se estudió la Ley de Vías Generales de Comunicación y - sus Reglamentos, observando en la ley a comentario un punto muy importante en lo relativo al orden de -- prelación de las normas aplicables en los casos de

controversia para la interpretación y cumplimiento del contrato. Estableciéndose que éstas se decidirán por la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos y a falta de disposición por el Código de Comercio.

CUARTA.- Atento a lo antes comentado vimos como los artículos 88 y 108 del Reglamento para la Explotación de Caminos, fija el monto de las indemnizaciones que debe pagar el porteador en caso de pérdida o avería del equipaje, cantidades que hoy en día son -- obsoletas; por lo que se propone la actualización de los diversos preceptos del citado Reglamento, - para que las indemnizaciones sean más acordes a la realidad y para que no se vean afectadas en lo futuro por los altos índices inflacionarios sean fijadas en días salario mínimo.

QUINTA.- Por otro lado se estudió a la carta de porte, como el documento que otorga derechos y obligaciones a su poseedor, con respecto a las mercancías u objetos materia del contrato. Por lo que podríamos --- equipararla a un título de crédito, ya que en ---- ambos casos otorga a su tenedor los derechos con--

signados en él, esto es, si el instrumento llegara a enajenarse se estaría consecuentemente trasladado el dominio de las cosas y realizando una circulación sin que de hecho se de.

**SEXTA.-** Con respecto a las obligaciones del porteador podemos afirmar que estas son similares a la del depositario, ya que en ambos casos tienen la obligación de cuidar, conservar y responder por los daños y perjuicios que éstas sufran durante su custodia.

**SEPTIMA.-** Considero que la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos, al igual que el Código de Comercio, no nos dan un concepto preciso de lo que es una vía de comunicación, ya que solamente dan una clasificación de ellas, siendo que se debe distinguir lo que es una vía de comunicación, del medio utilizado para la comunicación, proponiendo el siguiente concepto: Vía de comunicación es la ruta o camino ya sea terrestre, aéreo, marítimo o medio de propagación de ondas, por el cual se trasladan personas, cosas, imágenes y sonidos.

OCTAVA.- Por último podemos concluir con una definición --- acerca del Contrato de Transporte Mercantil y es - aquél por medio del cual una persona moral se obliga para con otra persona a trasladar de un lugar a otro, personas u objetos, mediante el pago de cierta cantidad en dinero.

## BIBLIOGRAFIA

- AGUILAR CARBAJAL, LEOPOLDO. "Contratos Civiles". Editorial Porrúa, S.A. Mexico 1977.
- BARRERA GRAF, JORGE. "Tratado de Derecho Mercantil". Editorial Porrúa, S.A. México 1957.
- BEJARANO SANCHEZ, MANUEL. "Obligaciones Civiles" -- Editorial Colección Textos Juridicos Universitarios. Mexico 1981.
- BORJA SORIANO, MANUEL. "Teoria General de las -- Obligaciones". Editorial Porrúa, S.A. México 1982.
- CASTILLEJOS JOSE. "Historia del Derecho Romano". Libreria General de Victoriano Suarez, -- España 1935.
- CERVANTES AHUMADA, RAUL. "Derecho Mercantil". Editorial Herrero, S.A. -- México 1984.
- CLIVE DAY, P.H.. "Historia del Comercio" -- Fondo de Cultura Economica. México 1941.
- DE PINA, RAFAEL. "Elementos de Derecho Civil Mexicano". Tomo III. Editorial Porrúa, S.A. México 1977.

- DE PINA, RAFAEL. "Diccionario de Derecho". Editorial Porrúa, S.A. - México 1977.
- DIAZ DEL CASTILLO, BERNAL. "Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España". Editorial Porrúa, S.A. Mexico 1976.
- FLORIS MARGADANT, GUILLERMO. "Derecho Romano". Editorial Esfinge, S.A. México 1960.
- GARCIA MAYNES, EDUARDO. "Introducción al Estudio del Derecho". Editorial Porrúa, S.A. Mexico 1972.
- GARRIGUES, JOAQUIN. "Curso de Derecho Mercantil". Tomo II. Editorial Porrúa, S.A. Mexico 1981.
- GARRIGUES, JOAQUIN. "Contrato de Seguro Terrestre". Editorial Imprenta Aguirre. Madrid, España 1973.
- GUTIERREZ Y GONZALEZ, ERNESTO. "Derechos de las Obligaciones". Editorial Cajica, S.A. Mexico 1974.
- LANGLE Y RUBIO, EMILIO. "Manual de Derecho Mercantil Español". Tomo I. -- Barcelona, España 1950.
- LOPEZ ROSADO, DIEGO. "Historia y Pensamiento Económico de México". -- Textos Jurídicos Universitarios, U.N.A.M..

- MUÑOZ, LUIS. "Derecho Mercantil". Tomo III y IV. Editorial Cárdenas. México 1974.
- OLVERA DE LUNA, OSCAR. "Contratos Mercantiles"... Editorial Porrúa, S.A. - México 1982.
- PALOMAR DE MIGUEL, JUAN. "Diccionario para Juristas". Mayo Ediciones, S.A. México 1981.
- RODRIGUEZ y RODRIGUEZ, JOAQUIN. "Curso de Derecho Mercantil". Editorial Porrúa, S.A. México 1983.
- ROJINA VILLEGAS, RAFAEL. "Compendio de Derecho Civil". Tomo III. Editorial Porrúa, S.A. México 1978.
- ROJINA VILLEGAS, RAFAEL. "Derecho Civil Mexicano". Tomo V, Volumen I. Editorial Porrúa, S.A. México 1976.
- SANCHEZ MEDAL, RAMON. "De los Contratos Civiles" Editorial Porrúa, S.A. - Mexico 1984.
- SERRA ROJAS, ANDRES. "Derecho Administrativo" Tomo I. Editorial Porrúa, S.A. México 1979.
- TARDIFF, GUILLERMO. "Historia General del Comercio Exterior Mexicano" Editorial Porrúa, S.A. - México 1968.

VAZQUEZ ARMINIO, FERNANDO.

"Derecho Mercantil". Editorial Porrúa, S.A. México 1977.

VAZQUEZ DEL MERCADO, OSCAR.

"Contratos Mercantiles". Editorial Porrúa, S.A. - México 1985.

"BIBLIOTECA TEMATICA ----  
UTEHA". Las aventuras --  
del mar y del aire. ----  
Editorial Hispano-Ameri-  
cana. Argentina.

"ENCICLOPEDIA JURIDICA --  
OMEBA". Editorial Biblio-  
grafica Argentina, S.R.L.  
Argentina 1967.

"ENCICLOPEDIA UNIVERSAL  
ILUSTRADA". Editorial Es-  
pasa-Calpe, S.A. España.

"HISTORIA UNIVERSAL". Sal-  
vat Editores. España 1980

"NUEVA ENCICLOPEDIA TEMA-  
TICA". Editorial Richar-  
das, S.A. Panama.

"CONSTITUCION POLITICA DE  
LOS ESTADOS UNIDOS MEXI-  
CANOS".

"LEY DE VIAS GENERALES DE  
COMUNICACION".

"REGLAMENTO DEL CAPITULO  
DE EXPLOTACION DE CAMI-  
NOS".

"REGLAMENTO PARA LA CONSTRUCCION, CONSERVACION Y SERVICIO DE LOS FERROCARRILES:.

"CODIGO DE COMERCIO". de 1854.

"CODIGO DE COMERCIO". (Vigente).

"Circular 226, de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes que: - 'APRUEBA LA TARIFA Y REGLAMENTA EL SERVICIO DE PAQUETERIA Y ENCARGOS -- DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS DE CONCESION FEDERAL:., del 4 de Enero de 1961.

## INDICE

### EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

#### CAPITULO I

##### ANTECEDENTES

1.1.	FENICIA	1
1.2.	GRECIA	3
1.3.	ROMA	7
1.4.	MEXICO	11

#### CAPITULO II

##### DE LOS CONTRATOS EN GENERAL

2.1.	CONCEPTO	31
2.2.	CLASIFICACION	32
2.3.	ELEMENTOS	35
2.3.1.	ESENCIALES	35
2.3.2.	DE VALIDEZ	37
2.4.	CONTRATOS MERCANTILES	43
2.4.1.	CLASIFICACION	43
2.4.2.	ELEMENTOS	43
2.4.2.1.	DE EXISTENCIA	43
2.4.2.2.	DE VALIDEZ	46

### CAPITULO III

#### CONTRATO DE TRANSPORTE

3.1.	DIVERSOS TIPOS DE CONTRATOS	48
3.1.1.	CIVIL Y MERCANTIL	48
3.1.2.	ELEMENTOS	50
3.2.	CLASIFICACION	50
3.3.	CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL	51
3.3.1.	CONCEPTO	51
3.4.	MARCO LEGAL	53
3.4.1.	ELEMENTOS	53
3.4.1.1.	PERSONALES	53
3.4.1.2.	REALES	53
3.4.1.3.	FORMALES	54
3.4.2.	OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LAS PARTES	55
3.4.3.	CAUSAS DE RESCISION	58

### CAPITULO IV

#### CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

4.1.	DEFINICION	59
4.2.	MARCO JURIDICO	59
4.2.1.	TRANSPORTE DE COSAS	65
4.2.1.1.	ELEMENTOS PERSONALES	65
4.2.1.2.	ELEMENTOS REALES	75
4.2.1.3.	ELEMENTOS FORMALES	78
4.2.2.	TRANSPORTE DE PERSONAS	81
4.2.2.1.	ELEMENTOS PERSONALES	81
4.2.2.2.	ELEMENTOS REALES	84
4.2.2.3.	ELEMENTOS FORMALES	85
4.2.3.	RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR	86
4.2.3.1.	EN EL TRANSPORTE DE COSAS	86

4.2.3.1.1	LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD	91
4.2.3.1.2	EXTINCION DE LA RESPONSABILIDAD	92
4.2.3.2.	EN EL TRANSPORTE DE PERSONAS	94
4.2.3.2.1	EXTINCION DE LA RESPONSABILIDAD	95
4.2.3.2.2	SEGURO DE TRANSPORTE TERRESTRE	96
4.2.3.2.3	SEGURO DE VIAJERO	97
4.2.3.2.4	RESCISION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE	99
4.3.	FORMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE	100
4.3.1.	TRANSPORTE DE COSAS	100
4.3.1.1.	SERVICIO DE CARGA	100
4.3.1.2.	SERVICIO EXPRESS	103
4.3.1.3.	TARIFA O FLETE	104
4.3.2.	TRANSPORTE DE PERSONAS	105
4.3.2.1.	EQUIPAJE	106
4.3.2.2.	SERVICIO DE PAQUETERIA Y ENCARGOS	106
	<b>CONCLUSIONES</b>	<b>112</b>
	<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>116</b>
	<b>INDICE</b>	<b>121</b>

Esta Tesis fue realizada en el -  
Seminario de Derecho Mercantil -  
de la Facultad de Derecho de la  
Universidad Nacional Autonoma de --  
México, Bajo la dirección del --  
Maestro, Licenciado Armando ----  
Pimentel Alanís.

Febrero de 1988.