



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

"ESTUDIO DE LAS RESPONSABILIDADES DEL  
PORTEADOR EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE  
TERRESTRE Y MARITIMO EN MEXICO"

FACULTAD DE DERECHO  
SECRETARIA DE EDUCACION PUBLICA  
EXAMEN DE PROFESIONALES

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A :  
RAMON QUEZADA ROSARIO



México, D. F.

1988



## **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.

## I N D I C E

ESTUDIO DE LAS RESPONSABILIDADES DEL PORTEADOR EN  
EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y MARITIMO EN  
MEXICO.

### CAPITULO PRIMERO

#### 1. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TRANSPORTE MARITI- MO Y TERRESTRE EN MEXICO.

- 1.1 ORDENANZAS DE BILBAO . . . . . 1
- 1.2 CODIGO DE NAPOLEON . . . . . 8
- 1.3 CODIGO DE COMERCIO DE 1890 . . . 12

### CAPITULO SEGUNDO

#### 2. EXAMEN DE LAS RESPONSABILIDADES DEL PORTEADOR EN EL CODIGO DE COMERCIO.

- 2.1 EL CONTRATO DE TRANSPORTE. . . . 25
- 2.2 OBLIGACIONES DEL PORTEADOR  
DE MERCANCIAS EN EL CONTRA  
TO DE TRANSPORTE TERRESTRE . . . 35
- 2.3 DERECHOS DEL PORTEADOR DE  
MERCANCIAS EN EL CONTRATO  
DE TRANSPORTE TERRESTRE. . . . 47

2.4	RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE . . . . .	56
-----	--	----

CAPITULO TERCERO

3. EXAMEN DE LAS RESPONSABILIDADES DEL PORTEADOR EN PRESENCIA DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION Y DE LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.

3.1	RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. . . . .	66
3.2	RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL CONTRATO DE FLETAMENTO . . . . .	82
3.3	RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL CONTRATO DE FLETAMENTO-POR ENTERO O POR COMPARTIMIENTO. . . . .	89
3.4	RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE-DE COSAS EN GENERAL. . . . .	92
3.5	RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE-DE COSAS DETERMINADAS. . . . .	98
3.6	RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE-DE PERSONAS. . . . .	100

3.7	RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN LA FORTUNA DEL MAR. . . . .	106
-----	---	-----

CAPITULO CUARTO

4. RESTRICCIONES A LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR  
EN LOS CONTRATOS MARITIMOS Y TERRESTRE.

4.1	LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO- MARITIMOS . . . . .	115
4.2	CODIGO DE COMERCIO. . . . .	128
4.3	LEY GENERAL DE VIAS DE COMU- NICACION. . . . .	132
	CONCLUSIONES . . . . .	139
	BIBLIOGRAFIA . . . . .	141

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

Atendiendo al hecho de que el Transporte - es de vital y trascendente importancia, en el desarrollo económico de los pueblos, concretamente en México, considero que es necesario comentar los - problemas que se suscitan en los conflictos con - tractuales, en torno a la responsabilidad del porteador de mercancías en el contrato de transporte - terrestre y marítimo, es por ello que decidí elaborar el presente tema para contribuir de esta manera a proponer algunas ideas, en virtud de que en las - diversas legislaciones nacionales; Código de Comercio, Ley de Navegación y Comercio Marítimos y Ley - de Vías Generales de Comunicación, sus normas jurídicas se contraponen al tratar dicha responsabilidad de las empresas de transporte.

Con lo anterior no queremos decir que estudiamos el transporte en su totalidad, le reconocemos algunas limitaciones a la presente tesis.

Este trabajo se compone de cuatro capítulos los cuales están distribuidos de la siguiente manera:

- 1.- ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TRANSPORTE MARITIMO Y TERRESTRE EN MEXICO.
- 2.- EXAMEN DE LAS RESPONSABILIDADES DEL PORTEADOR EN EL CODIGO DE COMERCIO.
- 3.- EXAMEN DE LAS RESPONSABILIDADES DEL

PORTEADOR EN PRESENCIA DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION Y DE LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.

4.- RESTRICCIONES A LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN LOS CONTRATOS MARITIMOS Y TERRESTRE.

En el capítulo primero se estudian los antecedentes históricos del contrato de transporte marítimo y terrestre, el primero en sus orígenes más antiguo y tiene su regulación en las Ordenanzas de Bilbao, el terrestre es de regulación moderna, encontrando sus antecedentes en el Código de Napoleón de 1807.

A continuación estudiamos brevemente el Código de Comercio de 1890, que es el que nos rige en nuestros días.

Es importante este capítulo, porque así conocen mejor las instituciones actuales, pues la historia consiste en ver las cosas relacionadas y con perspectiva, no es recordar fechas, sino recordar lo que pensaron y actuaron los hombres de otras épocas, permitiéndonos juzgar los nuevos hechos y recibir las nuevas ideas y orientaciones.

En cuanto al capítulo segundo, se ha reunido la definición del contrato por la legislación y diversos tratadistas, así como los derechos, obligaciones y consecuentemente la responsabilidad del -

porteador, desde el punto de vista de nuestro Código de Comercio.

En el capítulo tercero, primeramente examinamos la responsabilidad del porteador, en cuanto a la ley de Vías Generales de Comunicación y también la definición de fletamento y las diversas formas de este contrato que contempla la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y desde luego sus responsabilidades respectivas.

Por último en el capítulo cuarto, se estudian las restricciones de la responsabilidad del porteador, atendiendo a lo dispuesto por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Código de Comercio y Ley de Vías Generales de Comunicación.

1.- ANTECEDENTES HISTORICOS DE TRANSPORTE MARITIMO  
Y TERRESTRE EN MEXICO.

1.1 ORDENANZAS DE BILBAO.

El primer ordenamiento legal que rigió en México, en materia de Derecho Mercantil y concretamente en el transporte marítimo, fué el de las Ordenanzas de Bilbao.

En la historia del Derecho Mercantil Mexicano, se conoce tal como lo señala el maestro Roberto L. Mantilla Molina, que no existió otro ordenamiento legal que regulara el contrato de transporte marítimo.

afirma: " Las Ordenanzas del Consulado de la Universidad de Mercaderes de la Nueva España fueron aprobadas por Felipe III en el año de 1604; tenían, en derecho el carácter de supletorias de ellas, las de Burgos y las de Sevilla, no obstante lo cual en la práctica se aplicaron siempre las de Bilbao.

Por medio de su Prior y Cónsules, ejercía funciones jurisdiccionales, al resolver las controversias relativas al comercio."

Posteriormente ya en el México independien -  
te el derecho mercantil, no sufrió cambio alguno, ya  
que continuaron en vigor las disposiciones legales -  
que rigieron en la Nueva España; " La consumación de  
la independencia de Méjico no trajo consigo la abro -  
gación del derecho privado español, por lo que con -  
tinuaron en vigor las Ordenanzas de Bilbao ". ( 1 )

Dichas Ordenanzas, regulan lo relativo a los  
fletamentos de navíos y conocimientos que hacen los  
capitanes, o maestros y de ahí se desprende la parte  
medular de los contratos de transporte marítimo que  
tuvieron sus orígenes en nuestro país.

Así en el punto número uno del capítulo diez  
y ocho se define el contrato de fletamento, como:-  
" Fletamento es propiamente un contrato que se hace  
entre el dueño, capitán ó maestre de navío, y - -  
la persona o personas que intentan cargar mercade -  
rías y otras cosas en él para su conducción de unos-

( 1 ) Mantilla Molina Roberto, Derecho Mercantil.  
Editorial Porrúa, S. A., México, D. F. 1979.  
Págs. 11, 12 y 13

puertos a otros, pagando por el alquiler la cantidad o cantidades en que se convinieron ". ( 2 )

Asimismo en el punto número dos del capítulo - lo dieciocho de las Ordenanzas de Bilbao, se establece la forma en que se puede contratar en el fletamento: " Por viaje redondo de ida, estada y vuelta; para solo ida ó solo venida por meses de aquel en que se ocupare; por el todo del navío o parte de él; ajustándose en unos y otros casos por toneladas, - - quintales, fardos, barricas o cajones, según que a las partes les convença ". ( 3 )

Otro punto, es el cuarto, donde se establece la formalidad que debe reunir el contrato de fletamento, indicando que ha de hacerse por escrito y - - además: " ha de constar el nombre y porte del navío; el del capitán o maestro; su tripulación y armamento; nombre del fletador, el puerto de donde hubiere de salir; el de las escalas, si las hubiere - -

( 2 ) Ordenanzas de la Ilustre Universidad y casa de contratación de la M. N. y M. L. Villa de Bilbao. Librería de Rosa, París 1844, Pág. 137.

( 3 ) Ibi - dem, Pág. 137.

de nacer, y el de su destino; los días en que se convinieren para la descarga; el precio del fletamento, y la cantidad que se hubiere de dar por cada uno de los días de demora, en caso de que la haya; donde y como deberá recibirse su pago; si se comprenden no averías ordinarias, y como han de ser reguladas éstas; con las demás circunstancias que quisieren capitular"( 4).

En cuanto a las responsabilidades del porteador en el contrato de fletamento, es necesario avocarse al estudio de las más importantes y que consisten:

En el punto número cinco del capítulo antes referido, se afirma: " Cualquiera negociante que fletare un navío ó barco para un viaje redondo de ida, estada y vuelta estará obligado a dar y poner al costado del navío la carga que hubiere de llevar dentro del término que se previniere en la contrata del fletamento". (5)

(4) Op Cit Pág. 138

(5) Op Cit págs. 138 y 139

También se hace constar en el punto número diez que: " Cuando por orden superior, estuvieren cerrados los puertos y los viajes detenidos con su carga por algún tiempo, el fletamento subsistirá; y así el capitán o dueño del navío, como los de -- las mercaderías, estarán obligados recíprocamente-  
á esperar la abertura y libertad de los puertos, -- sin que unos ni otros puedan pretender daños ni intereses algunos".(6)

Otra de las responsabilidades importantes del porteador es la contenida en el punto número -- quince, estableciendo: " si algún dueño ó capitán-- de navío le fletare suponiendo buque determinado, -- y que al acabar de cargar se reconociere no ser -- del porte espresado en la contrata de fletamento, -- si no de menor, se le bajará del flete la prorata-- correspondiente al ajuste hecho, y además pagará -- por vía de pena otra tanta cantidad como importare la falta".(7)

(6) Op. Cit Pág. 140

(7) Op. cit Pág. 142

Entre otras responsabilidades es conveniente apuntar la estipulada en el numeral diecinueve--al sostenerse: "cuando se justificare que por ne--gligencia o codicia del capitán ó maestre el navío se hizo a la vela sin calafatearlo, carenarlo y ha--cerle los demás reparos debidos para el viaje; se--rá visto que los daños que sobrevinieren por ello--a las mercaderías han de ser de cuenta y riesgo --del dicho capitán, quien los deberá satisfacer á --los interesados con el valor del navío, sus apare--jos, fletes y demás bienes que tenga el tal capi--tán y le puedan ser habidos". (8)

También es importante, señalar el numeral--veintiseis: " si sucediere naufragio, varamento, -pillaje de piratas ó apresamiento de enemigos y --por estas causas se perdieron las mercaderías, los dueños de ellas no estarán ni sus consignatarios,-obligados a pagar flete alguno: y si el capitán o--maestre hubiere antes recibido alguna cantidad an--ticipada para en cuenta de los tales fletes, la de--berá volver, a menos que por la contrata del fle--tamento no estuviere convenido en lo contrario". (9)

Por último, en el punto treinta y dos de di--

(8) Op cit Pág. 143

(9) Op cit. Págs. 144 y 145

chas ordenanzas, se hace una síntesis de las normas relativas a los contratos de fletamento y al efecto se estipula:

" Las reglas dadas en los números precedentes de este capítulo miran expresamente a los navíos que se fletan ó alquilan para una ó más personas, conviniéndose con el maestro capitán ó dueño de ellos en la cantidad del flete ó alquiler que han de llevar por viage de ida sola, ida, estada y vuelta de uno o más viages, por tiempo limitado ó sin él, por cierta cantidad en cada mes ó en otras varias formas, como lo espresaren en la escritura, póliza o carta de fletamento que hicieren: Se ordena que por lo tocante á los navíos que regularmente se ponen a la carga para cualquiera puertos, tomándola de varias personas, sin preceder más instrumento que el de los conocimientos que firman -- sus capitanes, se esté y pase por el contenido de ellos, y que siempre que sobre ésto haya algunas dudas ó diferencias se observen y guarden las reglas y formas dispuestas para los cartas de fletamento en los números precedentes." (10)

Es preciso hacer notar que no se toca el -

(10) Op. cit Pág. 146.

punto relativo al conocimiento, por no tener relación directa con el tema que se trata.

1.2.- CODIGO DE NAPOLEON.

Este ordenamiento legal de origen Francés, influyó en el Derecho Privado Mexicano, toda vez - que aún siendo un cuerpo de Leyes del Derecho Civil, reguló la materia Mercantil durante mucho - - tiempo, hasta que se publicó el primer Código de Comercio en 1834.

Del estudio y análisis al Código de Napoleón, específicamente al Título Octavo, del Contrato de Arrendamiento, se desprende:

" ( aprobado el 16 de ventoso del año XII-7 de marzo de 1804)".

Capítulo Tercero, del arrendamiento de - - obras y de industria.

En su disposición legal contenida en el -- precepto 1799, se establece:

" Existen tres especies principales de arrendamiento de obras y de industria:

1.- El arrendamiento de la gente de trabajo que se engancha al servicio de alguien;

2.- El de los porteadores, tanto por tierra como por agua, que se encargan del transporte de personas o de mercaderías;

3.- El de los contratistas de obra como resultado de presupuesto o tratos por ajuste o precio alzado". (11)

Ahora bien de los tres supuestos antes enunciados, el único que tiene relación con el tema que se trata, es sin lugar a dudas, el segundo, considerando al contrato de transporte terrestre y marítimo, como un arrendamiento de industria, es decir, - de empresa de transporte.

Asimismo, en la segunda sección del capítulo en comento, respecto a los porteadores tanto por tierra como por agua, se reglamenta:

(11) MAZEAUD, León Henry. Lecciones de Derecho Civil parte cuarta, volumen IV. Traducción de Zamora y Castillo Luis-Alcalá. Ediciones Jurídicas, Europa, América, Buenos Aires, Argentina - Pág. 562

" art. 1.782. Los porteadores por tierra y por agua están sujetos, en cuanto a la guarda y conservación de las cosas que se les confíe, a las mismas -- obligaciones que los posaderos, de los que se habla en el Título XI, del Depósito y del Secuestro." El título once, que habla del depósito y el secuestro" ( aprobado el 23 de ventoso del año XII -14 de marzo de 1804 y promulgado el 13 de gremial del mismo año: 24 de marzo de 1804): Dentro del capítulo Segundo, -- correspondiente al depósito y concretamente en la -- tercera Sección referente a las obligaciones del depositario y consecuentemente del porteador, se está en lo siguiente". (12)

art. 1927.-"El depositario debe poner, en la custodia de la cosa depositada, los mismos cuidados que en la guarda de las cosas que le pertenecen". -- (13)

Una vez analizadas las disposiciones generales del depósito; se retorna nuevamente al Título Octavo, Segunda Sección, en su artículo 1.783.

" No sólo responden de lo que hayan recibido en su barco o carruaje, si no también de todo lo que

(12) Op. cit. Pág. 563

(13) Op. cit. Pág. 581

se les haya entregado en el puerto o en el depósi -  
to para ser cargado en su barco o carruaje". (14)

Asimismo en el art. 1.784 se estipula:

" Son responsables de la pérdida y de las -  
averías de las cosas que se les confían, a menos -  
que prueben que se hayan perdido o averiado por -  
caso fortuito o fuerza mayor". (15)

Continuando con el análisis de dicha Ley, -  
el art. 1.785, preceptúa:

" Los empresarios de vehículos públicos por  
tierra y por agua y aquellos de carruajes públicos,  
deben llevar registro del dinero, de los efectos y -  
de los bultos de que se encarguen". (16)

Por último se establece que es también res -  
ponsabilidad del porteador lo siguiente:

" Art. 1.786. Los empresarios y conductores  
de coches y carruajes públicos, los patronos de -  
barcos y barcos están sujetos, además, a reglamen -  
tos especiales, que constituyan ley entre ellos y -  
los demás ciudadanos". (17)

(14) Op cit. Pág. 563

(15) Ibi-dem. Pág. 563

(16) Ibi-dem. Pág. 563

(17) Ibi-dem. Pág. 563

### 1.3. CODIGO DE COMERCIO DE 1890.

El Código de Comercio actualmente en vigor, es precisamente el de 1889. En el Libro segundo co rrespondiente al comercio terrestre, capítulo primero del contrato mercantil de transporte terrestre se reglamenta:

El artículo quinientos setenta y seis, establece cuando se debe considerar mercantil el con trato de transporte terrestre:

"El contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mer cantil:

I. Cuando tenga por objeto mercaderías o - cualesquiera efectos de comercio;

II. Cuando siendo cualquiera su objeto -- sea comerciante el porteador o se dedique habitual mente a verificar transportes para el público".

Por otra parte el artículo quinientos - -- ochenta y uno, obliga al porteador a extender a fa vor del cliente carta de porte que deberá contener:

" I. El nombre, apellido y domicilio del -

cargador;

II. El nombre, apellido y domicilio del porteador;

III. El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien, o a cuya orden vayan dirigidos los efectos, o si han de entregarse al porteador de la misma carta;

IV. La designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan;

V. El precio del transporte;

VI. La fecha en que se hace la expedición;

VII. El lugar de la entrega al porteador;

VIII. El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario;

IX. La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto". (18)

Ahora bien, en materia de responsabilidades del porteador en el contrato de transporte terrestre, nuestro Código en vigor, en el artículo quinientos noventa, contempla las obligaciones inherentes y al respecto estipula:

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 más próximo a la fecha del contrato, si acostumbrare hacerlos periódicamente;

IV. A cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las reciba hasta que las entregue a satisfacción del con-  
signatario;

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, deduciéndose en uno y otro caso el monto respectivo del precio del transporte;

VII. A entregar las mercancías por peso, - cuenta y medida, si así están consideradas en la carta de porte, a no ser que estén en barricas, ca jones 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 su 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 tuvieren 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 -

o consignatario los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, ya porque no se dé cumplimiento al contrato relativo".

También el precepto quinientos noventa y dos, extingue la responsabilidad del porteador en el caso de pérdidas, desfalcos o averías:

" I. por el recibo de las mercancías sin reclamación.

II. Por el transcurso de seis meses en las expediciones verificadas dentro de la República, y el de un año en las que tengan lugar para el extranjero".

El artículo quinientos noventa y tres, reglamenta la prescripción:

" El tiempo de la prescripción comenzará a correr, en los casos de pérdida, desde el día siguiente al fijado para término de viaje; y en los de avería, después de las veinticuatro horas de la entrega de las mercancías".

Dentro del Libro Tercero relativo al comercio marítimo, Título Tercero, del Código de Co-

comercio de 1859, referente a los contratos especiales del comercio marítimo y específicamente en el capítulo primero; del contrato de fletamento, se dispone:

Artículo setecientos veintisiete. " El contrato de Fletamento deberá extenderse por duplicado en póliza firmada por los contratantes, y cuando alguno no sepa ó no pueda, por dos testigos á su ruego. La póliza de fletamento contendrá, además de las condiciones libremente estipuladas, las circunstancias siguientes:

- I.- La clase, nombre y porte del buque;
- II.- Su pabellón y puerto de matrícula;
- III.- El nombre, apellido y domicilio del Capitán;
- IV.- El nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste contratare el fletamento;
- V.- El nombre, apellido y domicilio del fletador, y si manifestare obrar por comisión, el de la persona por cuya cuenta hace el contrato;
- VI.- El puerto de carga y descarga;

- VII.- La cubida, número de toneladas ó cantidad de peso ó medida que se obliguen respectivamente á cargar y á conducir, ó si es total el fletamento;
- VIII.- El flete que haya de pagar, expresando si ha de ser una cantidad alzada por el viaje, ó un tanto al mes, ó por las cavidades que se hubieren de ocupar, ó por el peso ó la medida de los efectos en que consista el cargamento, ó de cualquiera otro modo que se hubiere convenido;
- IX.- El tanto de capa que se haya de pagar al capitán;
- X.- Los días convenidos para la carga y descarga;
- XI.- Las estadías y sobreestadías que habrán de contarse y lo que por cada una de ellas se hubiere de pagar.

Dentro del capítulo Segundo de dicho libro Tercero se estipulan los derechos y obligaciones del fletante:

artículo 744. " El fletante ó el capitán se atendrá en los contratos de fletamento á la cubida que tenga el buque, ó á la expresamente designada en su matrícula, no tolerándose más diferencia que la de 2 por 100 entre la manifestada y la

que tenga en realidad.

Si el fletante ó el capitán contrataren mayor carga que la que el buque puede conducir, atendiendo su arqueo, indemnizarán a los cargadores á quienes dejen de cumplir su contrato, los perjuicios que por su falta de cumplimiento les hubiesen sobrevenido, según los casos, á saber:

Si ajustado el fletante de un buque por un solo cargador, resultare error ó engaño en la cubida de aquél, y no optare el fletador por la rescición, cuando le corresponda este derecho, se reducirá el flete en proporción de la carga que el buque deje de recibir, debiendo además indemnizar el fletante al fletador de los perjuicios que hubiere ocasionado.

Si por el contrario, fueren varios los contratos de fletamento, y por falta de cubida no pudiese embarcarse toda la carga contratada, y ningun de los fletadores optare por la rescición, se dará la preferencia al que ya tenga introducida y colocada la carga en el buque, y los demás obtendrán el lugar que les corresponda, según el orden de fechas de sus contratos.

No apareciendo esta prioridad, podrán cargar, si les conviniere, a prorrata de las cantidades de peso ó extensión que cada uno haya contratado, y quedará el fletante al resarcimiento de daños y perjuicios.

El artículo setecientos cuarenta y cinco, establece otra de las responsabilidades del porteador consistente en:

" Si recibida por el fletante una parte de carga, no encontrare la que falte para formar al menos las tres quintas partes de las que pueda portear el buque, al precio que hubiere fijado, podrá sustituir para el transporte otro buque visitado y declarado á propósito para el mismo viaje, siendo de su cuenta los gastos de trasbordo y el aumento si lo hubiere, en el precio del flete. Sino le fuere posible esta sustitución, emprenderá el viaje en el plazo convenido; y no habiéndolo, á los quince días de haber comenzado la carga, si no se ha estipulado otra cosa.

Si el dueño de la parte embarcada le procurase cargar á los mismos precios y con iguales ó -

proporcionadas condiciones á las que aceptó en la recepción, no podrá el fletante ó capitán negarse á aceptar el resto del cargamento; y si lo resistiese, tendrá derecho el cargador á exigir que se haga á la mar el buque con la carga que tuviere á bordo".

También el precepto contenido en la disposición setecientos cuarenta y seis establece:

"Cargadas las tres quintas partes del buque, el fletante no podrá, sin consentimiento de los fletadores ó cargadores, sustituir con otro el designado en el contrato, so pena de constituirse por ello responsable de todos los daños y perjuicios que sobrevengan durante el viaje al cargamento de los que no hubieren consentido la sustitución.

Una responsabilidad más del porteador es la consiguiente:

Artículo setecientos cuarenta y siete. "Fletado un buque por entero, el capitán no podrá, sin consentimiento del fletador, recibir carga de otra persona; y si lo hiciere, podrá dicho fletador obligarle á desembarcarla y á que le indemnice los perjuicios que por ello se le sigan.

Asimismo otra obligación del fletante, la establece el artículo setecientos cuarentá y ocho:

" Serán de cuenta del fletante todos los perjuicios que sobrevengan al fletador por retardo voluntario del capitán en emprender el viaje, según las reglas que van prescritas, siempre que fuera requerido, notarial ó judicialmente á hacerse a la mar en tiempo oportuno.

El artículo setecientos cincuenta y uno dispone:

" Perderá el capitán el flete é indemnizará á los cargadores, siempre que éstos prueben, aún contra el acta de reconocimiento, si se hubiere practicado en el puerto de salida, que el buque no se hallaba en disposición para navegar al recibir la carga".

Por último otra responsabilidad importante del fletante, la contempla el numeral setecientos-cincuenta y tres.

"Si transcurrido el plazo necesario, á juicio del juez ó Tribunal, para recibir las órdenes-

del cargador, el capitán continuase careciendo de instrucciones, se depositará el cargamento, el -- cual quedará afecto al pago del flete y gasto de -- su cargo en la demora, que se satisfarán con el -- producto de la parte que primero se venda".

Por otra parte, el maestro Fernando Váz--- quez Arminio, sostiene que: " Respecto al Código -- de Comercio, hay que señalar que fue expedido por-- el Ejecutivo en virtud de autorización que le otorgó el Congreso de la Unión por Decreto de 4 de junio de 1887, y empezó a regir el día 19. de enero-- de 1890. De sus disposiciones originales sólomente conservan vigor las relativas a la reglamentación-- general de los comerciantes ( excluyendo a las sociedades) y a sus obligaciones; a algunos contra-- tos, como el de comisión, depósito, préstamo, compra venta y transporte terrestre; y a los juicios-- mercantiles". ( 19 )

Es importante precisar que el Código de Comercio vigente, en su Libro Tercero, del Comercio-- Marítimo; sus artículos fueron derogados por el artículo 29. transitorio de la Ley de Navegación y-- Comercio Marítimos de 10 de enero de 1963, publica

(19) Vázquez Arminio Fernando, Derecho Mercantil, Editorial Porrúa, S. A. Primera Edición, México 1977 Pág. 77

da en el Diario Oficial de la Federación, el día --  
21 de noviembre del mismo año.

2. EXAMEN DE LAS RESPONSABILIDADES DEL PORTEADOR EN EL CODIGO DE COMERCIO.

2.1. EL CONTRATO DE TRANSPORTE.

Antes de entrar al estudio del contrato de transporte en México, es preciso que para comprenderlo, analicemos la definición que dá nuestro Código de Comercio vigente.

De esta manera el Código de Comercio Mexicano, en el capítulo correspondiente al contrato de transporte, estipula:

" Art. 576.El contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil:

I.- Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio;

II.- Cuando siendo cualquiera su objeto, - sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público".

Del artículo arriba transcrito, se desprende de que todo contrato de transporte que sea por tierra o por agua se considerará mercantil, cuando el

transportador tenga por objeto ofrecer sus servicios en forma continua al público en general o bien que éste sea comerciante y también que los bienes materia del contrato de transporte sean mercaderías o accesorios del comercio.

El, catedrático de Nuestra Facultad, Oscar Vázquez del Mercado, dice: El contrato de transporte es aquél por el que cualquier persona con capacidad para contratar se obliga mediante un precio cierto a trasladar de un lugar a otro; cosas o personas, empleando el medio adecuado.

Agrega: " Se trata esencialmente de un contrato de servicio, en el que es preciso, que el desplazamiento sea el objeto principal del mismo, puesto que en algunos contratos, el transporte sólo es una obligación accesoria, como una compra-venta con entrega a domicilio, en los que no se sujetan a las reglas del transporte" (20)

Por otra parte, afirma que el transporte se puede realizar por aire, agua o tierra, y a su vez el objeto puede ser una persona, una cosa o una noticia.

(20) Vázquez del Mercado, Oscar, Suplemento a las Leyes de Comercio Exterior, Segunda Edición, Editorial Porrúa, S. A., México - 1985, Pág. 179.

Asimismo, señala que los sujetos que intervienen en el contrato de transporte de personas y en el desplazamiento en el espacio deben reunir ciertos requisitos, entre otros como el de tener capacidad de ejercicio, es decir deben tener calidades tales como de pensar y querer, además que dichos sujetos no requieren de ser confiados al que los transporte para que los cuide, si no que únicamente cumple con la obligación estipulada de transportarlos. Por el contrario, en el contrato de - - transporte de cosas, es decir de mercancías u objetos de comercio, existe la obligación del ortea--ador, de custodiar los bienes que se le confían, característica esencial en esta clase de contrato.

Por último, comenta que en cuanto al con--trato de transporte de noticias, éste se presta medante los servicios: postales, telegráficos y radiográficos, que presta el estado en sus funciones de Derecho público, de conformidad con la Ley de - Vías Generales de Comunicación.

Otro tratadista mexicano, el Licenciado Agturo Díaz Bravo, sostiene que respecto al contrato

de transporte, son dos los conceptos aportados por las Leyes Reglamentarias en materia mercantil:

"... uno el contenido en el Código Civ., - que a mi juicio peca por defecto, y el otro, que - aparece en la LNCM que peca por exceso. Veamos:- -  
" 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 cualquiera (SIC) otros objetos...", por donde resultaría ser un - contrato unilateral, pues nada se dice acerca de la obligación del viajero o del cargador de pagar una contraprestación — el pasaje o flete — que sólo de modo incidental se menciona entre las indicaciones que debe contener la carta de porte - - ( Arts. 2646 y 2656 C. Civ." (21)

El otro concepto que establece la legislación, es el contenido en el artículo 157 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo:

" Por el contrato de fletamento, el naviero obliga a realizar con el buque un transporte marítimo en los términos que se pacten y el - - -

(21) Díaz Bravo Arturo, Contratos Mercantiles,  
Editorial Sagitario, S. A. de C. V.,  
México 1982, págs. 92-99.

cargador se obliga a entregar oportunamente las -- mercancías o efectos que deban transportarse y a -- pagar el flete" ( 22 ).

Concluye el autor en comento, que del precepto antes citado, se desprende un error al incluir como elemento de definición y como obligación en el contrato de transporte, una conducta -- del cargador que al reunir otras, en estricto derecho, es un medio a través del cual, permitirá al porteador cumplir con lo suyo en el contrato.

Agrega que con el concepto citado, no es -- válido sostener que queda claro que el cargador debe pagar el flete en todo evento, lo que significa, que aún cuando no cumpla con su obligación de entregar oportunamente la mercancía, pues con ello -- se pretende desvirtuar el carácter consensual del contrato, así como lo establece el artículo 190, -- de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, del -- cual se interpreta que el cargador deberá pagar el flete aunque no entregue la mercancía en los términos usuales o pactados.

Por último considera que los elementos que deben --

añadirse al concepto de transporte son:

- " a). La obligación, por parte del porteador, de transportar una persona o cosa;
- b). La obligación de la contraparte de pagar el precio del transporte". (23)

En resumen, el autor no nos da la definición del contrato de transporte, ya que únicamente se limita a comentar las obligaciones de las partes en dicho contrato.

El maestro Omar Olvera de Luna afirma:

" Contrato de transporte es el que se celebra: 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" ( 24 )

La regulación que se establece en el Código de Comercio Mexicano, tiene su antecedente en el Código de Comercio Francés de 1807 y Español de 1829.

(23) Op-cit, Díaz Bravo Arturo Pág. 99

(24) Olvera de Luna Omar, Contratos Mercantiles, - primera edición editorial Porrúa, S. A., México, 1982, Pág. 297.

Para el tratadista francés Thaller: "El transporte es la convención por la que, mediante una remuneración llamada porte (precio del transporte, tarifa de plaza etc.), un porteador promete hacer recorrer un itinerario a una cosa o a una persona, empleando una tracción determinada" (25)

Los tratadistas "Lyon-caen y Renault, así como Jossierand siguiendo la tendencia del Código de Comercio Francés de no definir, no han elaborado un concepto de transporte". (26).

El Francés Riperts nos dice: "No es fácil formular una definición del contrato de transporte... el transporte es en sí mismo un hecho material de desplazamiento. La cosa desplazada se entrega en otro lugar dónde se utilizará mejor. De ahí el carácter productivo del desplazamiento... Para que haya contrato de transporte, es preciso que el desplazamiento sea el objeto principal de un contrato a título oneroso. El contrato de transporte debe, pues, ser definido como la convención por la cual una persona, llamada anteriormente acarreador y actualmente transportista, se obliga, mediante una remuneración, a entregar en otro lugar una cosa que se le ha remitido..." (27)

(25) Cortez Figueroa Carlos, Tesis Profesional, El Porteador Mercantil en el Transporte Ferroviario de cosas, UNAM, 1947, Pág. 15.

(26) Idem, Cortez Figueroa Carlos, Pág. 19

(27) Riperts Georges, Tratado Elemental de Derecho Comercial, Tomo IV, Traducción de la Segunda-Edición, Editorial Tea, Argentina, 1954, Pág. 134

" El Código de Comercio Francés, en la sección 2a. del capítulo III del título VIII denominada: De -- los empresarios de transportes terrestres y marítimos", no define tampoco el transporte ni al porteador". (28).

Como se puede apreciar los tratadistas y la legislación francesa tratan muy superficialmente - el concepto de transporte.

El tratadista español Joaquín Garriguez define al contrato de transporte de cosas diciendo- es " un contrato consensual por el que una persona llamada porteador se compromete, mediante un precio, a realizar las operaciones necesarias para -- trasladar una cosa material de un lugar a otro, bajo su propia custodia ". (29).

El maestro español Lorenzo Benito dice: El contrato de transporte es aquel por el que una persona se obliga con otra a trasladar de un punto a otro personas, cosas... en un cierto tiempo y por un precio determinado. " ( 30).

El profesor Hispano Rodrigo Uria González -

(28) Cortés Figueroa Carlos Op-cit, Pág. 19

(29) Garriguez Joaquín, Curso de Derecho Mercantil-  
Tomo II, Tercera Reimpresión de la Sexta Edición, Editorial Porrúa, 1981, Pág. 203.

(30) Lorenzo Benito, Manual de Derecho Mercantil, -  
Tomo II, Tercera Edición, Editorial Victoriano Suárez, Madrid, 1924, Pág. 763.

asienta: " En el contrato de transporte, una persona ( porteador ) se obliga, a cambio de un precio, a trasladar de un lugar a otro a un bien o persona - determinada, o a ambos a la vez " (31)

Otro autor Ibérico Manuel Broseta Considera: " Podemos definir al transporte mercantil diciendo que es un contrato por el que un empresario ( Porteador ) se obliga, mediante precio, a trasladar de un lugar a otro a una persona o cosa determinada, o a ambos, por el medio o los medios de locomoción pactados ". (32)

Como se puede observar de las definiciones transcritas, la doctrina española además de poner de relieve la dualidad de lugares y como materia a las cosas, hace especial consideración del porte.

Ahora bien, después de haber estudiado diversas opiniones de autores; mexicanos, franceses y españoles, he llegado a la conclusión, que el -- contrato de transporte es:

El acuerdo de voluntades entre dos partes, una de un sujeto llamado porteador que asume la -- obligación de transportar de un lugar a otro mer--

(31) Uria González Rodrigo, Derecho Mercantil, Tercera Edición, Editorial Silverio Aguirre Torres, Madrid, 1962, Pág. 444.

(32) Broseta Font Manuel, Manual de Derecho Mercantil, Editorial Tecuós, Madrid, 1974, Pág. 387

mercancías u objetos de comercio, bajo su custodia y -  
 la otra de una persona denominada cargador, a en- -  
 tregar las mercancías, o efectos que hayan de tras- -  
 ladarse y a pagar el precio determinado conocido - -  
 como porte.

El tratadista mexicano Jorge Barrera Graf, -  
 opina, respecto al contrato de transporte:

Deben tener su regulación en un sólo ordena -  
 miento legal, pudiendo ser en el Código de Comercio  
 o bien en una Ley de Transportes, a efecto de que -  
 se dicten reglas para toda clase de transporte ya -  
 sea terrestre, aéreo o marítimo, fijar la responsa-  
 bilidad que contraigan las partes; porteador, car -  
 gador y aún destinatario y las limitaciones del - -  
 porteador en los casos de pérdidas, averías y demo-  
 ras." (33)

Estoy completamente de acuerdo con el maes-  
 tro Jorge Barrera Graf, en virtud de que en esta -  
 forma serían congruentes los contratos de transpor-  
 te, en nuestra legislación, tanto como en - - -

(33) Barrera Graf Jorge, Temas de Derecho Mercan- -  
 til, Primera Edición, Editado por Dirección -  
 General de Publicaciones UNAM, México, 1983, -  
 Págs. 47 y 48.

el Código de Comercio, Ley de Navegación y Comercio Marítimo y Ley General de Vías de Comunicación.

2.2. OBLIGACIONES DEL PORTEADOR DE MERCANCIAS EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

En cuanto a las obligaciones del porteador en el contrato de transporte terrestre, nuestro Código de Comercio vigente estipula:

" Art. 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 contra

to;

- III. A verificar el viaje desde luego, si no hay término ajustado, y en el más próximo a la fecha del contrato, si acostumbrare hacerlos periódicamente;
- IV. A cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las reciba hasta que las entregue 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 al cargador, deduciéndose en uno y otro caso el monto respectivo del precio del transporte;
- VII. A entregar las mercancías por peso, cuenta y medida, si así están consideradas en la carta de porte, a no ser que estén en barricas, cajones o fardos, pues entonces cumplirá con entreagar 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 su 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 tuvieren 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;

K. Y, en general, a cubrir al cargador o consignatario los daños y perjuicios que resienten, ya por su culpa, ya porque no se dé cumplimiento al contrato relativo."

En cuanto a la obligación del porteador en el contrato de transporte terrestre en México, es menester recurrir a la doctrina, para conocer las teorías que se dan al respecto:

El catedrático de nuestra querida facultad de Derecho Lic. Oscar Vázquez del Mercado sostiene:

"Así como el cargador está obligado a entregar la mercancía para que sea transportada, el porteador por su parte, tiene la obligación de recibirla en el tiempo y lugar convenidos, señala la fracción I del precepto citado. A partir de entonces comienza su responsabilidad.

Recibidos los efectos, debe transportarlos dentro del plazo estipulado y de acuerdo a lo comprometido, por el camino señalado, el cual sólo puede variar si media fuerza mayor, en cuyo caso podrá recibir mayor cantidad por aumento de -- costos de viaje, si la variación de la ruta así lo ocasiona, dicen la fracción II del artículo antes

mencionado, en relación con la fracción IV, del artículo 591 del mismo ordenamiento.

El viaje debe iniciarlo el porteador de inmediato, si no hay término ajustado, señala la fracción III, y en el más próximo a la fecha del contrato si acostumbra hacerlo periódicamente.

Como dijimos antes, al recibir las mercancías el porteador comienza su responsabilidad. De acuerdo a la fracción IV, del artículo 590 ya mencionado, debe cuidar y conservar las mercancías, de tal suerte que si se pierden o deterioran deberá responder frente al tenedor de la carta de porte, a menos que pruebe, como establece la fracción VIII del mismo precepto, que las pérdidas o averías de las mercancías no han tenido por causa su culpa o negligencia.

El porteador deberá entregar las mercancías al tenedor de la carta de porte, o de la orden respectiva en defecto de ella y, a su vez, el incumplimiento de esta obligación, trae aparejada la obligación de pagar la indemnización convenida si la entrega se hace con retardo, preceptúan las fracciones V y

VI del artículo ya citado.

Por las pérdidas o averías de las mercancías, también debe pagar con arreglo a juicio de peritos, atendiendo al precio que tuviesen en el día y el lugar en que debió hacerse la entrega, y a la carta de porte, según lo indica la fracción IX." (34).

El tratadista Joaquín Rodríguez y Rodríguez, respecto a las obligaciones del porteador de mercancías, esgrime:

" Concluido el viaje, el porteador tiene que entregar las cosas por peso, cuenta y medida, si así están consideradas en la carta de porte, a no ser que estén en barricas, cajones o fardos, pues entonces cumplirá con entregar éstos, sin lesión exterior ( art. 590, fracc. VII ).

Para el cumplimiento de esta obligación, el porteador puede obligarse a entregar las cosas en el domicilio convenido o bien a avisar para que el destinatario o consignatario pueda recogerlas. El código de Comercio Mexicano no especifica nada sobre el particular, pero ello está regulado en --

(34) Op-cit, Vázquez del Mercado Oscar, Pág. 192-193

los reglamentos de las empresas de transportes y lo dicho es además consecuencia de principios generales.

Caso de no aparecer el destinatario o de no comparecer a recoger los objetos, el porteador puede proceder, como consecuencia de su derecho, a exigir que el consignatario reciba los mismos, a promover su depósito 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 hallándose rehusare recibirlas, previo siempre el reconocimiento de su estado por peritos ( art. 591, fr. VIII). El Código de Comercio Mexicano completa esta declaración en cuanto obliga a los empresarios de transporte " a entregar la carga en los puntos convenidos tan luego como llegue a su destino, al que presente el comprobante respectivo, siempre que cumpla con las obligaciones que contenga y depositarla en sus almacenes mientras que no haya quien se presente a recibirla" ( art. 600, fr. III), ... " (35).

El maestro Omar Olvera de Luna, en su li-

(35) Rodríguez Rodríguez Joaquín, Derecho Mercantil, Tomo II, Décimo Octava Edición, México 1985, Pág. 251-252.

bro Contratos Mercantiles, considera como obligaciones del porteador, las siguientes:

" A cargo del porteador del servicio de -- transporte, **estarán estas obligaciones:**

En el momento de la entrega de las mercancías: Recibir las y custodiarlas.

Durante el transporte: Custodiar lo porteador con la diligencia que se haya pactado o la que señalan los usos técnicos; transportarlos a través del itinerario fijado de antemano, salvo que lo impida causa de fuerza mayor; hacerlas llegar a su destino en el tiempo pactado, y cumplir con cualquier formalidad administrativa que le fuere inherente, tal como revisiones fiscales, aduaneras, de salubridad pública, etc.

Y desde la arribada de las mercancías a la plaza de destino: entrenar lo porteador al destinatario prefijado, en el mismo estado en que a su vez le fueron confiadas, o hacer el depósito judicial de las mercancías si tal destinatario fuere inexistente u omiso en la aceptación de la remesa.

Cuando se trate de transporte de personas, el billete o boleto que el porteador entrega, es el elemento probatorio de la obligación de éste, y suele expedirse en forma anónima. Obviamente en el contrato de transporte de personas, la obligación de custodia por parte del porteador, desaparece, - aunque no estas otras obligaciones:

Transportar al viajero a través del itinerario fijado; en el plazo o tiempo convenidos y con la asignación previa de una plaza en el vehículo, - de la clase, categoría y condiciones pactadas; - transportar al propio tiempo el equipaje del viajero, también en las condiciones de seguridad, higiene y condiciones generales que los usos y costumbres señalen.

Por parte del viajero, su obligación fundamental es pagar el precio del transporte, y guardar la compostura y conducta adecuadas dentro del - - - vehículo transportador. " (36).

El Tratadista español, Joaquín Garrigues, - sostiene respecto a las obligaciones del porteador, en el contrato de transporte:

(36) Op-cit, Omar Olvera de Luna, Pág. 251-252.

" Todas las obligaciones que pesan sobre el porteador se resumen sustancialmente en la típica - del transporte: hacer llegar las mercancías al destinatario en buen estado y dentro del plazo convenido. A este triple manifestación de la obligación -- fundamental de entrega de las mercancías al consignatario corresponden tres supuestos de incumplimiento: La pérdida total o parcial de la mercancía, las averías y el retraso.

a) Hay pérdida no solo cuando la mercancía parece sino en cualquier otro caso en que el porteador no puede entregarla, sea porque efectivamente - se haya destruido por causas internas ( combustión, evaporación, etc.) o externas ( incendio, hurto, extravío, etc). sea porque el porteador haya sustituido una cosa por otra o porque la haya entregado a un destinatario diverso, etc. ). En todo caso es al porteador a quien incumbe probar el hecho de la entrega. La pérdida es total cuando falta en absoluto la entrega. ( incumplimiento total ). La pérdida es parcial cuando el porteador entrega sólo una parte de los objetos transportados, o los entrega todos, pero con una disminución en su peso o en su medida.

b). Hay avería cuando la mercancía sufre - una alteración substancial que le hace disminuir - de valor. La avería es externa cuando pueda ser - conocida inmediatamente. Sin necesidad de abrir - los embalajes. En caso contrario se llama interna. Esta distinción está recogida en el artículo 366. La disminución de valor que caracteriza la avería puede, a su vez, ser parcial (disminución relativa de valor, art. 364) o total, si por efecto - de avería, quedasen inútiles los géneros para su - venta y consumo en los objetos propios de su uso - (art. 365). La pérdida absoluta de valor si - gue siendo avería, en sentido legal, y no pérdida de la mercancía, aunque se equiparen sus efectos.

c) Hay retraso siempre que el porteador - no pone la mercancía a disposición del consignat - rio dentro del plazo contractual (V. art. 370) - o legal " (37)

La Doctrina Italiana, también respecto a - las obligaciones del porteador, en el contrato de - transporte, considera:

" ... al considerar este problema, si - guiendo el sistema de la Ley, concentramos el - -

(37) Op-cit, Joaquín Garrigues, Tomo II, Pág. 220

exíen sobre las dos hipótesis típicas del transporte e incumplimiento de la prestación de custodia. Por lo que se refiere a la prestación de transporte prescindimos, sin embargo, de considerar, siempre en nomenaje al sistema del Código de Comercio, el incumplimiento derivado de violación del orden de las entregas y de inobservancia de las contraórdenes del cargador..., y el incumplimiento derivado de inobservancia de las modalidades prescritas por la Ley para la entrega, de que nos ocuparemos en el capítulo siguiente (Bs. 148 y sigts.).

En concreto, las hipótesis de incumplimiento de obligación típica del transporte de que debemos ocuparnos aquí, conciernen:

- a). A la ejecución del transporte (entrega de las cosas en el lugar de destino) - después del vencimiento de los términos de entrega (retardo);
- b). A la falta de ejecución total o parcial del transporte (falta de iniciación del transporte o interrupción de las operaciones de transporte antes de que el transporte sea realizado totalmente).

Las hipótesis de incumplimiento de la obligación de custodia conciernen:

- a). Al caso en que el porteador no entregue

en absoluto las cosas recibidas para el transporte ( pérdida total de la carga ). En este caso tiene lugar por necesaria conexión también el incumplimiento de la prestación típica del transporte;

b). Al caso en que el porteador entregue só lo una parte de las cosas recibidas ( pérdida parcial de la carga );

c). Al caso en que el porteador, aún entregando las cosas recibidas en consignación, las entregue deterioradas en su cualidad de sustancia o de forma ( avería ).

En atención a cada una de éstas hipótesis se deben resolver dos cuestiones fundamentales:

1º. Sobre qué propósitos y dentro de que lí mites el porteador debe considerarse -- responsable del incumplimiento;

2º. En qué medida el porteador responsable del incumplimiento debe abonar a la con traparte los daños. " ( 38 )

( 38 ) Bolaffio, Rocco y Vivante, Derecho Comercial, Tomo 12, Volumen I, Ediar, Soc. Anónima, Editores, Buenos Aires 1949, Pág. 380, 381, -382.

### 2.3. DERECHOS DEL PORTEADOR DE MERCANCIAS EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

El artículo 591, de nuestro Código de Comercio estipula: "El porteador tiene derecho:

- I. A recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje;
- II. A percibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare 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 hubiese aprovechado por conducción de otras mercancías en el mismo vehículo;
- III. A rescindir el contrato, si comenzado el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor;
- IV. A continuar el viaje, removido el obstáculo a que alude el inciso anterior, si no hiciere uso de la facultad que él - consigna, siguiendo la ruta designada en el contrato o, si no fuere posible, la que sea más conveniente; y si ésta 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 el tiempo de la detención;

V. 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 requerimiento, rehusare u omitiere tal diligencia, el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo;

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

VII. A retener las mercancías transportadas, mientras no se les pague el porte;

VIII. A promover el depósito de las mercan -

cancias 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 recibirlas, previo siempre el reconocimiento de su estado por peritos . "

Por su parte, el Doctor en Derecho, Raúl - Cervantes Ahumada, arguye que el principal derecho del porteador que establece el Código de Comercio, en su artículo 591, es el referente a recibir el flete, es decir el precio del transporte.

El Maestro Joaquín Rodríguez Rodríguez, - considera que los derechos del porteador de mercancías, consisten en:

" Hemos de referirnos, ante todo, a la obligación que tiene de recibir las cosas, en el tiempo y lugar convenido, en los términos ya indicados al estudiar el deber del cargador de entregarlas ( Art. 590, fr. I ).

Los Reglamentos y convenios se refieren - al lugar de la entrega y al plazo para hacerla. - Ya hemos hecho referencia al derecho de examen, -

conexo con la obligación de recibir, establecido en el art. 591, fracción V del Código de Comercio Mexicano.

Recibidas las mercancías, el porteador es tá obligado a cuidarlas y conservarlas bajo su exclusiva responsabilidad hasta que las entregue a satisfacción del consignatario ( Art. 590),, frc. IV, C. Co. M. ).

El porteador debe emprender y concluir el viaje, dentro del plazo estipulado, precisamente por el camino que señale el contrato, y verificado, desde luego, si no hay término ajustado, y en el más próximo a la fecha del contrato, si acostumbra hacerlos periódicamente ( Art. 590, frs. II y III ).

También debe considerarse comprendida en este punto, la norma del artículo 600, fr. III -- del Código de Comercio, que obliga al porteador a emprender y concluir el viaje en los días y horas señalados en los anuncios, aunque no estén tomados todos los asientos y falten efectos para completar la cantidad de carga que sea posible con--

ducir, llevando ésta el día fijado en el contrato".  
( 39 ).

Agrega el autor, que otro de los derechos que tiene el porteador de mercaderías, es el consistente a recibir la mitad del porte pactado, en el caso de negligencia o culpa del cargador cuando no se realice el viaje y a recibir íntegro el porte estipulado en las mismas circunstancias, siempre que para cumplir el contrato hubiere destinado exclusivamente algún vehículo, descontándose lo -- que el porteador haya aprovechado para conducir en el vehículo otras mercaderías; por último el porteador tiene derecho a continuar con el recorrido de su viaje, en el caso de que ya no existan las -- causas de fuerza mayor que lo impidieron si no se hubiese rescindido el contrato. ( art. 591 frs. -- I, II y IV, C. Comercio. )

Asimismo, el maestro Oscar Vázquez del Mercado, en su obra " CONTRATOS MERCANTILES", nos dice, respecto a los derechos del porteador de mercancías:

" Los señala el artículo 591 del Código de

( 39 ) Op-cit Joaquín Rodríguez y Rodríguez, Tomo II, pág. 250.

Comercio, teniendo como principal el de recibir el precio convenido, se lleve o no a cabo el viaje. En este segundo caso, debe hacerse la siguiente indicación: Si el viaje no se celebra por culpa del cargador, el porteador tiene derecho a recibir la mitad del precio convenido; pero si destinó un vehículo con el exclusivo objeto de verificar el transporte, tiene derecho a recibir la totalidad. Las fracciones primera y segunda, del precepto señalado, establecen que el porteador -- tiene derecho a la mitad del porte, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje, o bien la totalidad también por la misma causa, pero siempre que a virtud del convenio de transporte, hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de verificar el transporte -- de las mercancías.

En relación con el derecho a recibir el precio del transporte, el porteador tiene el derecho de retención, que consagra la fracción VII del propio artículo, en tanto el cargador no le pague lo convenido. El derecho de retención trae implícito el derecho de preferencia en el sentido de que --

los efectos transportados, estarán especialmente obligados a la responsabilidad del precio del -- transporte.

El porteador, dice la fracción III, del -- artículo 591, ya antes aludido, tiene derecho a -- rescindir el contrato, si comenzado el viaje impi diere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor. En este caso el porteador tendrá derecho a que se le pague del porte la parte proporcional -- al camino recorrido, según lo establece el artícu lo 580 del Código de Comercio, en relación con el artículo 579 del mismo ordenamiento que prevee la posibilidad de rescindir el contrato antes del -- viaje o durante el curso si sobreviene un suceso de fuerza mayor.

Si el viaje se suspende por rescisión del contrato, antes de que se inicie, en virtud de -- fuerza mayor, cada uno de los interesados perderá los gastos que hubiere hecho.

No obstante, el obstáculo que implica el acontecimiento de fuerza mayor, el porteador puede continuar el viaje, ya sea por la ruta señalada o

por otra que él mismo considere más conveniente, establece la fracción IV, del artículo 591 mencionado.

Cuando hablamos de las obligaciones del cargador, señalamos que cuando la naturaleza de los objetos que se transportan, lo requiere, deben entregarse apropiadamente empaquetados. En esa consideración, el porteador tiene el derecho de pedir al cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercaderías en el acto de su recepción, dice la fracción V, del artículo 591. Si el cargador se rehusa, el porteador queda libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo.

Dijimos que el porteador tiene obligación de pagar por las pérdidas o averías, que por su culpa suceda a la mercancía. Cuando la mercancía no se dañe en su totalidad, el porteador puede pedir al consignatario que le reciba la carga no averiada, siempre que separadas de las averiadas, no sufrieren disminución en su valor. Derecho que consagra la fracción VI del artículo antes citado". (40)

(40) Op-cit Vázquez del Mercado, pág. 158-159.

" Puede darse el caso que concluido el -- viaje en sus términos, el transportador no puede hacer la entrega, o bien porque no encontrare al consignatario o porque éste rehusare a recibir la mercancía. En esta hipótesis, el artículo del Código de Comercio antes mencionado, en la fracción VIII, señala que el porteador tiene derecho a pro mover el depósito de las mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse -- la entrega, previo siempre del reconocimiento de su estado por peritos " (41)

De esta manera se deduce que el derecho -- más importante de los que contempla el artículo -- 591, del Código de Comercio Mexicano, es el consistente a recibir el precio convenido en el contrato y si se dieran las demás hipótesis; recibirá la mitad del precio, cuando medie negligencia del cargador; a rescindir el contrato por causa -- de fuerza mayor que impidieren la continuación -- del viaje; retener las mercancías, cuando no se -- liquide el total del porte; y a depositar las mer cancias, cuando en el lugar de destino no aparezca la persona indicada para recibirlas.

(41) Op-cit Vázquez del Mercado, Pág. 160.

2.4 RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR DE MERCANCIAS EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

El artículo 590 del multicitado ordenamiento legal que nos ocupa establece:

" 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 más próximo a la fecha del contrato, si acostumbra hacerlos periódicamente;
- IV. A cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las reciba hasta que las entregue 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 al cargador, deduciendo en uno y otro caso el monto respectivo del precio del transporte;

- VII. A entregar las mercancías por peso, - -  
 cuenta y medida, si así están conside-  
 radas en la carta de porte, a no ser -  
 que estén en barricas, cajones o far -  
 dos, pues entonces cumplirá con entrea-  
 gar 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 su - -  
 culpa o negligencia, si es que alega -  
 no tener responsabilidad en esos aconte-  
 cimientos;
- IX. A pagar las pérdidas o averías que - -  
 sean a su cargo, con arreglo al pre- -  
 cio que a juicio de peritos tuvieren -  
 las mercancías en el día y lugar en -  
 que debía hacerse la entrega, debien -  
 do en este caso los peritos atender -  
 a las indicaciones de la carta de - -  
 porte;
- X. Y, en general, a cubrir al cargador - -  
 o consignatario los daños o perjui -  
 cios que resientan, ya por su culpa, -  
 ya porque no se dé cumplimiento al - -  
 contrato relativo.

Ahora bién, la doctrina mercantil mexicana,  
 respecto de la responsabilidad del porteador de mer-  
 cancias, por medio de uno de sus representantes, co  
 mo es el maestro Joaquín Rodríguez y Rodríguez, - -  
 nos dice:

Tomando en consideración que el transporte-  
 en México, tiene el carácter de servicio público, -

Dado el carácter de las empresas, la responsabilidad de éstas comprende la derivada de un hecho cualquiera de sus empleados.

Los casos que pueden presentarse son los siguientes:

- 1º.) Pérdida total o parcial de las cosas transportadas, es decir, extravío de los objetos de modo que el porteador se encuentra imposibilitado de cumplir la obligación de entregarlas;
- 2º.) Averías. Es realmente distinguir la avería de la pérdida, ya que se confunden si por avería entendemos el deterioro, merma o corrupción de las cosas, atribuidas a causas internas y externas. Tal vez la única diferencia pudiera establecerse diciendo que la avería afecta a las cosas en su substancia, en tanto que la pérdida las afecta en su cuantía;
- 3º.) Retraso. El, retraso equivale a entrega posterior a la fecha convenida en el contrato; en ciertos casos, los retrasos superiores a los plazos que la Ley marca, se consideran como equivalentes a la pérdida de la cosa ( véanse arts. 81, 83 y 84 Ley citada )".- - ( 42 )

Vázquez del Mercado, estima en cuanto a la responsabilidad del porteador de mercancías:

Que desde el momento en que el porteador-

(42) Op-cit, Rodríguez y Rodríguez Joaquín, Tomo - II, Pág. 254.

tiene la obligación de recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenidos para que sean transportadas, comienza su responsabilidad.

Y una vez que tenga en su poder las mercancías que han de transportarse de conformidad con lo pactado, por la ruta señalada, la cual sólo puede sufrir una modificación por causa de fuerza mayor, caso en el que podrá percibir una cantidad mayor tomando en consideración el aumento en el costo de viaje, si la variación del camino así lo ocasiona, estipulan la fracción II del artículo 590, en relación con la fracción IV, del numeral 591 del Código de Comercio.

El viaje debe emprenderlo el transportista de inmediato, si es que no hay término ajustado, señala la fracción III y en el más próximo a la fecha del contrato si acostumbra hacerlo periódicamente.

De acuerdo a la fracción IV del artículo 590 del ordenamiento en cita, el porteador, debe cuidar y conservar las mercancías, ya que si se pierden o sufren deterioro deberá responder fren-

te al tenedor de la carta de porte, a menos que --  
 pruebe, como lo establece la fracción VIII del mis-  
 mo artículo, que las pérdidas o averías de las mer-  
 caderías no han tenido por causa su culpa o negli-  
 gencia.

El porteador debe entregar las mercancías--  
 al tenedor de la carta de porte, o de la orden res-  
 pectiva en defecto de ella y, a su vez, el incum-  
 plimiento de esta obligación, trae como consecuen-  
 cia la de pagar la indemnización que se haya pacta-  
 do si la entrega se hace con demora, así lo esta-  
 blecen las fracciones V y VI del precepto citado.

También debe responder por las pérdidas o-  
 averías de las mercancías, con arreglo a juicio de  
 peritos, atendiendo al precio en el día y lugar en  
 que debió hacerse la entrega, y a la carta de por-  
 te, según la fracción IX del mismo artículo. (43)

El tratadista español Joaquín Garrigues,--  
 nos dice, en relación a la responsabilidad del por-  
 teador, en el contrato de transporte terrestre:

Son causas determinantes de la responsabi-  
 lidad del porteador:

(43) Op-cit, Viscar Vázquez del Mercado, Pág. --  
 192-193.

" ... Todo hecho dañoso que no provenga de caso - - fortuito, fuerza mayor, naturaleza o vicio propio - de las cosas, implica la responsabilidad del por- - teador, porque implica su culpa. Pero también res- - ponde el porteador aunque medie alguno de aquellos- - tres motivos de exculpación:

- 1º. Cuando no consiga probarlos ( 2º., Art. 361, y supra letra b).- 2º. cuando se - probare en su contra que ocurrieron- - por su negligencia ( un supuesto de esta negligencia y no cosa distinta es el- - haber dejado de tomar las precauciones- que el uso tiene adoptadas entre perso- nas diligentes, Art. 362)." ( 44 )

Agrega: Responsabilidad por retraso:

" ... El C. de C. regula de modo especial - las consecuencias del retraso por ser la hipóte - sis más frecuente de incumplimiento y en esa regu - lación se encuentra una de las especialidades más - destacadas del transporte mercantil. El concepto - objetivo del retraso nos es ya conocida ( V. pág.- 221 ). Pero no toda violación del plazo de entrega acarrea: la responsabilidad del porteador: Sólo - - el retraso por su culpa, de acuerdo con el crite- - rio subjetivo de la culpa que inspira todos los - -

( 44 ) Joaquín Garrigues, Op-cit, pág. 224.

preceptos sobre responsabilidad del porteador ( V. más atrás, pág. ant. y el Art. 371 en su principio ).

Los supuestos prevé el C. de C.: 1º.: Que se haya pactado en la carta de porte la indemnización en caso de retardo ( Núm. 9º., Art. 350 ). En tal supuesto, pagará el porteador la indemnización pactada, sin que el cargador ni el consignatario tengan derecho a otra cosa ( Art. 370, 1 ).-2º. Que no hubiere indemnización pactada. En tal caso quedará responsable el porteador de los perjuicios que haya podido causar la dilación ( Art. 370. 3º ). Pero la indemnización se somete al mismo principio de limitación que domina la materia de transporte ( V. más abajo, C ) ". ( 45 )

La doctrina Italiana, en cuanto a la responsabilidad del porteador de mercancías sostiene:

La responsabilidad del porteador por pérdida y avería de las cosas transportadas es el aspecto prácticamente más importante de la responsabilidad del porteador en el contrato de transporte. Las normas reguladoras de tal responsabilidad son históricamente el núcleo en torno de la cual la Teoría del contrato de transporte se ha venido construyendo. El principio romano del receptum, dictado ordinariamente para los barqueros, los ho-

teleros y los encargados de caballerizas ( *nautae, cauponae et stabularii* ), extendido por el derecho común también a los conductores terrestres, acogido en el código civil con rigor mayor en cuanto a los hoteleros — responsables de todos los objetos que los viajeros llevan consigo, aún sin hacer entrega de ellos en el hotel ( art. 1866 del Cód. Civ. ) — con rigor menor en cuanto a los conductores por tierra y por agua, responsables solamente de las cosas que le son entregadas para el transporte ( art. 1629 del Cód. Civ. ), a través del Código de Comercio y de la legislación ferroviaria, sigue siendo todavía hoy el sumo principio regulador de la responsabilidad -- por custodia de todas las modernas empresas de transporte " . ( 46 ).

ahora bien el artículo 400 del código de comercio italiano, establece, que el porteador para -- eximirse de responsabilidad debe probar que la pérdida o avería ha derivado de un hecho extraño y no -- imputable a él; caso fortuito o fuerza mayor, o bien con mayor razón, hecho del cargador o destinatario, -- naturaleza o vicio de las cosas transportadas que -- son para el porteador los máximos casos fortuitos. " ( 47 )

( 46 ) Op-cit Bolaffio Rocco y Vivante, pag. 422.

( 47 ) Op-cit Bolaffio, Rocco y Vivante pag. 428

De lo antes expuesto se concluye que de los ordenamientos legales que regulan la responsabilidad del porteador; en México, España e Italia respectivamente, todos determinan que el porteador será responsable, de las mercancías que se le dieren bajo su custodia, excepto cuando pruebe que las mercancías hayan sufrido pérdida, avería o retraso por causas que no le sean imputables.

3. EXAMEN DE LAS RESPONSABILIDADES DEL PORTEADOR--  
EN PRESENCIA DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE CO--  
MUNICACION Y DE LA LEY DE NAVEGACION Y COMER--  
CIO MARITIMOS.

3.1 RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN LA LEY DE --  
VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, esta-  
blece la responsabilidad del porteador en el artícu-  
lo 71:

" Las empresas de vías generales de comuni-  
cación son responsables de las pérdidas o averías  
...".

Asimismo el artículo 80 del mismo ordena-  
miento establece:

" Salvo pacto en contrario, la responsabi-  
lidad de las empresas sujetas a concesión, en los  
casos de pérdida o avería, comprende la obligación  
de pagar el valor declarado de las mercancías, en  
el lugar y día de la entrega para su transporte, -  
y los daños conforme al Código de Comercio. "

También en el artículo 81, se establece --  
la responsabilidad más del porteador a saber:

" 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 lugar a las responsabilidades que establece la ley.

Si posteriormente la empresa encontrase -- la carga perdida y estuviera en condiciones de entregarla, dará aviso a quien tenga derecho de recibirla, para que, en un término de ocho días, diga si consiente en que se le entregue, sin costo adicional, en el punto de partida o en el de destino convenido. En caso afirmativo y si la empresa hubiese pagado indemnización, ésta le será devuelta al entregar la carga, sin perjuicio de las sanciones correspondientes por la demora".

Por otra parte, el artículo 83 del mencionado ordenamiento legal, señala:

" Lo dispuesto en este artículo, para los casos de pérdida o avería de la carga, será aplicable al equipaje y al expreso; pero el plazo para considerar la cosa como perdida será de quince días para el servicio interior y de treinta para el interna

gional, contándose a partir del día siguiente a la llegada del vehículo por el cual debería haberse consumido el transporte".

Por último, en el artículo 84, se dice:

"El retraso en el transporte por causas -- imputables a la empresa dará lugar a la devolu--- ción parcial o total del porte cobrado, en la forma y términos que establezca el reglamento respectivo, y al pago de los perjuicios inmediatos co--- rrespondientes.

En el reglamento se fijarán los términos -- de duración de los transportes, pasados los cuales se considerará que hay retraso".

El maestro Joaquín Rodríguez y Rodríguez, -- opina respecto al contrato de transporte de personas, lo siguiente.

"En México, el Estado Federal se ha reserva--- do con carácter de monopolio el transporte de co--- rrespondencia y de noticias telegráficas; realiza -- el transporte ferroviario casi en su totalidad, me--- diante la intervención de organismos descentraliza---

dos de carácter público, y todos los demás transportes prácticamente están sujetos a concesión-- por parte del Estado.

II) Legislación aplicable. En México, múltiples disposiciones sobre transportes fueron refundidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación, cuya última redacción está contenida en la Ley de 30 de diciembre de 1939, publicada en el Diario Oficial de 19 de febrero de 1940, aunque después ha sido objeto de diversas modificaciones. Esta ley debe considerarse como un auténtico Código de transporte, por su extensión y por su contenido. Reafirma esta conclusión el artículo 4 de la ley citada que dice que: "Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las Vías Generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán:

- I. Por los términos mismos de las concesiones y los contratos;
- II. Por esta Ley, y sus reglamentos y demás leyes especiales;
- III. A falta de disposiciones de esta le-

gislación, por los preceptos del Código de Comercio;

IV. En defecto de unos y de otros, por los preceptos de los C. Civ. D. F. y Federal de Proc. Civ.; y

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

Este artículo que es fundamental, puesto que enumera e indica el orden de prelación de las fuentes legislativas relativas a esta materia, tiene numerosos aspectos, en cuanto a su través advertimos que el Código de Comercio Mexicano pasa a la categoría de la 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.

Naturalmente, este orden de prelación y es ta primicia de las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación sólo tiene aplicación a los contratos que se realizan con ocasión de transportes efectuados sobre vías generales de comunica-

ción. Para los demás contratos de transporte, se aplica ante todo el Código de Comercio Mexicano; - ahora bien, el número de éstos es tan escaso, que - apenas si los mismos ofrecen interés. Por eso, - nuestra exposición tiene ante todo en cuenta los - contratos de transportes realizados sobre vías generales de comunicación.

La materia relativa a transportes por vías generales de comunicación se considera como federal ysometida a la competencia de los Tribunales de la Federación ( véanse arts. 3 y 5 L.V. DE C. )." (48)

Agrega por último, que en cuanto a la responsabilidad del porteador, frente a la ley en comento, debe estarse a lo que a continuación se indica:

Señala que los principios aplicables que - dan el carácter de servicio público a los transportes y la situación de monopolio con que las empresas de transporte ejercen su actividad, obligan al legislador a tratar con mano dura a las mismas, especialmente al indicar su responsabilidad.

( 48 ) Op-cit, Rodríguez y Rodríguez, pág. 237-238

" Las empresas de vías generales de comunicación - son responsables de las pérdidas o averías que sufren los efectos que transporten" (art. 71 L. V. de C. ). El mismo principio encuentra formulación en el artículo 590 del Código de Comercio Mexicano que dispone que el porteador está obligado a cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad.

Es curioso que el Código de Comercio Mexicano, en el artículo 590, fracción VIII, acabado de transcribir, haga una referencia a la exención de responsabilidad por parte del porteador si prueba que las pérdidas o averías sufridas por las cosas no se deben a su culpa o negligencia. No debe verse en ello una presunción de culpa. El porteador deberá probar que no le es imputable el incumplimiento del contrato de transporte, de cualquier modo que éste se realice, habida cuenta de la obligación que tiene de efectuar el transporte íntegramente y en el tiempo establecido.

Dado el carácter de las empresas, la responsabilidad de éstas comprende la derivada de un hecho cualquiera de sus empleados". (49 )

(49 ) Op-cit. Rodríguez y Rodríguez, Pág. 254.

También nos dice, que de conformidad con lo que regulan los artículos 81, 83 y 84, de la Ley que se trata, pueden presentarse los casos de pérdida total o parcial de las cosas transportadas, averías y retraso, que en mi opinión no es necesario explicarlas, en virtud de que en el capítulo anterior ya fueron tratadas.

Afirma que dicha responsabilidad del porteador encuentra su extensión en los artículos 71 y 80, de dicha ley al establecer el segundo de ellos, ya que el primero fue comentado: "salvo pacto en contrario, la responsabilidad de las empresas sujetas a concesión en los casos de pérdida o avería comprende la obligación de pagar el valor declarado de las mercancías, en el lugar y día de la entrega para su transporte y los daños conformes al Código de Comercio".

El tratadista Oscar Vázquez del Mercado, nos dice que en cuanto a la responsabilidad del porteador en la Ley de Vías Generales de Comunicación:

"Las empresas de transporte que quieran-

explotar un servicio de esta naturaleza han de o tener la concesión o el permiso del Ejecutivo Federal, en los términos establecidos en la Ley de Vías Generales de Comunicación. Esta Ley empieza señalando en su artículo 19., qué es lo que considera Vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ella, quedan sujetos-exclusivamente a los poderes Federales. El Ejecutivo ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes". (50)

Ahora bien el artículo 8 de la Ley citada, fija los requisitos para constituir, establecer y explotar dichas vías generales de comunicación: Será necesario, además de la concesión o permiso del Ejecutivo Federal, ser ciudadano mexicano o bien sociedades constituidas conforme a las leyes del país, de acuerdo al artículo 13, de la misma Ley. En el artículo 99. se determina en -- qué casos no se requiere concesión.

En materia de responsabilidad del porteador, considera que: Partiendo del principio de -- que de conformidad con el artículo 590 fracción-

( 50 ) Op-cit Vázquez del Mercado, Pag. 182.

. IV del Código de Comercio, el porteador, debe cu  
dar y conservar las mercancías, como ya quedó apun  
tado con anterioridad.

" En la Ley de Vías Generales de Comunica-  
ción, se establece la responsabilidad de las empre  
sas en el artículo 71, cuando hay pérdidas o ave  
rías de los efectos que transportan ..." (51 )

(51 ) Op-cit Márguez del Mercado, Pag. 194.

En la práctica acontece que la responsabilidad del porteador, tratándose de Transportes Terrestres de mercancías, queda limitada a lo que se establece en la carta de porte, misma que ha sido autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la que se estipula en su cláusula séptima lo siguiente:

"Cuando se aplique la tarifa más baja que la ordinaria, la responsabilidad del porteador queda expresamente limitada a \$800.00 por Tonelada cuando se trate de embarques cuyo peso sea mayor de 200 kilogramos y \$200.00 por remesa cuando se trate de embarques con peso hasta de 200 kilogramos. (Ley de Vías Generales de Comunicación: Artículo 69). Tarifa más baja que la ordinaria es la que no incluye el cargo adicional a que se refiere la Condición 8a. siguiente"., apuntando en la misma carta que si el consignatario desea que el porteador asuma una responsabilidad mayor se deberá pagar una cantidad que es equivalente a la prima que cobran las compañías de seguros por asegurar el riesgo de transporte, al respecto se transcribe la cláusula octava de la mencionada carta de porte:

"Si el remitente desea que el porteador asuma la responsabilidad por el valor que él declare para la mercancía y por toda clase de riesgos, inclusive los derivados de caso fortuito o de fuerza mayor, deberá cubrir la tarifa ordinaria. Tarifa ordinaria es aquella que incluye un cargo adicional sobre las cuotas señaladas de \$0.30 por cada \$100.00 del valor declarado para la mercancía, siendo ésta-

la única diferencia con respecto a la tarifa más baja que la ordinaria. (Ley de Vías Generales de Comunicación: Artículo 69 y 80)".

Lo anterior ha dado como resultado que en --  
infinidad de ocasiones se presenten litigios entre --  
consignatarios y porteadores en los que el conflicto --  
reside en que los primeros pretendan que el portea --  
dor asuma una responsabilidad plena sin restricció --  
nes y que indemnice el valor real de las mercancías --  
transportadas, no obstante lo dispuesto en el contra --  
to de transporte, utilizando como fundamento lo dis --  
puesto por el Artículo 590 fracción IX del Código de --  
Comercio que establece, diciendo que el porteador --  
está obligado 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, debiendo en este --  
caso los peritos atender a la carta de porte y que --  
por otra parte el porteador se niegue a tal preten --  
sión argumentando que de conformidad con la Ley de --  
Vías Generales de Comunicación en su Artículo 49. --  
que estipula:

"Las controversias que se susciten sobre in --  
terpretación y cumplimiento de las concesiones, y --  
toda clase de contratos relacionados con las vías --  
generales de comunicación y medios de transporte, se --  
decidirán:

I.- Por los términos mismos de las concesio --  
nes y contratos;

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

III.- A falta de disposiciones de esa legis -  
lación por los preceptos del Código de Comercio;

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

V.- En su defecto, de acuerdo con las nece-  
sidades mismas del servicio público de cuya satis -  
facción se trata.

Asimismo el Artículo 127 de dicha Ley, esta-  
blece la posibilidad del consignatario a hacer va -  
ler la Responsabilidad objetiva del porteador, y el  
Reglamento de Explotación de Caminos de la Ley de -  
Vías Generales de Comunicación en su Artículo 135 -  
señala:

"La indemnización que deban pagar los con -  
cesionarios en caso de pérdida o extravío de la - -  
carga, será equivalente al valor declarado de la - -  
mercancía. Si no se hubiere hecho declaración de - -  
ese valor, se tomará como base para fijarlo el que-  
arrojen las facturas comerciales y, en su defecto, -  
el que a juicio de peritos designados por las par -  
tes o por el Departamento de Tránsito Federal, ha -  
yan tenido los efectos en el tiempo y lugar de la -  
entrega al porteador. Fijado el monto de la indem -  
nización, deberá cubrir su importe en un término de  
15 días. Si el porteador incurriere en mora, la Se-

## ESTA TESIS NO DEBE SALIR DE LA BIBLIOTECA<sup>9</sup>

cretaría de Comunicaciones y Obras Públicas le impondrá una multa de \$200.00 a \$2,000.00 y señalará un término improrrogable de 3 días para que se haga el pago de la indemnización. Si este requerimiento no fuese atendido, se procederá a declarar administrativamente la caducidad de las concesiones. Así se estipulará en los títulos respectivos."

De tal suerte que en estricta justicia tan es válida la acción del consignatario como las excepciones del porteador y en mi opinión considero que es injusto que el porteador se escude en estas cláusulas que el mismo ha estipulado en un contrato que es de adhesión para limitar su responsabilidad ya que en muchos casos sin que realmente exista algún siniestro, las mercancías no llegan completas o averiadas o de plano no aparecen debido al descuido, negligencia e inclusive hasta el robo sin que el consignatario pueda hacer nada al respecto, pero también considero que sería excesivo que el porteador por los riesgos inherentes al transporte ocasione daños a mercancías de muy alto valor y en algunas ocasiones éste valor represente más de lo que su vehículo y los propios bienes de la empresa.

Por lo tanto considero que a fin de evitar éstos problemas debería hacerse obligatorio que una vez que las mercancías que se transporten rebasen cierto valor estén aseguradas y que la prima debería estar incluida en el valor de la tarifa correspondiente.

Asimismo también existe la posibilidad de - que el consignatario intente la acción de responsabilidad civil, argumentando la responsabilidad objetiva que prevé el Artículo 1910 del Código Civil para el Distrito Federal que estipula:

"El que obrando ilícitamente o contra las - buenas costumbres cause daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se - produjo como consecuencia de culpa o negligencia - inexcusable de la víctima". 288, 1830, 1913, 1929, - 111, 1931, 1936, 1937, 2019, 2107, 2108, 2109, 2110 2439.

Lo anterior puede proceder no obstante que - exista un contrato mercantil entre las partes ya - que hay precedentes judiciales que así lo permiten. Al respecto me permito transcribir la siguiente tesis sustentada por el siguiente juzgado:

"RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y CONTRACTUAL - -  
CONCURRENTES, TRANSPORTES.

La responsabilidad extracontractual, por el uso de instrumentos peligrosos, es independiente de - que haya o no contrato. Una empresa de Transportes es responsable del daño que cause con los vehículos con que presta el servicio, tanto respecto de los - pasajeros, como de los simples transeúntes. Sería - contrario a la equidad que dicha responsabilidad - estuviera sujeta a normas distintas, sólo por el he - cho de que en un caso haya contrato y en otro no. - En la responsabilidad contractual se atiende a la -

culpa y al incumplimiento del contrato por parte del porteador, mientras que en la responsabilidad objetiva, basta el uso de instrumentos peligrosos para que deba repararse el daño causado y el obligado sólo puede liberarse del pago de la indemnización, si demuestra que el daño se produjo por negligencia inexcusable de la víctima. Hay casos en que concurren los dos tipos de responsabilidades, la derivada del simple incumplimiento del contrato y la proveniente del uso de instrumentos peligrosos; entonces pueden ejercitarse a la vez dos acciones. Pero si se demanda a una empresa de transporte por el daño causado a uno de sus pasajeros en un accidente, no puede considerarse que existan dos acciones y que puede el interesado optar entre cualquiera de ellas, puesto que la base de la obligación del porteador no es el contrato, sino la Ley y por eso sólo existe la acción extracontractual".

Sexta Epoca, Cuarta parte:

Vol. LIX, pág. 225. A.D. 1443/61

Autobuses de Occidente, S.A. de C.V. 5 votos

Vol. LIX pág. 225. A.D. 1445/61

Autobuses de Occidente, S.A. de C.V. 5 votos

Vol. LIX, pág. 225. A.D. 1447/61

Autobuses de Occidente, S.A. de C.V. 5 votos

Vol. LIX, pág. 225 A.D. 1449/61

Autobuses de Occidente, S.A. de C.V. 5 votos

Vol. LIX, pág. 225. A.D. 1451/61

Autobuses de Occidente, S.A. de C.V. 5 votos

### 3.2 RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL - CONTRATO DE FLETAMENTO.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, no define el contrato de fletamento ya que en su artículo 157, nada más fija las obligaciones que tiene el naviero.

Por lo que es necesario recurrir a la doctrina, para conocer el concepto de contrato de fletamento y así el maestro Omar Olvera de Luna nos dice:

Contrato de fletamento es: "Un contrato mercantil, en virtud del cual el fletante, se compromete con el fletador, a realizar el transporte por mar de mercancías, en un buque, y mediante un flete " . (52)

Por su parte el tratadista Cervantes Ahumada, sostiene: " La Ley Suiza define el fletamento por entero o por compartimento, en la siguiente forma: " el fletamento es el contrato por el cual el armador se obliga, como fletante, a poner a disposición del fletador, contra una remuneración, todo o parte de la capacidad de la carga de

(52) Olvera de Luna Omar, Derecho Marítimo, Editorial Porrúa, S. A., Primera Edición, México 1981, Pág. 167

un navío designado, sea por una duración determinada (charter-partie a término), sea por uno o más viajes determinados (charter-partie por viaje). (53)

Para Manuel Obarrio el contrato de fletamento es: ". . . el contrato por el cual el propietario de un buque o su mandatario se obliga -- por cierto precio a transportar en él mercaderías de otro y a prestar los servicios que ese transporte requiere". (54)

Después de haber analizado las definiciones, antes señaladas, considero que el contrato de fletamento es:

El contrato por el que una persona física o moral se obliga, por ella o a través de su representante a transportar en un buque, mercancías, - mediante un flete o precio determinado.

La Ley de la materia que se trata, regula varios tipos de fletamento:

1.- Fletamento por entero o por compartimento;

- (53) Cervantes Ahumada Raúl, Derecho Marítimo, segunda edición, Editorial Herrero, S. A., México, D.F., 1984, Pág. 839
- (54) Obarrio Manuel, Curso de Derecho Comercial, - Nueva edición adaptada al Código de Comercio reformado por los Doctores Adrián Seccar Varela, Raimundo Wilmart y otros abogados del foro de la capital, Tomo III, Editorial Científica y literaria Argentina Atanasio Martínez, Buenos Aires Argentina, 1943, Pág. 190.

- 2.- Fletamento de cosas en general;
- 3.- Fletamento de cosas determinadas;
- 4.- Fletamento de personas.

Ahora bien en cuanto a la responsabilidad del fletante, nos dice la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 158 del capítulo segundo de disposiciones generales:

" El naviero responderá de los daños causados a la carga por defectos de navegabilidad de la nave, a menos que pruebe que éstos provienen de vicio oculto del navío, los que no se pudieron descubrir con la diligencia ordinaria ".

En virtud de que la doctrina mexicana, no dice nada en cuanto a la responsabilidad del porteador de mercancías por agua, es conveniente acudir a la extranjera y así el autor español Hernández - Izabal, sostiene:

En el cumplimiento del contrato de transporte, que se refiere fundamentalmente al transporte y entrega de la mercancía e igual condición y estado en que le fuera confiada, el porteador es civilmente responsable de todas las pérdidas, averías o daños sufridos por las mercancías y, en general, de-

Las indemnizaciones a favor de tercero a que da lugar la conducta del capitán en relación con la mercancía cargada a bordo, con excepción en el sentido de haber de responder de la culpa comercial, pero no de la náutica.

El concepto diferenciado de la culpa náutica y de la comercial, conviene efectuarlo con los textos de la ley de 22 de diciembre de 1949 y con el convenio de Bruselas de que aquella dimana, a la vista, en especial, por la defectuosa traducción oficial de que éste fue objeto. Por culpa náutica hay que entender los actos, negligencias o culpas del capitán, tripulantes, prácticos o dependientes de la empresa náutica tocante a la navegación o a la gestión del buque. Por culpa comercial ( concepto no definido directamente en el convenio pero sí en la Ley especial española ), los actos, negligencias o culpas de las citadas personas en relación con el manejo, el cuidado y la custodia del cargamento.

Como se ve, el sistema de responsabilización elaborado por la ley antes dicha es diferente del que rige según el Código, en el sentido de ser mitigada la amplitud que dispone el Código con la -

elaboración de los dos conceptos ya estudiados.

Algún sector de la doctrina distingue, con criterio tripartito, entre culpa comercial, náutica y administrativa, aunque para el estudio preferentemente orientado al derecho español, esta división no resulta esencial ". (55)

El tratadista Daniel Danjon, de nacionalidad francesa, nos dice con respecto a la responsabilidad del fletante o porteador: Que el capitán como representante del naviero durante el viaje y el fletador, deben vigilar y cuidar de la conservación de las mercancías que le fueron dadas; ésto de conformidad con lo dispuesto en el artículo 222 del Código de Comercio español, que al referirse al capitán, sostiene: son responsables de las mercancías de que se encargan.

" Esta responsabilidad del fletante es la misma que la del porteador en los transportes terrestres ( art. 1.784 del Código Civil). Como ella no comienza sólomente a partir del momento en que las mercancías son cargadas a bordo del navío, para terminar en el momento de su desembarco, comien

(55) Santiago Hernández Ysal, Derecho Marítimo, Tomo II, Editorial Cadi, Barcelona, España, 1969 páq. 99.

za desde el momento en que las mercancías a transportar han sido remitidas, no importa en qué lugar, al fletante o a sus agentes, para ser embarcadas, y no termina si no en el momento en que el fletante o sus agentes entregan las mercancías al destinatario ( art. 783 del Código Civil; Código Alemán, artículo 606); todo depende, pues, del momento de la remesa y del momento de la entrega de mercancías. La cosa está por encima de toda discusión, y no tiene duda que las obligaciones resultantes del fletamento no pesan directamente sobre el capitán, sino sobre el armador, pues el capitán no puede ser responsable de las mercancías sino mientras están a bordo del navío que manda.

La responsabilidad del fletante y del capitán, en caso de accidentes ocurridos a las mercancías transportadas, es la parte más importante de la materia del fletamento, tanto desde el punto de vista práctico, como desde el jurídico, - pues aquí lo que está en juego es la existencia misma de los bienes que son objeto del fletamento ". (56)

(56) Daniel Danjón Tratado de Derecho Mercantil, - Volumen II, Traducción de Faustino Méndez, - Pidal, Editorial Reus, S. A., Primera Edición, Madrid, España, Pág. 407-408.

Por lo antes anotado, se concluye que nuestra legislación marítima no es congruente en materia de responsabilidades del fletante, con lo que establece, el Código de Comercio, en el contrato de transporte terrestre, en virtud de que la primera regula que el naviero responderá por los defectos de navegabilidad de la nave, a excepción que éstos provengan de vicio oculto, sin precisar que defectos, ni cuáles son dichos vicios ocultos y el segundo sí precisa cual es la responsabilidad del porteador de mercancías por tierra, diciendo que es responsable por las pérdidas o averías, excepto cuando pruebe lo contrario.

Por otra parte cabe señalar, que tanto la Ley española como la francesa en cuanto a la responsabilidad del fletante, son congruentes con lo que disponen en el transporte terrestre ya que son las mismas responsabilidades del fletador y porteador por tierra, consistentes en pérdidas, o averías o retardos.

### 3.3 RESPONSABILIDAD DEL PORTADOR EN EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ENTERO O POR 1- COMPARTIMENTO.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en su artículo 161, establece:

" El naviero será responsable de los daños que cause por su inexacta declaración sobre la capacidad del buque o del compartimento fletado, si la diferencia entre el cupo real y el declarado es mayor del veinte por ciento".

El maestro Joaquín Garrigues, al respecto - señala que esta modalidad en el contrato de fletamento es la tradicional, el objeto directo del contrato es el buque, aún cuando la finalidad en la celebración del contrato sea el transporte por mar. - Estima que las características de esta variedad del contrato en cuanto a su utilización por entero son:

- 1.- El buque queda a disposición del fletador en las condiciones que se hayan pactado y en condiciones favorables para navegar.
- 2.- El fletador no necesita señalar en el contrato la cantidad y clase de objetos que se propone embarcar.

3.- La duración del contrato se limita por viaje, meses o días, o por tiempo de -- terminado.

Por lo que se refiere a la utilización parcial del buque, concluye: Que desde este punto de vista el objeto del contrato es sólo un espacio -- del buque que ha de transportar otras mercaderías. En tal virtud los fletadores concurrentes tienen -- al mismo tiempo la posesión de la nave.

Al tratar la responsabilidad del porteador arguye: En la utilización total del buque el fletante queda obligado a nombre propio o por medio -- de sus empleados ha hacer posible la ejecución del transporte, a custodiar las mercancías y a la devolución de éstas. En consecuencia al incumplir -- con su obligación de trasladar de un lugar a otros objetos y la de conservar y restituir las mercancías recibidas, constituyen la responsabilidad del fletante, en otras palabras estos supuestos de incumplimiento se pueden traducir en pérdida total o parcial de mercaderías, averías o retraso. (57)

Daniel Danjón al referirse a la responsabilidad del porteador en el contrato de fletamento --

(57) Op-cit, Joaquín Garrigues, págs. 659, 660, -- 661, 686 y 687.

por entero o por compartimento, nos dice:

Que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 286 del Código de Comercio Francés, el fletamento es total o parcial, según llegue a la totalidad o solamente a una parte del navío.

A su criterio, el fletamento es total cuando reúne elementos para considerarlo un arrendamiento del buque, y es por lo general parcial cuando constituye un contrato de transporte.

Al hablar sobre la responsabilidad del porteador, afirma: El porteador y el capitán en su calidad de representante del primero durante el viaje, deben conservar en buen estado los objetos que les confiaron, ésto de conformidad con lo dispuesto por el artículo 227 del Código de Comercio francés. Asimismo considera que la parte importante de la responsabilidad del naviero, es la relativa a accidentes recaídos en las mercancías transportadas, pues aquí radica la existencia de los bienes.  
(58)

Después de haber analizado lo dispuesto por nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en

( 58 ) Op-cit, Daniel Danjón, Págs. 339 y 340.

esta modalidad del contrato de fletamento, así como lo que establece la doctrina extranjera, se deduce que mientras que la legislación mexicana determina la responsabilidad del naviero por declaración errónea sobre la capacidad del buque o del compartimento fletado, cuando la diferencia entre el verdadero cupo y el declarado es mayor del veinte por ciento; los tratadistas extranjeros antes citados, establecen la responsabilidad del porteador tal como lo fijan sus legislaciones, partiendo del principio general de responsabilidad que tienen los porteadores de mercancías, consistente en cuidar y conservar las mercancías o restituirlas en su caso, cuando se den las figuras ya conocidas por nosotros.

#### 3.4 RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE COSAS EN GENERAL.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, de nuestro país, determina la forma en que puede pactarse el contrato, en esta modalidad del fletamento y así el precepto 167 establece:

" El contrato de transporte de cosas podrá abarcar total o parcialmente la capacidad de carga

del buque, o bien, el transporte de cosas determinadas. Podrá pactarse señalándose específicamente un buque o sobre nave indeterminada".

La responsabilidad del naviero la fija, -- los artículos 175 y 177, el primero de ellos estipula:

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

Asimismo, el artículo 177 al respecto establece:

" La responsabilidad del porteador, en los casos de pérdida o daños de la carga por su culpa, comprende la obligación de pagar de acuerdo con el valor de las mercancías, en el lugar y día señalados para la entrega, así como indemnizar los daños y perjuicios que se causaren ".

Por otra parte en dicha Ley, se reglamenta

la responsabilidad del porteador, en el transporte combinado, señalando en el artículo 181:

" En el transporte combinado, el último porteador está obligado a entregar la carga conforme al conocimiento de embarque expedido por el primer porteador, conforme a las condiciones y responsabilidades que fija esta ley".

Por último, en relación con el precepto anterior, el 182 señala:

" En el transporte combinado, la responsabilidad de cada porteador comienza en el momento en que recibe la carga y termina cuando la entrega, salvo pacto en contrario. Al efecto, en el conocimiento de embarque, cada porteador hará constar -- los términos y condiciones en que recibe y entrega la carga".

El maestro de nuestra querida Facultad de Derecho, Raúl Cervantes Ahumada, manifiesta que el contrato de transporte de cosas determinadas, que regula nuestra legislación Marítima, es un contrato de transporte simple de mercancías, sin especificar el lugar que habrán de ocupar en el buque.

Considera que para nuestra legislación, todo contrato que se celebra en cuanto a la utilización del buque en el transporte marítimo, cuando el naviero conserva la posesión, dirección y la responsabilidad de la navegación, pertenece al género fletamento, sin embargo existen diversas clases de fletamento, entre los cuales existe el contrato de cosas en general y al efecto afirma que la responsabilidad del porteador la estipula el artículo 175. (59 ).

agrega: " El Derecho Anglosajón, que influyó en la larga enumeración que hace el artículo 4º. del Convenio de Bruselas de los casos en que el transportador no responde, habla pintorescamente de que no responderá el porteador " por actos de dios" o actos de enemigos del Rey". por "acto de Dios" la jurisprudencia inglesa ha entendido " todo accidente debido directa y exclusivamente a causas naturales, sin intervención humana" y que no pudo ser previsto actuándose con un cuidado razonable". (60 )

(59) Op-cit, Cervantes Ahumada Raúl. Pág. 848

(60) Op-cit Raúl Cervantes Ahumada, Pág. 849.

La doctrina italiana, en materia de Derecho Marítimo, y en relación al contrato de fletamento, en la variedad que nos ocupa, nos dice:

" El fletamento puede ser total o parcial o tener por objeto mercaderías determinadas o indeterminadas; puede hacerse en bloque, en colecta, o en razón del número, del peso o del volumen de las mercaderías objeto del transporte". ( 61 )

De dicha clasificación, únicamente es pertinente tomar en consideración para efectos del presente inciso, el fletamento que tiene por objeto el transporte de mercaderías sueltas, que desde mi punto de vista considero que se equipara a nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, a el contrato de transporte de cosas en general, en virtud de que al definirse dicho contrato se establece:

" Existe fletamento de mercancías sueltas cuando, independientemente del lugar que ellas ocupen en el barco se pacta su transporte fijando un flete en bloque o en razón del peso, del número, del volumen, o del valor de las cosas cargadas. No sería fletamento de mercaderías sueltas el que un

( 61 ) Bolaffio, Rocco y Vivante, Derecho Comercial Tomo 16, Ediar, Soc. Anónima, Editores, Buenos Aires, Argentina, 1949 Pág. 661.

corredor marítimo estipulase con el capitán al objeto de cargar todo el buque con mercaderías no indivisas pertenecientes a varias personas ". ( 62 )

En esta clasificación del fletamento, que hace la doctrina italiana, no dá la responsabilidad del porteador, por lo que se entiende que debe estarse a la máxima establecida para los porteadores.

( 62 ) Op-cit, Bolaffio, Rocco y Vivante, Tomo 16, Pág. 662.

3.5 RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL -  
CONTRATO DE TRANSPORTE DE COSAS DETERMINA  
DAS.

En el Título Tercero, Capítulo Segundo, -  
inciso D, de la Ley de Navegación y Comercio Marí  
timos, relativo al contrato de fletamento de co--  
sas determinadas, no existe reglamentación de reg  
ponsabilidad del porteador, ya que el artículo --  
189 de dicho ordenamiento establece:

" Si se tratare de transporte de cosas de  
terminadas, el porteador podrá transportarlas en-  
cualquier buque, siempre que no se alteren las --  
condiciones de seguridad de la navegación que se-  
consignen en el contrato".

Por tal motivo a nuestro criterio, debe -  
estarse a lo contemplado en disposiciones genera-  
les del contrato de fletamento en el artículo 157  
y 158, al efecto el primero de ellos señala:

" Por el contrato de fletamento, el naveg  
ro se obliga a realizar con el buque un transpor-  
te marítimo en los términos que se pacten y el --  
cargador se obliga a entregar oportunamente las -  
mercancías o efectos que deban transportarse y a

pagar el flete".

Por lo que hace al segundo, establece:

" El naviero responderá de los daños causa dos a la carga por defectos de navegabilidad de la nave, a menos que pruebe que éstos provienen de vi cio oculto del navío, los que no se pudieron descu brir con la diligencia ordinaria".

Es importante comentar que la clasificación dada por nuestra legislación marítima, respecto a la responsabilidad del porteador en el contrato de transporte de cosas determinadas, no coincide con la que hace la doctrina extranjera.

De esta forma el Jurista español Joaquín - Garrigues, sostiene que del concepto legal del con trato de fletamento, se derivan varias maneras de celebrar dicho contrato, pero que pueden ser agrupados desde el punto de vista del objeto y del - - tiempo, del acuerdo de voluntades.

El objeto del contrato puede ser fletamen- to del buque por entero ó bien solo de una parte - del mismo y además fletamento de mercancías deter-

minadas, ésto de conformidad con lo dispuesto por los preceptos 669, 670, 672 y 652 números 7 y 8; - 658, número 3; y 685 del Código de Comercio de la Legislación española.

Por lo que hace a la responsabilidad del - porteador o fletante él considera:

Que de las obligaciones contraídas por el - fletante en el contrato referido derivan sus res-- ponsabilidades y por lo tanto debe responder por - el retraso en su llegada, por los daños sufridos - en las mercancías y por la pérdida de éstas.

Para esta modalidad de fletamento, son válidos los argumentos dados en el punto 3.2 de este trabajo.

### 3.6 RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL -- CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS.

Nuestra Ley Marítima vigente en sus artículos 194, 195, 196 y 198, establecen la responsabilidad del fletante, en el contrato de transporte de cosas determinadas.

Artículo 194 estipula: " El porteador será

responsable de los daños que sufran las personas transportadas y sus equipajes".

Artículo 195 establece: " La responsabilidad y la indemnización por muerte de pasajeros, a que se refiere el artículo anterior, se normarán por las disposiciones legales que rijan al seguro del viajero".

Artículo 196 preceptúa: " Si se causaren daños a las personas transportadas, que no les originen la muerte inmediata, el porteador está obligado a pagar una indemnización, en los términos de las disposiciones legales establecidas para el seguro del viajero".

Por último el artículo 198 reglamenta: --  
" Los daños al equipaje se computarán por su valor declarado. Podrá rendirse prueba en contrario respecto al valor real.

Si no hubiere declarado valor alguno, la responsabilidad se limitará, por cada kilogramo de equipaje, al importe del pasaje que corresponda proporcionalmente a trescientos kilómetros de

recorrido".

El maestro Raúl Cervantes Ahumada, considera que este tipo de contrato de transporte marítimo, se le denomina en la práctica marítima, contrato de pasaje y se distingue del fletamento -- transporte, por el objeto del transporte, que en el pasaje es la persona misma del pasajero.

El fletador se obliga en dicho contrato, a trasladar a la persona del pasajero de un puerto marítimo a otro, en la embarcación que hubiere designado.

En este contrato generalmente el buque se individualiza, situación que resulta muy importante, toda vez que el cambio de buque significa incumplimiento y consecuentemente la rescisión del contrato por daños y perjuicios. Hecho que encuentra su fundamentación legal en el artículo 191 de la ley de la materia, al señalar y por la naturaleza misma del contrato, la no individualización del buque deberá pactarse.

El sostiene que en esta variedad del contrato de transporte de personas, la responsabili-

dad del fletante es:

" Los navieros han luchado, a través de - la historia, por eludir su responsabilidad profesional, es decir, como navieros, y han pretendido, incluso, limitarla o eludirla por medio de cláusulas convencionales, cuya validez ha sido discutida por la jurisprudencia y la doctrina. En Francia, por ejemplo, autores tan prestigiados como Lyon-Caen, Danjon y Ripert apoyan la validez de las cláusulas de no responsabilidad, y otros autores no menos prestigiados, como Bonnacase, niegan tal validez. En este último sentido se orienta, igualmente, la jurisprudencia francesa" (63).

Comenta el maestro que nuestra Ley llega a una solución intermedia ya que admite una exoneración parcial, ésto es, una reducción de la responsabilidad del dueño de la nave, " Siempre que ofrezca una tarifa especial, con fletes más bajos que la tarifa ordinaria y que el cargador esté en posibilidad de optar entre una u otra ". (Art.178) agregando lo que considera justo que el porteador jamás podrá eludir la responsabilidad derivada de su propia culpa

(63) Op-cit Cervantes Ahumada Raúl. Págs. 847 y 848

Para Francisco Fariña el contrato de pasaje, es un contrato especial distinto del fletamento y así lo confirman la mayoría de las legislaciones que lo regulan con normas específicas, ya que así como para el transportista es un contrato de índole comercial, para el pasajero es de naturaleza civil, de esta manera el pasaje acepta las condiciones establecidas para la navegación para las compañías que se dedican al transporte de pasaje.

Abunda que el contrato referido es de carácter personal, se formaliza con la entrega del billete de pasaje y adquiere su forma con la entrega del mismo; en él constan las condiciones del transporte y constituye la prueba del acuerdo de voluntades entre las partes; el viajero, al recoger el billete, abona el precio del pasaje, entendiéndose que acepta las condiciones del transporte que ofrece la empresa.

En cuanto a la responsabilidad del naviero, sostiene que existe responsabilidad del transportista por accidentes al pasajero, desde este punto de vista, existe presunción juris Tantum de responsabilidad del transportista, que sólo puede quedar-

sin efectos, cuando exista prueba en contrario por negligencia o descuido por parte del pasajero o -- bien cuando sobrevengan causas de fuerza mayor.

Estima que otra responsabilidad del transportista, es la relativa a los equipajes del pasajero, considerados como accesorios del contrato de pasaje, mismos que se someten a las reglas establecidas por las empresas navieras, tales como peso, - dimensión, etc. La jurisprudencia admite generalmente la cláusula de limitación de responsabilidad de la pérdida de equipajes del pasajero; la jurisprudencia de Estados Unidos de Norteamérica únicamente reconoce la validez a esa cláusula en el caso en que la indemnización limitativa es razonable.

Para finalizar, en cuanto al plazo para - hacer las reclamaciones de indemnización, afirma, - que debe hacerlo dentro del término señalado en el contrato de pasaje, para que sea indemnizado por - los danos o perjuicios sufridos.

Después de haber estudiado el contenido - de responsabilidad del porteador en el contrato de transporte de personas que prevee nuestra Ley de -

Navegación y Comercio Marítimos y las diversas —  
opiniones vertidas por la doctrina extranjera, se  
concluye que nuestra Ley y la Francesa, si bien —  
es cierto que manejan las causas de responsabili-  
dad con distintos conceptos, en el fondo tienen —  
el mismo concepto obligacional, toda vez que la —  
primera menciona que el porteador es responsable—  
por los daños que sufran las personas transporta-  
das y sus equipajes y la segunda que el transpor-  
tista es responsable por los accidentes al pasaje  
ro y a sus equipajes considerados como accesorios  
del contrato de pasaje.

### 3.7 RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN LA FORTUNA DEL MAR.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos  
en el artículo 134 señala:

" La responsabilidad del naviero se limi-  
tará a la fortuna del mar que constituya un buque,  
en los siguientes casos:

- I. La responsabilidad del capitán o de la  
tripulación por los daños causados a —  
terceros durante la navegación;
- II. Daños causados al cargamento;

- III. Obligaciones, derivadas del contrato de fletamento;
- IV. Obligación de movilizar un buque naufragado;
- V. Gastos de salvamento;
- VI. Contribución a las averías gruesas o comunes;
- VII. Obligaciones contraídas por el capitán para la conservación del buque o la prosecución del viaje;
- VIII. En general, toda obligación derivada directamente del proceso de la navegación".

Cervantes Ahumada, invoca en su libro Derecho "arítimo, que los accidentes ocurridos en el mar, crean un inminente peligro para las personas, las mercancías y el buque. Lo que dá origen en un momento dado a la asistencia para superar el peligro y al salvamento, cuando se trata de recuperar, cosas perdidas que se hayan en naufragio.

Considera que los peligros que ocurren -- con mayor frecuencia en alta mar son:

- 1.- La arribada forzosa. Se presenta este hecho cuando el buque regresa al puerto de salida o a otro puerto no considerado en su itinerario. En términos generales la arribada tiene su origen

en un accidente ocurrido en el mar ya sea por fallas en las máquinas, faltas de víveres o bien de combustibles.

Lo importante en la arribada es el determinar si es legítima o no, es legítima cuando las causas que se dieron sean ajenas a la voluntad del naviero o capitán, y es ilegítima, cuando le sean imputables las causas, por lo que en consecuencia responderá el naviero de los daños ocasionados y - si fue legítima, cada quien observará sus propios daños.

2.- El abordaje. Es la colisión de uno o más buques. El abordaje puede ser directo o indirecto, es directo, cuando una nave choca con otra sin que exista una tercera. Es indirecto cuando exista un tercer barco que sea impulsado por otro produciendo un choque.

Otra clasificación que dá el maestro del abordaje es que puede ser culposo o fortuito, el culposo se subdivide en simple, doble o múltiple.

Es simple, cuando una de las partes es la culposa.

Es doble o múltiple, siempre que dos o más

partes sean culpables.

El abordaje fortuito, lo define el artículo segundo de la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje, suscrita en Bruselas en 1910 y ratificada por nuestro país en 1929, como " Los daños se sufrirán por -- quienes los hayan recibido".

Si hubiere culpa de todos, establece el artículo 4º. de la Convención: " La responsabilidad de cada buque será proporcional a la gravedad de las culpas que tengan respectivamente", y si no fuere posible establecer la proporción, se repartirán el importe de los daños por partes iguales. -- ( Convención, Art. 4º.).

Los daños que se ocasionen a las personas y bienes que se encuentran a bordo, se pagarán por los culpables, en la proporción indicada. Si se trata de personas, todos los culpables serán solidarios frente a los terceros dañados, y si los daños fueren sólo sobre cosas no habrá solidaridad en los culpables. ( Convención, Art. 4º. infine.).

La prescripción de las acciones derivadas

de abordaje es de dos años, según el artículo 79.<sup>o</sup> de la convención.

3.- La varada. Es la fijación del buque a un banco de tierra, en aguas bajas. Si la varada es definitiva, es decir, si no se logra desencallar al buque, se convertirá en naufragio.

4.- El naufragio. Por naufragio se entiende la pérdida del buque o su imposibilidad absoluta para navegar. La voz deriva de navis -- fractio, rotura de la nave; pero el concepto es más amplio: comprende, como ya indicamos, la encalladura definitiva y, en general, la imposibilidad absoluta del buque para navegar. El buque hundido o naufragado recibe el nombre de pecio, y podrá, como veremos ser objeto de salvamento.

México ratificó el convenio de Londres de 1948, sobre Reglas Internacionales para prevenir los abordajes en el mar; y un nuevo texto de este Convenio, anexo a la Convención de 1960 para la seguridad de la vida humana en el mar, ha reformado dichas reglas. Estas reglas pueden considerarse universales, ya que han sido adoptadas -

por casi todos los países, incluso los pertenecientes al Sistema anglosajón. (64)

La doctrina española, a través de el Traductista Hernández Yzal, afirma que respecto a la fortuna del mar, es una institución que caracteriza al Derecho Marítimo, la cual conservaba en el pasado algunas limitaciones a la responsabilidad del naviero, situación que ya no se da en la actualidad en virtud de que ese principio ha sido modificado.

" El fundamento que ha dado la doctrina a esta llamada limitación ha sido vario. Para unos, ha consistido en el tradicionalismo jurídico y en la antigüedad inmemorial; para otros en la imposibilidad de vigilar incesantemente la gestión del capitán; para algunos en el desarraigo del capitán respecto del naviero, argumento que cada vez tiene menor entidad por las razones apuntadas al principio del presente volumen al tratar de las notas peculiares del Derecho Marítimo; para ciertos autores se basa en la atribución de responsabilidad al buque, consiguientemente a que éste tiene, en varias legislaciones, personalidad jurídica; para otros hay razones económicas en la raíz del problema, lo cual es cierto de hecho pero no como funda-

(64) Op-cit Raúl Cervantes Ahumada, págs. 682, 683 y 684.

mento de la institución. De cualquier modo hay que fundamentarse en el enorme volumen de gasto que la empresa de un buque mercante puede llegar a implicar. Piénsese en el costo de construcción de un buque de 200.000 toneladas a razón de aproximadamente 50 dolares USA por tonelada de deadweight.

En cuanto a la naturaleza jurídica de la limitación hay varias teorías que pretenden identificarla.

"En realidad hay que estimar la existencia de un estado de liquidación, con un procedimiento que depara al deudor la alternativa de librarse de sus obligaciones, bien sea por el procedimiento ordinario o de la ilimitación o bien por el extraordinario o de la limitación. Cuando se recurre a ésta siempre hay que venir a parar al substrato económico de la explotación del buque". (65)

El francés, Fariña nos dá el concepto de peligro de mar, lo que para nuestra legislación marítima es la fortuna del mar:

" No implica necesariamente un acaecimien -

( 65 ) Op-cit Hernández Yzal, Tomo II, Págs. 42 y 43

to excepcional, ni imprevisible, pero para que pueda en este concepto considerarse como circunstancia justificativa de la cláusula de exoneración - es preciso que no constituya un accidente o circunstancia con la que se podía contar en la navegación normal del buque, con relación al viaje que realiza. Y se requiere también que el hecho invocado esté en conexión directa con el daño producido, en relación de causa a efecto ". (66)

Ahora bien, en cuanto a la responsabilidad del transportista afirma:

De concurrir algunas circunstancias que determinen la causa de un peligro en el mar, para poder eximir de responsabilidad al porteador por pérdida o avería, corresponde a éste probar los hechos.

" La cláusula de exoneración por peligros del mar es antigua, reconociéndose en el Harter Act, en la Ley Canadiense y en todas las legislaciones marítimas modernas.

Cubre los acaecimientos resultantes de -

(66) Fariña, Francisco. " Derecho Comercial Marítimo". Tomo II, Segunda Edición. Editorial, Cusa Bosch, Barcelona, España. 1956. Pág. 476.

la influencia de las olas, las vicisitudes peculiares de la navegación marítima, tempestades, nieblas, escollos, bancos de arena, de otros buques y obstáculos movientes o fijos que se encuentren en el curso de la navegación y que pueden constituir un peligro marítimo.

Cuando varias circunstancias, dice un autor han contribuido a ocasionar un daño, el derecho Anglosajón aplica el aforismo causa próxima y no la originaria del daño. La causa inmediata no se contrae exclusivamente a la más cercana en el tiempo. Según el derecho marítimo Belga, no se tiene en cuenta únicamente la causa inmediata, sino que es preciso buscar la causa determinante del daño". ( 67 )

( 67 ) Ibi-dem. Págs. 475 y 476.

4. RESTRICCIONES A LA RESPONSABILIDAD DEL  
PORTEADOR EN LOS CONTRATOS MARITIMOS Y  
TERRESTRES.

4.1 LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITI--  
MOS.

Nuestra legislación marítima, en algunos-  
de los preceptos reglamenta restricciones a la --  
responsabilidad del porteador, de esta manera es-  
necesario transcribirlos:

Dentro del marco de disposiciones genera-  
les del contrato de fletamento, el artículo 158 es  
tablece:

" El naviero responderá de los daños cau-  
sados a la carga por defectos de navegabilidad de  
la nave, a menos que pruebe que éstos provienen -  
de vicio oculto del navío, los que no se pudieron  
descubrir con la diligencia ordinaria".

Por lo que hace al contrato de fletamento  
por entero o por compartimento el artículo 16: in  
terpretado a contrario sensu señala:

"El naviero será responsable de los daños

que cause por su inexacta declaración sobre la capacidad del buque o del compartimento fletado, si la diferencia entre el cupo real y el declarado es mayor del veinte por ciento."

También el contrato de fletamento, en su variedad de transporte de cosas en general reglamenta limitación a la responsabilidad del transportista, en su artículo 175 al disponer:

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

Asimismo el artículo 178 sostiene una restricción más a la responsabilidad del porteador:

" El porteador podrá reducir su responsabilidad proporcionalmente, siempre que ofrezca una tarifa especial, con fletes más bajos que la tarifa ordinaria y que el cargador esté en posibilidad de optar entre una u otra".

Un caso más de limitación de responsabilidad, es la contenida en el precepto 180 que estatuye:

" Si el porteador lo solicitare, la persona autorizada para recibir las mercancías deberá - abrir y reconocer los bultos en el acto de su recepción, y si se rehusare a hacerlo, el porteador quedará libre de toda responsabilidad que no provenga de dolo".

Otra restricción de responsabilidad es la que se manifiesta en el artículo 184:

Si el remitente hubiese entregado realmente mercancías distintas a las declaradas y que causen un flete superior, el porteador sólo responderá del valor declarado, pero tendrá derecho a cobrar el flete que corresponda a las entregadas."

La regla general que contempla la exoneración de responsabilidad a cargo del transportista la establece el artículo 185, a saber:

" Se presumirá la falta de responsabilidad del porteador:

I. Si las mercancías se transportaron sobre cubierta con la conformidad escrita del cargador, en caso de que tal forma de transportación no esté autorizada por los usos;

II. En caso de transporte de mercancías peligrosas, explosivas, corrosivas o inflamables, si su naturaleza no fue declarada por el cargador;

En este caso, el porteador, al enterarse de su naturaleza, podrá descargar dichas mercancías y depositarlas a disposición del cargador en el lugar que el fletante estime conveniente.

III. Si las cosas se transportaron bajo el cuidado de personas dependientes del cargador".

Por último, en la variedad del fletamento que se trata, el artículo 187, dispone:

" El porteador no responderá por pérdidas o mermas naturales".

Para finalizar, con lo que dispone la ley de la materia, en cuanto a limitación de responsabilidad del porteador, en el apartado correspondiente a transporte de personas, el numeral 198,-

en su segunda parte estipula:

" Si no hubiere declarado valor alguno, la -  
responsabilidad se limitará, por cada kilogramo de -  
equipaje, al importe del pasaje que corresponda - -  
proporcionalmente a trescientos kilómetros de re - -  
corrido ".

Y el artículo 199, al respecto señala:

" El porteador no responderá por equipaje - -  
que no se le hubiere entregado; si por su culpa no -  
se le entregó será responsable ".

El maestro Cervantes Ahumada, considera en -  
cuanto a las restricciones de responsabilidad del - -  
porteador:

" . . . la responsabilidad del porteador se -  
exclufa sólo en casos de fuerza mayor o de culpa - -  
del propietario de la mercancía. El nauta asumía ei -  
periculum de la cosa, y se liberaba de él sólo en - -  
casos de vis maior o damnun fatale. Se exigía del - -  
porteador, consecuentemente, una diligencia exac - -  
tísima. Estos principios llegan a las legislaciones  
modernas ". ( 68 )

( 68 ) Op-cit, Cervantes Ahumada, Raúl, Pág. 847

Omar Olvera de Luna, comenta en su libro- -  
"Manual de Derecho Marítimo", la cláusula de irres-  
ponsabilidad del porteador, de esta manera:

"Exhonerar al propietario en caso de acci- -  
dentes a la carga producidos por causas expresamen-  
te determinadas en la póliza respectiva.

Las principales causas de irresponsabili- -  
dad, por lo común son: Fuerza mayor, enemigos de la  
nación del naviero, que se declaren en guerra; el -  
derecho de presas que puede presentarse en tiempos-  
de guerra y entre naciones enemigas; los arrestos -  
por autoridades extranjeras; los peligros del mar,-  
como tormentas, marejadas, maremotos, etcétera; pi-  
ratas y ladrones; huelgas; incendio, echazón; bate-  
ría del capitán o la tripulación ( delitos como: - -  
estafa y apropiación indebida; simulación de acci- -  
dentes; consumos injustificados de combustible, - -  
provisiones u otros efectos, etcétera )."

Francisco Fariña, esgrime en cuanto a la- -  
restricción de la responsabilidad del porteador:

"En la prestigiada obra de Scrutton se di -  
ce que las exoneraciones son tan numerosas, que- -

resulta imposible una enumeración completa. Y enu-  
 mera una lista que comprende una "Tolerable canti-  
 dad de excepciones", que han sido planteadas ante-  
 los Tribunales para interpretarlas judicialmente.

Actos de Dios.

Enemigos del Rey.

Piratas, bandidos, ladrones, a bordo o no, -  
 raterías.

Baterías del capitán o tripulación.

Arresto y prohibición de principes, gover-  
 nantes y Pueblos.

Huelgas, Lock-outs y paro de trabajo por -  
 cualquier causa.

En caso de huelgas el tiempo no ha de con-  
 tarse.

En caso de demora por causa de huelgas no -  
 ha de formularse por los propietarios del-  
 buque reclamación alguna por daños.

Mermas, vaciados, agujeros, Spiles, echazón.

Efectos perjudiciales de otras mercancías.

No responsabilidad por pérdida de las mer-  
 cancias en cualquier circunstancia.

Incendio.

Peligros de calderas, vapor o maquinaria de-

vapor, y consecuencia de defectos inherentes a aquéllas, escape de vapor, explosión.

Detención por hielos.

Avería del vapor.

Defectos latentes.

Riesgo de embarcación, riesgo de almacenaje a bordo o en tierra, excepto el riesgo de botes, en tanto los barcos sean responsables.

Riesgo del buque.

Riesgo del buque ( cuando se ha estipulado alongside, al costado ), pero son exceptuados, en todos los otros aspectos los actos de Dios, etc.

Mercancías que han de ser enviadas a expensas del buque, pero a riesgo del armador.

Abordaje.

Detención a causa de los caminos de hierro.

Peligros del transporte por tierra.

Fuerza mayor.

Accidentes.

Apertura impropia de válvulas.

Irresponsabilidad por negligencia de los encargados del armador.

Error del juicio del capitán.

Excepciones de toda la responsabilidad o de

una parte de la misma respecto a mercancías determinadas, como cristal, piedras preciosas, especias, ganado, etc.

Excepciones en cuanto a la cantidad de responsabilidad por las mercancías.

No responsabilidad más allá del precio neto de factura de las mercancías.

No responsabilidad por cualquier reclamación que no haya sido formulada dentro de un plazo de tiempo determinado.

Cualquier reclamación deberá ser formulada por el apoderado del reclamante dentro de los tres meses del final de la descarga, y cuando no se cumpla esta estipulación se dará la reclamación por desistida.

Irresponsabilidad por daños a menos que los géneros estén marcados en una forma determinada.

La responsabilidad del buque cesa cuando las mercancías están libres del aparejo del mismo.

Irresponsabilidad por cualquier daño a las mercancías aunque puedan ser cubiertas por el seguro.

No responsabilidad por no poder hacer la notificación al consignatario.

Excepciones que niegan expresamente la garantía del armador en cuanto a las buenas condiciones de navegabilidad del buque.

Obligación de aceptar el certificado del inspector como prueba de las buenas condiciones de navegabilidad del buque.

El mantenimiento de la clasificación del buque por los propietarios será considerado como cumplimiento y garantía, antes o después del comienzo del viaje.

La libertad de hacer escalas en puertos intermedios para cualquier objeto, de tocar y recalar en otros puertos, en/o fuera de la ruta; de remolcar y ayudar a los buques en todas las situaciones y realizar servicios de salvamento a buques y cargamentos, sin que se juzgue desviación.

Los propietarios sólo son responsables por daños del buque.

Incapacidad del buque para realizar o proseguir el viaje ( u otras parecidas).

Intervenciones sanitarias, de aduanas u -- otras autoridades que puedan impedir el embarque.

Accidentes e impedimentos inevitables.

Obstrucciones fuera del control del fletador.

Otras causas fuera del control del fletador.

Cualquier circunstancia fuera del control -- del armador.

Causas que impidan u obstruyan la ejecución.

Otras causas análogas (ejusdem generis) (69).

(69) Op-cit Francisco Farfán págs. 405, 406, 407, 408, 409 y 410.

El jurista español Hernández Yzai, en su obra Derecho Marítimo, señala las cláusulas de exoneración de responsabilidad:

" Ni el porteador ni el buque ( piénsese en cuanto se ha dicho ya acerca de la personalidad del mismo) responden de incendio ( en tanto no sea causado por culpa o acto del porteador); de peligros, daños y accidentes de mar o de aguas navegables; de fuerza mayor; de hechos de guerra; de actos de enemigos públicos; de detención o interdicción de soberanos, gobernantes o pueblos o embargo judicial; de restricciones de sanidad; de actos u omisiones del cargador o propietario de la mercancía o de sus representantes; de huelgas, lockouts, detenciones o restricción de trabajo, cualquiera que sea su causa y tanto si es parcial como general; de motines y -- conmociones civiles; de salvamento de vidas o propiedades en la mar o su tentativa; de mermas en volumen o peso o de cualquier otra pérdida o daño que surja de defecto, calidad o vicio de la mercancía; de insuficiencia de embalaje; de insuficiencia o -- inadecuación de marcas; de defectos ocultos que escapen a la debida diligencia; de cualquier otra causa que no responda a culpa o hecho del porteador o --

a culpa o negligencia de sus dependientes aunque la carga de la prueba grave a quien intenta beneficiarse de esta excepción a fin de demostrar que ni culpa o hechos del porteador ni culpa o negligencia de sus dependientes determinaron la pérdida o el daño.

Cáigase en la cuenta que hasta aquí venimos hablando de culpa y no de dolo. La confusión que en algunos autores se encuentra al respecto y la preocupación por sentar la doctrina general de que nadie pueda excusar la propia responsabilidad por actos doloosos, dimana de no atender al recto sentido de la traducción de la terminología inglesa y francesa empleada por los redactores del convenio de 1924.

La exoneración de responsabilidad que de ello resulta se suele hallar prolija y casuísticamente citada en el clausulado de los conocimientos de embarque sin que sea estrictamente necesario, ya que la exoneración opera ex lege, toda vez que el convenio citado fue ratificado, en su día por España y -- que, además, su texto ha sido incorporado al acervo legislativo nacional por la meritada ley de 27 de noviembre de 1942". (69)

En cuanto a la limitación de la responsabil

(69) Op-cit, Hernández Yzal, Pág. 99

dad arquee:

Más adecuado que de limitación de responsabilidad sería decir de la deuda que de dicha responsabilidad dimana. A este respecto, dispone la ley de 22 de diciembre de 1949 que la base de medida de la deuda que por responsabilidad en el contrato de -- transporte se puede producir en contra del porteador, es el valor enunciado por el cargador en el conocimiento, en tanto no haya habido reserva del capitán al respecto.

La reserva del capitán tiene la consecuencia de invertir la carga de la prueba, que gravará al cargador si desea hacer prevalecer su tesis.

Cuando en el conocimiento no hay mención -- de valor se determina el importe de la deuda por la naturaleza de la mercancía evaluada en el puerto de embarque. Los medios de determinación del valor son los periciales, según la ley ritaria.

De cualquier modo, la deuda del porteador resulta limitada a la suma de 5,000 pesetas-papel portubulto o unidad.

Se puede fijar contractualmente cualquier tipo de limitación en tanto sea superior a esta cifra.

(70 )

(70 ) Op-cit, Hernández Yzal, Pág. 100.

## 4.2 CODIGO DE COMERCIO

La única restricción a la responsabilidad-- del porteador de mercancías contenida en nuestro -- Código de Comercio, es la que se desprende de la -- lectura del Artículo 590, fracción VIII, que a la -- letra establece:

Artículo 590. El porteador está obligado:

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

Considero necesario conocer que se entiende por culpa o negligencia y de esta manera al respec- to nos ilustra el tratadista Rojina Villegas:

"Henri y León Mazeaud define la culpa como- un error de conducta que puede implicar el dolo o -- sea, la intención de dañar, o bien, simplemente un- descuido, porque no se actuó como debió haberse ac- tuado, de acuerdo con la precaución que razonable -- mente deba esperar la sociedad de cada uno de sus -- miembros ". ( 71 )

Señala que nuestro Código Civil en su Ar- tículo 2025 define la culpa o negligencia de la si- guiente manera:

( 71 ) Rojina Villegas, Rafael. Compendio de Dere - cho Civil, Tomo III, Editorial Porrúa, S.A. Vigésima Edición, México 1984.

" Hay culpa o negligencia cuando el obligado ejecute actos contrarios a la conservación de la cosa o deja de ejecutar los que no son necesarios para ello ".

Considera que:

"Evidentemente que el precepto transcrito se refiere sólo a la culpa contractual en sentido estricto, pues comprende el incumplimiento de las obligaciones de custodia y de conservación que imponen los contratos traslativos de uso, goce, administración o custodia ". ( 72 )

El maestro Joaquín Rodríguez y Rodríguez, nos indica que aún cuando el Artículo 590 del Código de Comercio Mexicano, dispone que el porteador, está obligado a conservar y cuidar las mercancías bajo su responsabilidad, es curioso que dicho precepto en su fracción octava, haga referencia como exclusión de responsabilidad del porteador, si prueba que las averías o pérdidas sufridas por las cosas, no le sean imputables por su culpa o negligencia.

Opina que no debe observarse en ello una presunción de culpa ya que el transportista deberá probar que el incumplimiento del contrato de transporte en cualquiera de sus modalidades, se debió a alguna de las causas citadas. ( 73 )

( 72 ) Op-cit. Rojina Villegas, Rafael. Pág. 305.

(73) Op-cit. Rodríguez y Rodríguez, Joaquín. Tomo II, Pág. 254

. El jurista español Joaquín Garriguetz, esgrime que las causas que excluyen de responsabilidad al porteador, se encuentran contenidas en el Artículo - 361 del Código de Comercio hispano y son: caso fortuito, fuerza mayor, naturaleza o vicio propio de las cosas.

Distingue el caso fortuito y la fuerza mayor esta significa un hecho extraño al deudor como es: la guerra, inundación, rayo, robo. En cambio el caso fortuito se produce por un acontecimiento interior en la esfera de la empresa tal como: explosión de caldera, rotura de enganche, choque, rotura de dirección, descarrilamiento, estallido de neumático.

Asimismo en cuanto a la naturaleza o vicio propio de las cosas, señala que es un motivo de imputabilidad que puede ser incluido en la hipótesis del caso fortuito, toda vez que cae fuera de la culpa del porteador. Abundando al respecto afirma que la ley española señala particularmente estos supuestos por considerarlas causas de daño de la propia mercancía, ya sea tanto en su naturaleza como en su estado de conservación o vicio.

Por otra parte, sostiene que para demostrar su irresponsabilidad, el porteador tiene la carga de la prueba, comprobando que empleó todos los medios posibles para evitar el daño de la mercancía.

Por lo antes expuesto, considero que es obvio que el porteador tiene a su cargo la obligación de probar que efectivamente por causas ajenas a su

voluntad, las mercancías se hayan averiado, perdido o en su caso demostrar que cuando hubiese retardo, éste se debió también a causas ajenas a su voluntad.

#### 4.3 LEY GENERAL DE VIAS DE COMUNICACION

Nuestra Ley General de Vías de Comunicación, regula los supuestos jurídicos en que los porteadores pueden restringir su responsabilidad en el contrato de transporte terrestre y al efecto uno de los Artículos que reglamenta ésta hipótesis, es el 69:

" Las empresas de transporte no tienen derecho para limitar la responsabilidad que les impone esta Ley con motivo del transporte, excepto en los casos siguientes:

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 porqué la empresa quede relevada de responsabilidad o limitada ésta, por retardo que le sea imputable en la entrega de la mercancía.

En cualquiera de los casos a que se con- traen las fracciones anteriores, es condición indispensable que la tarifa reducida 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 ".

Por otra parte, el Artículo 71 de dicha ley, establece otras restricciones a la responsabilidad del porteador, que a continuación se señalan:

" Las empresas de Vías Generales de Comunicación son responsables de las pérdidas 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 aquéllas debieran transportarse en vehículos cerrados o cubiertos;

II. Si las mercancías se despachan sin embalaje, o con uno defectuoso o inadecuado a su naturaleza; la falta o el defecto del embalaje se hará constar en la carta de porte;

III. Cuando se trate de mercancías que por su naturaleza, por el calor o por otra causa natural estén expuestas a riesgos de pérdida o avería total o parcial, particularmente por rotura, oxidación, deterioro ulterior y merma. 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 merma de la que no serán responsables;

b) Las empresas pueden eximirse de la res-

ponsabilidad, aun cuando la merma exceda de la normal, si se trata de mercancías cargadas por el remitente o descargadas por el consignatario;

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

IV. En el caso de Transporte de explosivos, sustancias 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 independiente 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 motivó 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 exprese 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 ".

Finalmente el Artículo 72 dispone en que- - casos queda limitada la responsabilidad de la em- - presa transportista:

"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".

El maestro Joaquín Rodríguez y Rodríguez, nos dice en relación a las restricciones en la responsabilidad del porteador, en el contrato de transporte terrestre:

" Las empresas no responden cuando la avería, pérdida o retraso, han sido ocasionados por vicio propio de las cosas, causa fortuita o por hechos del cargador o destinatario ". ( 74 )

"La Ley establece ciertos casos en los que la responsabilidad del porteador queda limitada.- - Así ocurre según lo dispuesto en el Artículo 72 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que dice:-

" 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 ". ( 75 )

También indica que el Artículo 69 de la Ley en comento, establece otra limitación a la responsabilidad del porteador:

" Las empresas de transporte no tienen derecho para limitar la responsabilidad que les impone esta Ley con motivo del transporte, excepto en los casos siguientes:

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 por - que la empresa quede relevada de responsabilidad o - limitada ésta, por retardo que le sea imputable en - la entrega de la mercancía.

En cualquiera de los casos a que se con- - -  
traen las fracciones anteriores, es condición indis-  
pensable que la tarifa reducida a que las mismas se-  
refieren, exista a la par que otras generales, en- -  
que no se anule o limite la responsabilidad de la- -  
empresa, pudiendo el público elegir libremente la- -  
aplicación de una o de otra tarifa ". ( 76 )

( 76 ) Op-cit. Rodríguez y Rodríguez, Págs. 256 y -  
257.

## CONCLUSIONES

PRIMERA.- El transporte es de fundamental importancia para el desarrollo de la actividad comercial.

SEGUNDA.- El contrato de transporte de cosas se define como el acuerdo de voluntades entre dos partes, una de un sujeto llamado porteador que asume la obligación de transportar de un lugar a otro mercancías u objetos de comercio, bajo su custodia y la otra de una persona llamada consignatario a entregar las mercancías o efectos que hayan de trasladarse y a pagar el precio determinado, conocido como porte.

TERCERA.- El contrato de transporte terrestre en México, está regulado por múltiples ordenamientos, estipulando el Artículo 4 de la Ley de Vías Generales de Comunicación el orden de prelación de las fuentes legislativas.

CUARTA.- En materia de transporte de cosas y de personas existe incongruencia entre el Código de Comercio, Ley de Vías Generales de Comunicación, Reglamento de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, Ley de Navegación y Comercio Marítimos y Código Civil para el Distrito Federal, en cuanto a la responsabilidad del porteador, en virtud de que sus disposiciones legales se contraponen.

QUINTA.- La responsabilidad del porteador - debe estar reglamentada en un sólo ordenamiento legal, contemplando toda clase de transportes; terrestre, aéreo o marítimo.

SEXTA.- A fin de que en estricta justicia, - el porteador responda por el valor real de las mercancías, debería hacerse obligatorio que una vez que las mismas rebasen cierto valor estén aseguradas y - que la prima se incluya en el valor de la tarifa correspondiente.

SEPTIMA.- Se concluye que el contrato de - - fletamento, es aquél por el que una persona física - o moral se obliga por ella o a través de su representante a trasladar en un buque, mercancías, mediante un flete convenido con una persona que recibe el - - nombre de fletante.

OCTAVA.- La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en materia de responsabilidad del porteador, debe estar acorde con lo que establecen las demás legislaciones que regulan el transporte, ya que dicha Ley estipula que el naviero responderá por los defectos de navegabilidad de la nave, excepto cuando éstos provengan de vicio oculto y las demás Leyes - - precisan que la responsabilidad del porteador deriva de las pérdidas, averías o retraso de las mercancías, excepto cuando el porteador pruebe lo contrario.

## B I B L I O G R A F I A

Mantilla Molina Roberto, Derecho Mercantil, Editorial Porrúa, México, 1979.

Mazeaud León Henry, Lecciones de Derecho Civil parte cuarta, Volumen IV, Traducción de Zamora y Castillo Luis Alcalá, Ediciones Jurídicas, Europa-América, Argentina.

Vázquez Arminio Fernando, Derecho Mercantil, Editorial Porrúa, México, 1977.

Vázquez del Mercado Oscar, Contratos Mercantiles, - Segunda Edición, Editorial Porrúa, México, 1985.

Díaz Bravo Arturo, Contratos Mercantiles, Editorial Sagitario, México, 1982.

Olvera de Luna Omar, Contratos Mercantiles, Primera Edición, Editorial Porrúa, México, 1982.

Riperts George, Tratado Elemental de Derecho Comercial, Tomo IV, Traducción de la Segunda Edición, -- Editorial Tea, Argentina, 1954.

Lorenzo Benito, Manual de Derecho Mercantil, Tomo - II, Tercera Edición, Editorial Victoriano Suarez, - Madrid, 1924.

Garrigues Joaquín, Curso de Derecho Mercantil, Tomo II, Tercera Reimpresión de la Sexta Edición, Editorial Porrúa, México, 1981.

Uría González Rodrigo, Derecho Mercantil, Tercera - Edición, Editorial Silverio Aguirre Torres, Madrid, - 1962.

Broseta Pont Manuel, Manual de Derecho Mercantil, - Editorial Tecnos, Madrid 1974.

Barrera Graf Jorge, Temas de Derecho Mercantil, Pri - mera Edición, U.N.A.M., México, 1963.

Rodríguez Rodríguez Joaquín, Derecho Mercantil, Tomo II, Décimo Octava Edición, México, 1985.

Bolaffio, Rocco y Vivante, Derecho Comercial, Tomo - XII, Volumen I, Ediar, Soc. Anónima, Editores, Bue - nos Aires, 1949.

Olvera de Luna Omar, Derecho Marítimo, Editorial Po - rruá, México, 1981.

Cervantes Ahumada Raúl, Derecho Marítimo, Segunda - Edición, Editorial Herrero, México, 1984.

Obarrio Manuel, Curso de Derecho Comercial, Nueva - Edición Adaptada al Código de Comercio, reformado - por los Doctores Adrián Beccar Varela, Raymundo Wil - mart y otros abogados del foro de la Capital, Tomo - III, Editorial Científica y Literaria Argentina Ata - nasio Martínez, Buenos Aires, 1943.

Hernández Yzal Santiago, Derecho Marítimo, Tomo II, - Editorial Cadi, Barcelona, España, 1969.

Danjón Daniel, Tratado de Derecho Mercantil, Volumen II, Traducción de Faustino Méndez Pidal, Editorial - Reus, Primera Edición, España.

Fariña Francisco, Derecho Comercial Marítimo, Tomo - II, Segunda Edición, Editorial Casa Bosch, España, - 1956.

Bolaffio, Rocco y Vivante, Derecho Comercial, Tomo - XVI, Editorial, Ediar, Soc. Anónima, Editores, Buenos Aires, Argentina, 1949.

Cortés Figueroa Carlos, Tesis Profesional, El porteador Mercantil en el Transporte Terrestre de Cosas, - U.N.A.M., México, 1942.

Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L. Villa de Bilbao, Librería de Rosa, París, Francia, 1844.

#### LEGISLACION CONSULTADA.

Código Civil para el Distrito Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el día 26 de Mayo de 1928.

Código de Comercio, publicado en el Diario Oficial - los días del 7 al 13 de Octubre de 1889.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el Diario Oficial el 27 de Agosto de 1932.

Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el Diario Oficial de 1940.

Reglamento de Explotación de Caminos, de la Ley de Vías Generales de Comunicación.