

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO



FACULTAD DE DERECHO
SECRETARIA AUXILIAR DE
EXAMENES PROFESIONALES

**"RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DEL
SERVICIO PUBLICO FEDERAL DERIVADAS
DEL CONTRATO DE TRANSPORTE EN
CARRETERAS**



DERECHO

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

ROBERTO H. MARTINEZ HERNANDEZ



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.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

LA RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DEL SERVICIO PUBLICO
FEDERAL DERIVADAS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE EN CARRE -
TERAS.

INTRODUCCION

I.- ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE PUBLICO FEDERAL DE MEXICO	3
a).- Breve Historia del Transporte	4
b).- Concesiones y Permisos	12
c).- Formación de Sociedades Cooperativa	23
d).- Formación de Sociedades Anónimas	29
II. EL CONTRATO DE TRANSPORTE	
a).- Generalidades	38
b).- Elementos del Contrato de Transporte	44
c).- El Contrato del Transporte en el Derecho Mercantil	56
d).- El contrato de Transporte en la Ley de Vías Generales de Comunicación.	59
III.-RESPONSABILIDADES DEL PORTEADOR POR PERDIDAS, DESFAL- COS O AVERIAS DE LAS MERCANCIAS.	
a).- Legislación Aplicable	68
b).- Tarifas	71
c).- Responsabilidades señaladas en la Ley de Vías Genera- les de Comunicación y Reglamento del Capítulo de Ex-- plotación de Caminos.	76
d).- Diferencias entre el Código de Comercio y la Ley de -- Vías Generales de Comunicación y su Reglamento	92
e).- Caducidad y Prescripción	97
f).- Disposiciones Administrativas sobre las responsabili-- dades.	140
g).- Ejecutorias y Jurisprudencia	118

IV.- CONCLUSIONES

136

BIBLIOGRAFIA

139

INTRODUCCION

El transporte en México ha tenido y tiene una participación importante en el desarrollo del país, ya que este en sus distintas modalidades se encarga de la movilización de la producción que genera la nación, así como el traslado de personas.

Por la misma naturaleza del hombre, el transporte ha existido siempre así vemos que en la época prehispánica existieron los tamemes y topiles, quienes realizaban el transporte a pie y con el ingenio del hombre se aprovechó la naturaleza para transportarse a través de los ríos.

En la época colonial el caballo tuvo un importante papel en el transporte y con la creación de las carretas, el volumen de tránsito aumentó considerablemente, así como los tramos de recorridos.

Con la inversión de la máquina el transporte tiene una gran importancia para el desarrollo de la industria nacional, ya que el volumen de carga que se maneja y la transportación de personas es en grandes proporciones y por tal motivo se van presentando problemas y responsabilidades de los porteadores con los usuarios, motivo por el cual el gobierno fue creando normas que regulan las obligaciones y derechos tanto del público como de transportistas en el presente.

En materia federal el transporte se realiza a través de una concesión otorgada por el Poder Ejecutivo Federal existiendo un ordenamiento especial para regularlo, tanto su explotación como las responsabilidades en que incurran, provocando aparentemente con esto un conflicto de aplicación de las leyes que regulan el transporte, ya que existen en tres ordenamientos, normas que reglamentan el transporte y estos son: Código Civil, Código de Comercio y Ley de Vías Generales de Comunicación. En el presente trabajo se analiza la correcta aplicación de-

estos ordenamientos.

En cuanto a la responsabilidad del concesionario del servicio público federal, en la Ley de Vías Generales de Comunicación existen limitantes de responsabilidad para los portadores en cuanto a las pérdidas, averías o retardos que ocasionan a las mercancías que son depositadas para su transporte y la autoridad administrativa ha interpretado en favor del concesionario y en perjuicio -- del usuario, por lo que considero que es un buen tema para la elaboración de la presente tesis demostrando que son improcedentes -- las disposiciones administrativas que al respecto se han dictado.

I.-ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE EN MEXICO

El desarrollo histórico del transporte es consustancial a la evolución del hombre. El transporte en México, desde la época prehispánica ha sido necesaria para la evolución de los pueblos -- así como las relaciones de intercambio comercial.

La formación y desarrollo de los servicios públicos de transporte en vehículos automotores no ha sido objeto de estudios globalizadores para ubicarlos en su contexto socio-económico. Pareciera no haber llamado la atención de los investigadores, la influencia de este importante medio en el desarrollo nacional y el conocimiento de las circunstancias en que se presentaron los servicios, así como -- el peculiar fenómeno de movilidad social que presenta la transformación de los hombres-caución en organizaciones empresariales; ni la -- formación de un gremio diverso y unificado al mismo tiempo que sea de mostrado dispuesto a colaborar con el estado en la defensa de los -- principios básicos de mexicanidad de los servicios y promuevan del interés público.

La escasez de fuentes de información dificultó la posibilidad de reconstruir la Historia del Transporte en México con -- exactitud.

Con el objeto de ubicar al lector en el estudio de -- la actividad del transporte, el presente trabajo se inicia con breves esbozos de la situación del transporte en las épocas, prehispánica, -- colonial e independiente. (1)

(1) Sirvió de fuente de información; boletines 1,2,4, y 5 que emitió la Dirección General de Transporte Federal en el periodo de agosto de 1963 a julio de 1964. Así también los apuntes para la Historia del -- Autotransporte editado por la Secretaría de Comunicaciones y Transpor

I.I.-BREVE HISTORIA DEL TRANSPORTE EN MEXICO

El transporte en la época prehispánica.-Las culturas azteca y maya establecen como instancia relevante el transporte "A-PIE" para el desplazamiento de sus mercancías y excedentes de producción.

En el caso de los aztecas, eran portadores humanos denominados "TE-MEMES" cuando se trataba de mensajeros y de "TOPILES" cuando transportaban una carga de 27 Kg. sobre sus espaldas con capacidad para recorrer 25 Km. diarios aproximadamente y en los casos de los mayas se trataba de cargadores esclavos equivalentes a los topiles aztecas.

Las sociedades mencionadas, dado a su poderío económico y militar, fueron los principales pueblos involucrados en la creación y evolución del transporte.

Es relevante destacar que el transporte se configura en la época prehispánica como una categoría económica, determinada y determinante del desarrollo histórico, presentándose justamente cuando los miembros de las tribus participaban en distinta manera en la obtención de los satisfactores demandados por el conjunto de la sociedad, lo que mantenían y ampliaba la especialización regional.

Conforme a la evolución y el crecimiento de la producción en la agricultura y manufactura artesanal de estas dos culturas, aumentaba más allá de los consumos internos, el sistema de transporte a pie se vió imposibilitado de satisfacer las necesidades de reparto, fue así como se tuvo la necesidad de buscar y de implantar un nuevo modo de transporte siendo este el "FLUVIAL", consistente en troncos ahuecados o bareas de fondo plano, limitados obviamente a las zonas navegables de los ríos y lagos.

El transporte por agua fué el más importante para las culturas mencionadas, por su rapidéz, comodidad, capacidad de carga y además por iniciar la transportación de pasajeros. En la comunidad azteca este tipo de transporte se limita a los lagos, dado a la ubicación del Valle de México, por el mar y los ríos que abundan en la Península de Yucatán hasta las tierras de Guatemala y la región de Chiapas.

Al posibilitarse el comercio y el sistema tributario, los transportes introdujeron cambios en las sociedades prehispánicas, aumentando los volúmenes de producción y provocando cambios en los hábitos de consumo todo ello resultado del transporte y dando origen a los centros comerciales y a la relevancia del comercio prehispánico como categoría económico-social.

El transporte en la época colonial.-El dominio español representa una ruptura en la evolución de los pueblos precolombianos y la integración de un sistema social diferente, que definirá la dinámica de la sociedad, incluyendo el transporte.

La introducción de naves marítimas, animales de carga y la rueda, modificaron las características técnicas del sistema de traslado indígena; en ese sentido, el transporte en la colonia fué una expresión marcadamente mercantilista que se insertó al proceso productivo, dentro de la fase de distribución y circulación de bienes.

A principios de la época colonial, los transportes indígenas aún no agotaban su valor de tráfico, ya que fué --

tes en noviembre de 1982, Memorias de Labores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes anual (1954 a 1976) Memorias de Labores de la S.O.P. anual (1958 o 1964) Diario Oficial (1926-1982).

hasta el año de 1530 cuando los colonizadores fomentaron la cría del caballo como animal de tiro. Mientras la posición secundaria ante el transporte prehispánico quien constituía un elemento de vital importancia para la expansión de la economía española, por ser el modo relevante de la época.

La distancia entre las miasas y los puertos comerciales así como de las zonas más desarrolladas, exigían de la -- construcción de caminos que facilitara el flujo de los insumos - productivos, así como de los bienes de consumo para sus habitantes, además de facilitar el paso de las fuerzas militares con -- sus caballos y animales de carga, con este propósito se construyeron (1580) en la nueva España, dos caminos que cruzarán el territorio de norte a sur (el de Zacatecas a México) y de oriente a poniente (el de Veracruz a Guadalajara cruzando la ciudad de - México).

Con estos caminos, se producen los cambios con - las características técnicas y en la operación de los transportes lacustres y terrestres, el aumento del volumen de bienes en circulación y el menor tiempo de recorrido, las canoas más grandes del período prehispánico medían de 15 a 20 pies de largo, -- con capacidad entre 900 y 1000 Kg. a fines del siglo XVI, la técnica española las había convertido en embarcaciones de hasta 50-pies, con capacidad para transportar alrededor de 4 toneladas, - eran de madera cortada de un solo tronco, con remo cuadrado y poco profundo. Así mientras un cargador humano movía una carga - - aproximada de 25 a 30 Kg. una mula tenía capacidad para transportar de 100 a 150 Kg., y una carreta tirada por 6 caballos de 800 a 1000 Kg., el transporte constituyó una expansión de la economía novohispánica del siglo XVI.

En lo que respecta al transporte de pasajeros dentro de las ciudades, el panorama es totalmente distinto. La opulencia en la que vivían los españoles permite la construcción de-

elegantes carruajes y carrozos. A mediados del siglo XVII, la ciudad de México contaba con al rededor de 1500 carros de distintos tipos, sin embargo estos modos de traslado tienen una función bien definida, responder a las pretensiones de la nobleza de las clases dominantes, al traslado de personas dentro de las ciudades y no a la circulación de bienes y de distribución territorial.

No existe documento alguno que indique quien fué el introductor de los vehículos de uso particular en la nueva España. En cuanto a los carros de alquiler existe constancia de la primera concesión que se otorgó al Coronel Manuel Antonio Valdés el 20 de julio de 1793, así también existe constancia del primer servicio foráneo de diligencia quedando establecido el 19 de marzo de 1794, que conectó a las ciudades de México y Guadalajara, Jal.

El transporte en la época de México independiente a nuestros días. Con la introducción de asnos, mulas, bueyes y caballos durante la colonia, las espaldas de los indígenas fueron llevadas como modo de transporte de mercancía. La carretera diseñada e introducida por primera vez en la nueva España en 1536, se debe al ingenio del Frayle Sebastián de Aparicio, sin embargo, fué la arriería la que definitivamente se utilizó en mayor escala como medio de transporte. En 1811, esta actividad constituía una de las ramas económicas más productivas.

Al consumarse la independencia se acordó que los ramos de avería y peaje, se utilizaron en ese entonces en la reparación de los caminos, sobre la idea de que los usuarios debían pagar su compostura.

Durante el período que abarca las etapas "JUARIS--TAS", la intervención y el triunfo de la República, el peaje se derogó y restableció sucesivamente, sustituyéndose finalmente por un impuesto especial a las fincas, fábricas y empresas de carruajes,-

cuya recaudación se usó única y exclusivamente para la construcción y conservación de los caminos. Sin embargo, la convulsionada situación política impidió continuar con la apertura de nuevos caminos y la conservación de los existentes.

Durante el "PORFIRISMO" se dió atención prioritaria a la construcción de la red ferroviaria muchas veces paralela al curso de los caminos, situación que contribuyó a que el sistema carretero continuara deteriorándose.

En el año de 1883 se organizó con capital nacional la compañía limitada de ferrocarriles del distrito. El ayuntamiento le otorgó una concesión de 99 años para explotar las líneas existentes y construir en el futuro nuevas líneas en dichas calles. Además se obligaba a construir e conservar el pavimento a un metro de cada lado de la vía y a limpiar las cañerías de sus calles. Posteriormente esta compañía pasó a manos de capitalistas ingleses. En 1896 presentó solicitud para instalar el sistema de tracción eléctrica.

Los tranvías eléctricos empezaron a funcionar en el año de 1898 y para el año de 1905 estaban en servicio aproximadamente 112 Km. de vías eléctricas, cifra que para 1909 se elevó a 264 Km. con lo cual las principales ciudades de la República modernizaron los transportes urbanos.

La Historia del Autotransporte se encuentra ligada al desarrollo tecnológico y a la evolución de los caminos así como las condiciones demográficas y socioeconómicas del país.

El primer automóvil introducido al país fué en el año de 1898, por el Sr. Andrés Sierra González.

En los años siguientes y durante la primera década

del siglo XX, los automovilistas fueron considerados como máquinas deportivas y objetos decorativos. Es difícil establecer con precisión del surgimiento de nuestro país del servicio del transporte, tanto de personas como de mercancías en vehículos automotores. Su establecimiento no fué el resultado de estudios previos que sustentaron un proyecto global de parte de los portadores o del gobierno. Por el contrario surge espontáneamente, de manera individual y dispersa y solo con su praliferación se inicia su integración y organización.

A este respecto, en un artículo publicado en el periódico el "INFORMADOR CAMIONERO" de fecha 19 de julio de 1943, se le atribuye al mecanico Rene Rossel la introducción del servicio para llevar pasaje y carga de la Ciudad de México a la Villa, dicho servicio se estableció en 1913 con cuatro camiones y sus toronales estaban ubicadas en la estación de Peralvillo y frente a la capilla del "POCITO" infortunadamente el servicio solo duró un año el ser desplazado por el servicio de tranvia.

En 1916 el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal estaba a cargo de los tranvías, al estallar el 31 de julio la huelga promovida por la Federación de Sindicatos del Distrito Federal, éste se vió paralizado, los choferes que prestaban el servicio de autos de alquiler se apresuraron a atender la demanda, en autobuses improvisados con chasis de carros viejos.

Cuando los trenes eléctricos resaudaron actividades, la industria del transporte ya había nacido.

En estas circunstancias el autotransporte se organizó empíricamente limitando sus corridas a las horas de llegada y salida de los trenes, y a las horas pico cuando la demanda era tal --

que los tranvías eran insuficientes y los viajeros por necesidad se trasladaban en este peculiar transporte, ya que los pasajeros en -- las horas normales preferían la comodidad y seguridad de los trenes eléctricos.

La operación del servicio se iniciaba a las primeras horas del día y los carros se estacionaban en el Zócalo, a un costado del Palacio del Ayuntamiento, frente de la Catedral o en el Monte de Piedad y a lo largo de la avenida 5 de Mayo. Cada unidad exhibía un cartón con el nombre de alguna de las rutas servidas por los tranvías, en la cual el chofer esperaba encontrar mayor pasaje. Esta ruta era modificada según el destino de los usuarios más numerosos. La incorporación de otros vehículos al servicio ocasionó frecuentes pugnas entre los choferes para obtener pasaje.

Hacia los finales de 1917, el gobierno del Distrito Federal decidió adoptar el sistema de permisos para rutas determinadas. Así surgió la primera línea de la Ciudad de México, denominada Santa María Mixcalco y Anexas.

La proliferación de los camiones empezó a saturar -- las líneas, haciendo incosteable la operación, por lo que el 27 de febrero de 1922, los transportistas efectuaron un paro y una manifestación frente al Palacio del Ayuntamiento, que logró que el control del servicio pasara al gobierno del Distrito Federal, el cual aplicó una nueva política que exigió a los transportistas su agrupación en líneas y se decretó el cierre de rutas, el limitar la expedición de permisos al número necesario de cada una.

Se adopta en 1926 la forma de cooperativas de las líneas, siendo la primera la línea México-Iztapalapa y la Roma-Piedad, en ese año se realiza el servicio a la Ciudad de Cuernavaca con 20 autos.

En el año de 1934, la Línea Estrella de Oro realizaba el servicio director México-Acapulco, con 11 autobuses de pasajeros, ese mismo año se funda Transportes del Norte y se inicia el servicio de carga a Puebla de manera individual.

Sin que exista antecedente preciso en el año de -- 1937, se formó la cooperativa de Transportes México-Laredo, S.C.L. abriendo la ruta para el servicio de carga. También en ese mismo año se integró la cooperativa "Gremio Unido", que operaba rutas de pasaje y carga.

En el período de 1938-1939, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, reportaba 4328 unidades autorizadas para el servicio público. Asimismo, se autorizó la constitución de 33 cooperativas de autotransportistas, de acuerdo a la nueva Ley de Cooperativas de la época. En los años de 1944, la misma Secretaría reportaba un total de 245 Sociedades Cooperativas legalmente establecidas.

Por decreto presidencial se derogó la disposición del libre tránsito que había sido expedida el 29 de abril de 1949 para ser frente a las necesidades derivadas del fin de la segunda guerra mundial, con ello quedaron al margen de la ley más de 2000 transportistas; para el año de 1958 se tenían registrados 190 sociedades y 57 concesionarios para el servicio de carga regular.

En 1966, se crea la empresa Viajes Mexicorama, S.A para operar recorridos de interés turístico en el Distrito Federal, un año después se incorporaron a ella concesionarios del servicio regular autorizados para explotar el servicio exclusivo de turismo en rutas determinadas y se modificó su estructura al convertirla en una sociedad de sociedades.

En el año de 1971, se realizó el inventario nacional del autotransporte de carga para conocer la situación legal, los datos técnicos, de tráfico y de operación de las unidades que prestaba el servicio. De esa forma se detectaron más de 70,000 -- vehículos al margen de la ley. Operando a través de empresas y -- personas documentadoras de carga y protegidos por amparos. La -- creación de Asociaciones de Concesionarios de cada camino nacional y se dotó de permisos provisionales a los prestadores que se en--contraban en situación ilegal, tras de demostrar su trabajo en -- las rutas. Asimismo, se promovió su integración en Sociedades -- Mercantiles y Cooperativas lográndose hasta 1976 la constitución de 1300 de ellas.

En el período de 1977, a 1982 se elaboró el Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal con los objetivos de incrementar la eficiencia y la seguridad de los servicios, adecuarlos a la estructura jurídica y fortalecer financieramente su prestación, preservando en todo los casos la nacionalidad, el interés público, y los derechos de los trabajadores de la actividad. Con esta flota de pasajeros ascendió a 26,000 vehículos y la de carga a 117 unidades de arrastre, el número de empresas registradas en el servicio de carga regular ascendió en 1400 y para carga especializada 1058, el autotransporte en su modalidad más reciente es el de la empresa denominada Mexicana de Transportes Multimodal, - creada el 22 de octubre de 1979.

CONCESIONES Y PERMISOS

Antes de tratar este capítulo es conveniente tener un concepto de servicio público.

SERVICIO PUBLICO Y SERVICIO PRIVADO.- Todo los - -

entes sociales colectivos tienen numerosas necesidades que satisfacer, entre ellas se encuentran las sociales, las cuales son servicios de las que no pueden prescindir una ciudad.

En el liberalismo del siglo pasado todos los servicios eran atendidos por particulares, es decir el Estado no tenía que intervenir en la administración de estos servicios.

Actualmente en el Estado moderno, el derecho administrativo exige un régimen complejo de servicios públicos para satisfacer las necesidades colectivas.

No existe una definición universalmente admitida de servicio público, en virtud de las dificultades que se presentan, sin embargo podemos concretar la noción moderna de servicio público en los términos siguientes:

EL SERVICIO PUBLICO ES UNA ACTIVIDAD DIRECTA DEL ESTADO, O AUTORIZADA POR ESTE A LOS PARTICULARES, QUE HA SIDO -- CREADA Y CONTROLADA PARA ASEGURAR (DE UNA FORMA PERMANENTE REGULAR, CONTINUA Y SIN PROPOSITO DE LUCRO) LA SATISFACCION DE LAS NECESIDADES COLECTIVAS DE INTERES GENERAL Y DE CARACTER MATERIAL -- ECONOMICO, CULTURAL Y SUJETAS A UN REGIMEN DE POLICIA Y POR AHORA AUN REGIMEN DE DERECHO PRIVADO EN LOS SERVICIOS PUBLICOS CONCESIONADOS EN LO QUE SE REFIERE A SUS RELACIONES CON EL PUBLICO.

La concesión de un servicio público a los particulares es un régimen de transición que no debe desvirtuar la verdadera naturaleza del servicio público. La razón es que la teoría administrativa adopta un régimen de derecho privado en las relaciones del concesionario con otros particulares, pero de ninguna manera debe de aceptarse para regular las relaciones entre el -- concesionario y el Estado y principalmente, en todo lo que atente

a la estructura del servicio, ejemplo: El régimen de tarifas que debe ser de estricto derecho público.

Conforme al criterio de distinguidos tratadistas como el ilustre jurista Andres Serra Rojas o Gabino Fraga, las doctrinas sobre el servicio público se pueden clasificar en tres grandes grupos: 1.- Teoría objetiva de LEON DUGUIT; 2.- Teoría subjetiva a).- GASTON LOZE b).-LOUIS ROLLAND; 3.-Otras teorías a).-MAURICIO HAURIUO b).-FLUINER c).- GARCIA OVIEDO d).-BIELSA.

Los tratadistas citados anteriormente, se mencionaron con el objeto de entresacar de sus teorías los siguientes elementos fundamentales, que a juicio propio integran la noción de servicio público.

a).- Una actividad particular y concreta.- Debe atribuirse a esa actividad, a esa unidad orgánica constituida -- por el Estado, por persona física o moral privada, quienes a través de los medios con que cuentan, se satisfacen generalmente de acuerdo con una técnica de las necesidades colectivas.

b).- Satisfacción de una necesidad colectiva.-Este es el objeto propio de los servicios públicos se distingue -- entre necesidad general y colectiva, la primera se refiere a aquella que afecta a la totalidad de las partes de un todo, al igual que cuando se habla de necesidad colectiva que es un concepto -- vago. En cambio la necesidad colectiva que es un concepto más -- restringido en la terminología que va de acuerdo con lo que se -- refiere al expresar y hacer la apreciación de la necesidad.

c).- Procedimiento de derecho público.- Esta locución es comprensiva de la idea de PODER DE POLICIA, ya que lo -- que se logra mediante ambos es el aseguramiento del servicio pú-

blico por medio de la vigilancia a que es señalado por el estado en su prestación, la noción de la teoría del servicio público se integra de la siguiente manera: I.- El servicio público comprende sólo una parte de la actividad de la administración, la que satisface una necesidad colectiva de carácter económico o cultural, sin perjuicio de que igual o similar actividad sea desempeñada por los particulares.

II.- La doctrina francesa no se apega a la realidad al excluir del ámbito del servicio público a la empresa reglamentada.

La opinión más común se resume de la siguiente forma: El servicio público es una actividad destinada a satisfacer necesidades públicas que el estado presta directamente a los particulares, a quienes concesionan, autorizan, destinan conforme a procedimientos de derecho público.

Puntualizando el concepto, diremos que las actividades Estatales comprenden:

1.- Las actividades gubernamentales cuya índole es específica de la autoridad, que es dirigir voluntades al fin común del Estado.- Estas se distribuyen en las tres funciones -- del Estado LEGISLATIVA, JUDICIAL Y EJECUTIVA, aquí se comprenderían los servicios de policía y los necesarios para el funcionamiento del gobierno.

2.- Los servicios que no son gubernamentales en el sentido de que su índole no es específica de la autoridad. Estos serán los servicios públicos que comprenderán:

-Los prestados directamente por el Estado.

-Los prestados a través de particulares ya sean -
concesionados o permisionados.

Los motivos por los que el Estado puede considerar como públicos, dichos servicios son:

a).- Porque se refieren a la explotación efectuada con bienes o derechos del Estado; o

b).- Porque es conveniente asegurar un interés de trascendencia para el Estado, en ambos casos el Estado les impone los requisitos de uniformidad, regularidad, continuidad, etc., es decir un régimen especial que es el procedimiento de derecho público.

Atendiendo al texto de nuestro derecho positivo el Estado considera que ciertas actividades son de derecho público y están sometidas a un régimen especial que la ley establece en forma expresa. Tal es el caso de los artículos 2 fracción II y 22 de la Ley General de Bienes Nacionales; 217 y 22 del Código Penal.

Una de las pocas leyes que define el servicio público en nuestro derecho administrativo es la Ley Orgánica del Organo del Distrito Federal, fracción I del artículo 23.

"Art. 23.- Para los efectos de esta ley, se entiende por servicio público el ejercicio de toda función o actividad que tenga por objeto la satisfacción de una necesidad pública o de interés social. . . ."

La corte por su parte ha recogido algunas ideas al señalar lo siguiente: "EN DERECHO ADMINISTRATIVO SE ENTIENDE POR SERVICIO PUBLICO UN SERVICIO TECNICO PRESTADO AL PUBLICO DE UNA MANERA REGULAR Y CONTINUA PARA LA SATISFACCION DEL ORDEN PUBLICO Y POR UNA ORGANIZACION PUBLICA. ES INDISPENSABLE, PARA QUE UN - -

SERVICIO PUBLICO SE CONSIDERE PUBLICO, QUE LA ADMINISTRACION PUBLICA, LA HAYA CENTRALIZADO Y QUE LO ATIENDA DIRECTAMENTE Y DE POR SI CON EL CARACTER DE DISEÑO PARA SATISFACER INTERESES GENERALES Y QUE CONSIGUIENTEMENTE LOS FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS RESPECTIVOS SEAN NOMBRADOS POR EL ORDEN PUBLICO Y FORMEN PARTE DE LA ADMINISTRACION.

Los servicios públicos que se han constituido por necesidades colectivas para aprovechar las Vías Generales de Comunicación son regulados por diversos ordenamientos de nuestro régimen jurídico principalmente por la Ley de Vías Generales de Comunicación. El servicio público, entendido no como la actividad específica del Estado de gobernar, sino como un acto de gestión que el Estado destina para satisfacer necesidades de la colectividad, puede ser prestado directamente por el propio Estado, o por los particulares mediante una delegación de funciones de aquél.

La idea general es que el servicio público tal como lo citamos anteriormente, es decir, como una actividad particular y concreta destinada a la satisfacción de necesidades colectivas mediante un procedimiento de derecho público, solo puede ser realizado por una realidad no oficial a través de una concesión de servicio público.

La Ley de Vías Generales en sus artículos 3o. 8o. y 43 preceptua la obligación de que los particulares interesados en la prestación de un servicio público recaben previamente la autorización del Estado. En igual término se pronuncia el artículo 2o. de la Ley Federal de Radio y Televisión.

En todo caso, la autorización para el aprovechamiento de Vías Generales de Comunicación se otorga por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin embargo los ordenamientos anteriormente citados confunden los preceptos concesión y permiso indistintamente como medios para la explotación de servicios

en las Vías Generales de Comunicación.

EL SERVICIO PRIVADO es todo aquel que no reúne las características antes citadas. Sin embargo y con el objeto de establecer una diferencia clara y precisa frente al servicio público, es importante señalar que no tiende a satisfacer necesidades de carácter general o colectivo, no persigue el lucro como consecuencia de la explotación del servicio, o sea concomitante a la prestación del mismo se persigue satisfacer intereses particulares y no se integran los principios de igualdad de los usuarios, de regularidad y continuidad que marca, necesariamente el servicio público.

REGIMEN DE CONCESIONES Y PERMISOS

El análisis de los conceptos de los servicios público y privado a que se contrae el inciso anterior, tiene como se ha observado una gran importancia para determinar los casos en que deberá otorgarse concesión o permiso para su explotación o aprovechamiento.

Efectivamente es de explorado derecho de la concesión administrativa es un acto jurídico del Estado, el que ante la imposibilidad de explotar debidamente la riqueza nacional o los servicios públicos, otorga al particular un poder jurídico que se denomina concesión y puede ser clasificado en tres formas:

- A) Concesión de explotación de bienes del Estado
- B) Concesión de servicio público
- C) Concesión de obra pública

Se hará únicamente referencia al inciso B, por la concesión de servicio público, el Estado delega al particular parte de sus facultades, esto no significa que el Estado renuncie a-

todas sus prerrogativas, porque obviamente no se podrá entregar en manos del concesionario, deberá estar subordinada al interés público, en última instancia causa generadora del otorgamiento de una concesión. La delegación de facultades incluirá solo las necesarias para realizar el servicio, reservándose al Estado en todo momento sus poderes de control.

La doctrina tradicional ha sostenido que la concesión del servicio público tiene la naturaleza de un simple acto contractual, sin embargo se fue configurando el razonamiento de que el manejo de un servicio público no puede quedar únicamente a los pactos inmutables de un contrato y por un tanto, la concesión de servicio público evolucionó en forma tal que una gran parte de la doctrina jurídica contemporánea considera que la concesión es un acto mixto compuesto por tres elementos fundamentales: un acto reglamentario, un acto condición y contrato. El primer elemento de la concesión es en razón de que la administración puede variarlo en cualquier instante, de acuerdo con las necesidades que se satisfacen con el servicio, sin que sea necesario el consentimiento del concesionario pues no se trata de modificar una situación contractual.

Teniendo el carácter de un acto condición segundo elemento de la concesión, es el que como su nombre lo indica condiciona la atribución del concesionario de las facultades que la Ley establece para expropiar, para gozar de ciertas franquicias fiscales, para ocupar tierras nacionales, etc.

Finalmente, existe en la concesión un tercer reglamento cuya finalidad es proteger los intereses legítimos del particular concesionario creando a su favor una situación jurídica individual que no puede ser modificada unilateralmente por la administración. Pensamos que el elemento contractual de la concesión esta

constituido, además de las cláusulas que concedan ciertas ventajas pecunieras al concesionario, pero las cuales pueden dejar de existir, en su derecho para el concesionario de mayor importancia jurídica, puesto que representa para el verdadera protección de sus intereses y la garantía más firme para sus inversiones. - Ese derecho el concesionario tiende a que se mantenga el equilibrio financiero de la empresa.

Es oportuno señalar, que el otorgamiento de la -- concesión implica la creación del derecho en favor del particular respectivo para explotar el servicio público, el bien propiedad del Estado o la obra pública de que se trate. Efectivamente se -- trata de un derecho nuevo que no existía en favor del particular anteriormente y que se establece en ese momento. Igualmente, dicho otorgamiento tiende a garantizar que el poder público pueda -- ejercer sin tropiezos el control que le corresponde sobre el objeto de la concesión y además asegurar que el concesionario tenga la competencia y los medios adecuados para la explotación de la concesión. Importa asimismo destacar, que en la concesión se -- persigue un fin fundamentalmente económico o de lucro, como consecuencia de la explotación que requiere capacidad financiera y -- técnica del posible concesionario. También en las concesiones -- existen terceros usuarios del servicio cuyos intereses jurídicos deben ser tomados en cuenta al otorgarse estas o en caso, al -- existir las reglas de explotación respectiva.

Existe una gran cantidad de dispositivos aplicables a las concesiones que le imponen signos característicos para su identificación y otorgamiento, como son los relativos a la nacionalidad de los solicitantes; a la cesión o traspaso total -- o parcial de éstas; a la ejecución personal por el concesionario de las obligaciones impuestas por el acto y temporalidad de los -- mismos, que están sujetas a un término específico de vigencia. -- Resultan también elementos fundamentales para la concesión, --

el que esten sujetas a un régimen aplicable de tarifas como elemento esencial de la economía financiera de la explotación misma, pero sin que esta constituya un elemento contractual de la concesión sino en realidad un elemento esencial de la reglamentación del servicio público concesionado, cuya reglas no se establecen en forma arbitraria y discrecional, sino que estas son resultado de la necesidad de mantener el equilibrio financiero de las mejores condiciones en beneficio del público usuario.

El otorgamiento de las concesiones esta sujeto a un procedimiento más o menos complejo, debidamente establecido - en la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos y que tiene por objeto el que éstas se otorguen en las mejores condiciones posibles.

La figura jurídica de la concesión ha sido exhaustivamente analizada por diversos tratadistas del derecho administrativo, pero creemos que quien más se ajusta a nuestra realidad jurídica, en dichos temas es el distinguido maestro y doctor en Derecho DON GASINO FRAGA, quien explica dicha figura jurídica a la que nos referimos.

Ahora se procedera a explicar el concepto de permiso a que se refiere la legislación de Comunicaciones y Transportes ya que el uso indiscriminado y anárquico del permiso a -- creado una gran cantidad de dificultades que es necesario evitar para el bien del público usuario.

El permiso tiene diversas acepciones gramaticales entre las que pueden citarse las licencias o autorizaciones, que con el permiso son tres conceptos que enuncian las disposiciones legales aplicables en esta materia y a los que con frecuencia se condunde. En todos los casos implica la aprobación por parte del

Estado para que el particular realice determinada conducta, hay permisos que se agotan por su sola expedición, como es el caso de los permisos de importación, hay otros que identifican al su jeto y lo autorizan para llevar a cabo determinados actos, como la licencia de manejo, etc; el común denominador es el que parte del principio contrario al que sustenta la concesión, es decir que en el régimen de permiso existe el derecho preestablecido en favor del particular para llevar a cabo la actividad respectiva, derecho que para su ejercicio esta sujeto a modalidades y limitaciones, que a través del cumplimiento de requisitos caen dentro de la esfera de los actos regulados que se examinarán más adelante y que se establecen con vistas a fines de seguridad, salubridad, orden público, urbanismo y en algunos casos hasta el campo de la ética social, para el objeto de nuestro estudio se analizarán los casos en que se requiere permiso o autorización, en consecuencia es necesario citar algunas de las características que tienen y que diferencian a los conceptos de la concesión en los que en adelante solo se calificará como permiso.

En el caso de éstos no se requiere capacidad financiera ni técnica del solicitante, no se previno garantía alguna que asegure el procedimiento, para su otorgamiento no hay terceros usuarios del servicio cuyos intereses jurídicos, deben tutelarse, no estan sujetos a un régimen de tarifas ni se rigen para ellos tampoco los dispositivos jurídicos de reversión o rescate que son característicos de las concesiones, en los permisos no se persiguen fines preponderantemente económicos o de lucro, por lo tanto, no se configura la explotación como aprovechamiento de la vía, medio de transporte o servicio respectivo.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, establece que no se requiere de concesión sino de permiso cuando "El uso de vehículo se trata de establecimientos educacionales-instituciones deportivas y de compañías de navegación acuática-

o aérea siempre que se realicen en vehículos contratados o de propiedad de las Entidades respectivas y para sus propios fines; el transporte en muebles y efectos en uso, aun cuando se realice por una empresa, siempre que se limite al servicio de personas o entidades que realicen un cambio efectivo de domicilio o de local, los servicios de grúa para el transporte o transporte de vehículos; los transportes para la distribución del petróleo y sus derivados; los transportes que en razón de su reducida importancia o de sus modalidades particulares no constituyan servicio público de los que ameritan concesión en los términos de la ley; los agricultores, mineros, empresas de construcción y los comerciantes e industriales, sean personas físicas o morales podrán empleando vehículos de su exclusiva propiedad, hacer el transporte por las carreteras federales, de los productos o artículos de su propiedad... (art. 153).

En cuanto a la concesión la ley en comento en sus artículos 8, 48 y 152 establecen las condiciones y requisitos correspondientes para la concesión.

FORMACION DE SOCIEDADES COOPERATIVAS

ANTECEDENTES

El cooperativismo no es en México un hecho tradicional aparece primero como posibilidad legal y mucho más tarde como forma de organización económica.

Fué hasta el año de 1916 cuando se fundó en la Ciudad de México, una Sociedad Nacional Cooperativa de Consumo que llegó a contar con 28 almacenes en el Distrito Federal, sin embargo ese brote no comprendía aún necesidades de natura-

leza permanente, pues surgió como consecuencia de la escasez de artículos de consumo necesario y por aquel tiempo experimentaba la población capitalina, debido a las perturbaciones de la actividad productora y la insuficiencia de medios de transporte que la lucha armada había ocasionado.

El movimiento cooperativista sobrepasó la ley de 1927, por la celeridad de su crecimiento a la que constituían las sociedades registradas por el Código de Comercio.

Ilustra lo anterior, la adopción del régimen cooperativo que hicieron las líneas de Autotransporte del Distrito Federal y el nacimiento de numerosas sociedades de pescadores, de salineros y de trabajadores de diversas especialidades de los puntos marítimos, principalmente en el litoral del golfo.

El 29 de agosto de 1934, el Presidente de la República C. GRAL. PASCUAL ORTIZ RUBIO, expidió la primera ley sobre Vías Generales de Comunicación, y medios de transporte en nuestro país la cual fue promulgada en el Diario Oficial de la Federación el 31 del mismo mes y año, con esta ley se aprecia el pensamiento que existía en esa época del cooperativismo ya que el artículo 189 fracción octava consagraba la obligación de los concesionarios de formarse en cooperativas; art.-189.- Los concesionarios para un mismo consumo tendrán obligación de constituirse en cooperativas o en otra sociedad similar pero por ningún motivo en la anónima.

Con lo anterior se entendía que los servicios de esta naturaleza no podrían prestarse en forma anárquica, esto es que los concesionarios para un mismo camino y servicio tenían

que aglutinase para prestar el servicio a base de salidas sueltas e horarios, itinerarios por otra parte se prescribía que el tipo de sociedad lo fuera la cooperativa o similar y se prohibía terminantemente la Sociedad Anónima de acuerdo a la ideología y el gremio canino no sostenía no aceptar al monopolio ni la denominación extranjera.

La nueva Ley de Cooperativas de 1933, marca un notable avance respecto al anterior. El Legislador percibe con claridad la mayor parte de los términos del problema que había de resolverse, decide que todas las sociedades cooperativas han de regirse por un estatuto especial y deroga en lo relativo al Código de Comercio y determina rodear de precauciones cuando es fundamental en una cooperativa partiendo de una definición aceptable concebida de las Sociedades Cooperativas.

Al formularse la nueva Ley de Sociedades Cooperativas, se adoptó un nuevo método de ordenación que a la vez fue sencillo y claro, debería de satisfacer los requerimientos de la técnica legislativa, comenzando por las reglas más generales para descender después a las normas aplicables a casos particulares.

Así se dividió la ley en 5 capítulos, los cuales son:

PRIMERO.--Contiene una definición general y las prevenciones que son aplicables a todas las cooperativas.

SEGUNDO.--Regula las cooperativas de consumidores y de productores.

TERCERO.- Engloba las disposiciones conforme a las cuales han de regirse las Federaciones Cooperativas y la Confederación Nacional Cooperativa.

CUARTO.-Se refiero a las franquicias que en materia de impuestos han de gozar las Sociedades Cooperativas en General.

QUINTO.-Señala las reglas sobre la vigilancia oficial y las sanciones aplicables en caso de violaciones a la ley y su reglamento.

CONCEPTO

Según el maestro JOAQUIN RODRIGUEZ RODRIGUEZ, (2) la Sociedad Cooperativa es una sociedad mercantil, con denominación, de capital variable, fundacional, dividido en participaciones iguales, cuya actividad social se presta exclusivamente en favor de sus socios que solo responde limitadamente por las operaciones sociales.

El DR. RAUL CERVANTES AHUMADA, (3) define a la cooperativa en una sociedad clasista, compuesta exclusivamente de socios pertenecientes a la clase trabajadora, cuyo objeto será la explotación de una empresa comercial, de producción o distribución de bienes y de servicios, con eliminación del comerciante intermediario con la finalidad de distribuir los beneficios de la explotación de la empresa directamente entre las sociedades cooperativas.

En los anteriores conceptos se aprecia que los maestros siguen la fiel interpretación dada en el artículo primero de la Ley General de Cooperativas, toda vez que en esta, se comprenden todos los caracteres específicos de esta clase de sociedades.

(2) Joaquín Rodríguez Rodríguez, Derecho Mercantil pág. 191.

(3) Raúl Cervantes Ahumada, Derecho Mercantil pág. 135.

dades que son: funcionamiento sobre el principio de igualdad de derechos y obligaciones de todos sus miembros; autorización del Estado para funcionar; integración por individuos que aporten - trabajo personal o que se provisionen a través de la sociedad O utilicen los servicios que ella distribuye; concesión de un solo voto a cada socio; número variable de socios; capital variable y duración indefinida.

El artículo 12 de la Ley General de Sociedades -- Cooperativas establece:

"Son sociedades cooperativas aquellas que suman las siguientes condiciones:

1.- Estan integradas por individuos de la clase-trabajadora que aporte a la sociedad su trabajo personal cuando se trate de cooperativas de productores o se aprovisionen a través de la sociedad o utlicen los servicios que ésta distribuye cuando se trate de cooperativas de consumidores.

2.- Funcionar sobre principios de igualdad de derechos y obligaciones de sus miembros,

3.- Funcionar con un número variable de socios - nunca inferior a diez.

4.- Tener capital variable y duración indefinida.

5.- Conceder a cada socio un solo voto.

6.- No perseguir fines de lucro.

7.- Procurar el mejoramiento social y económico de sus asociados mediante la acción conjunta a éstos en una -- obra colectiva.

B.- Repartir sus rendimientos o prorrata entre los socios en razón del tiempo trabajado por cada uno, si se trate de cooperativas de producción, y de acuerdo con el monto de operaciones realizadas con la sociedad en las del consumo."

Artículo 2 solo serán sociedades cooperativas las que funcionen de acuerdo con ésta ley y estén autorizadas y registradas por la Secretaría de la Economía Nacional. (Hay por la Dirección General de Fomento Cooperativo).

CLASIFICACION DE SOCIEDADES COOPERATIVAS

La Ley General de Sociedades Cooperativas en sus artículos 13, 52, 63 y 66 reconoce y clasifica seis tipos de cooperativas y estas son:

I.- Cooperativas de Producción.- Aquellas cuyos miembros se asocian con el objeto de trabajar en común en la producción de mercancías o en la prestación de servicios al público.

II.- Cooperativas de Consumo.- Aquellas cuyos miembros se asocian para obtener en común bienes o servicios para ellos, sus hogares o sus actividades individuales de producción.

III.- Cooperativa de Intervención Oficial.- Las que explotan concesiones, permisos, autorizaciones, contratos o privilegios legalmente otorgados por las autoridades federales o locales.

IV.- Cooperativas de Participación Estatal.- Las que explotan unidades productoras o bienes que les hayan sido dados en administración por autoridades locales o por el Banco Nacional de Fomento Cooperativo.

V.- Cooperativas de Crédito.- Aquellas cuya función es mejorar el crédito personal de sus componentes, y prestarles -- servicios financieros (unidades de crédito ejidal, agrícola, asociaciones de crédito).

VI.- Cooperativa Escolar.- Constituidas con fines docentes por alumnos y maestros en los planteles educativos, que se requiere por la Ley Especial.

De acuerdo a la clasificación anterior podremos decir que las cooperativas de autotransporte quedan enmarcadas en -- los puntos primero y tercero ya que prestan un servicio público y operan mediante una concesión como lo señala el artículo 152 de la Ley de Vías Generales de Comunicación: "Para el aprovechamiento de los caminos de jurisdicción federal en la Explotación de los servi cios públicos de autotransporte será necesario obtener una conce-- sión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes".

Para la constitución y autorización oficial de las sociedades cooperativas deberá hacerse mediante asamblea general -- que celebren los interesados levantándose acta por quintuplicado -- la cual será certificada por cualquier autoridad, notario público, corredor titulado o funcionario federal con jurisdicción social, -- se presentará ante la Dirección General de Fomento Cooperativo para que esta autorice la constitución y se inscriba en el registro cooperativo. En los casos de cooperativas de intervención oficial no se autorizará si la autoridad que corresponde exprese que haya llegado a un acuerdo con los fundadores para concederles derechos de explotación.

FORMACION DE SOCIEDADES ANONIMAS

Por acuerdo presidencial con fecha 22 de octubre de 1945, se formó la Comisión Mixta de Autotransporte para el estudio

de las reformas al Capítulo de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en esta comisión la Alianza de Camioneros de México sostuvo entre otros puntos de vista el siguiente: (Memorándum: Alianza de Camioneros de México, 7-XI-1946) "...además cuando en la ley vigente se ha logrado plasmar la conquista de que los servicios de autotransporte sean mexicanos, nosotras consideramos conveniente reformar ese principio y manifestar que es necesario estatuir a fin de que no se pueda realizar en la nueva ley alguna disposición que directa o indirectamente pudiera afectar este principio; por ejemplo permitir el funcionamiento de las sociedades anónimas, sin que en ese caso las acciones sean precisamente nominativas y estén ligadas a la propiedad o posesión de la concesión respectiva, con la prohibición de que esas acciones puedan ser vendidas a esas personas de nacionalidad extranjera y que el traspaso se efectúe previa autorización del consejo de administración de la sociedad respectiva..." "...Libertad de asociación deseamos simplemente hacer patente que la experiencia obtenida por el gremio camionero la libertad de asociación como una forma de hacer progresar los medios de autotransporte..." Es hasta el 31 de diciembre de 1947 cuando se promulga la reforma a la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 152 donde se observa que la concesión para el aprovechamiento de los caminos federales se puede otorgar ya a sociedades constituidas por mexicanos de nacimiento así también con la limitante de que en ningún caso podrán conferirse a sociedades cuyo capital este total o parcialmente representado por acciones al portador, así vemos que el gremio camionero opta por la sociedad anónima en su mayoría.

DEFINICION DE LA SOCIEDAD ANONIMA

La Ley General de Sociedades Mercantiles en su artículo 87 define a la Sociedad Anónima como: La que existe bajo una denominación que se compone exclusivamente de socios cuya obliga-

ción se limita al pago de sus acciones.

De la definición anterior se observan dos elementos que son: La denominación social y la responsabilidad de los socios

La Ley General de Sociedades Mercantiles establece en su artículo 88 la denominación se formara libremente, pero será distinta de la de cualquier otra sociedad y al emplearse irá siempre seguida de las palabras "Sociedad Anónima" o de su abreviatura "S.A."

Por lo anterior se observa que existe libertad absoluta para utilizar la denominación social y la autoridad encargada para supervisar de que no exista dos razones sociales iguales es - la Secretaría de Relaciones Exteriores, quien otorga un permiso para "Constitución de la Sociedad, las modificaciones a sus estatutos y la adquisición de bienes inmuebles por parte de las mismas, este requisito encuentra su fundamento en el artículo 2 del Reglamento de la Ley Organica en la Fracción I del artículo 27 Constitucional.

La responsabilidad de los socios: En la Sociedad -- Anónima los socios responden de las obligaciones sociales hasta el monto de sus aportaciones.

NATURALEZA Y PERSONALIDAD JURIDICA

Nuestra legislación admite la teoría contractual, - respecto de la naturaleza jurídica de la sociedad, la cual establece que el acto creador de la sociedad es el contrato.

En efecto, sabemos que las manifestaciones de voluntades integran una Sociedad Anónima y son las declaraciones de voluntades contractuales. Tratándose de un contrato de organización-

con características que lo distinguen de la categoría más común y conocida de los contratos de cambio entre otra por las siguientes razones:

1.- Es un contrato plurilateral.- Porque esta -- formado por más de dos partes contratantes, cada una de ellas - no tiene contraparte sino una serie de contrapartes.

Es un contrato en que cada socio se sitúa no - frente a otro sino uno frente a todos y cada uno de los demás - socios.

2.- Es un contrato de prestaciones atípicas en - un sentido es decir que cada socio puede hacer prestamos total- mente distintos entre sí tanto como lo permita la gama infinita de bienes jurídicos. Un socio puede aportar bienes muebles otro aporta capital, otro su personal actividad, así podríamos multi- plicar ejemplos.

3.- Es un contrato abierto en el sentido de que- la admisión y salida de socios, se hace sin alterar el propio - contrato (4).

Personalidad Jurídica: es la capacidad para ser- sujeto de derechos y obligaciones de esta forma la Ley General- de Sociedades Mercantiles en el artículo 2 menciona las socieda- des mercantiles inscritas en el Registro Público de Comercio, - tienen personalidad jurídica, distinta de los socios.

En ese orden de ideas, las Sociedades Anónimas -

(4) JOAQUIN RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Tratado de Sociedades Mercanti- les, vol. 11 pág. 339

son un sujeto de derechos con personalidad jurídica propia distinta a la de las personas que las componen y como tal tienen - los siguientes atributos:

Tienen nombre propio, el cual es la denominación social.

Un domicilio, con fôrme al artículo 33 del Código Civil para el Distrito Federal es el lugar donde se encuentra su administración.

Capacidad de goce, se pueden establecer toda clase de contratos en su nombre.

CONSTITUCION DE LA SOCIEDAD

Para que una sociedad pueda constituirse legalmente es necesario:

- Contar con permiso de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

- Comparecer ante Notario Público.

- Firmar la solicitud de inscripción ante el Juez de Distrito o Juez de Primera Instancia de la Jurisdicción del domicilio de la sociedad debiendo acompañar todos los documentos relativos al acto cuya inscripción se trate (art. 251 L.G.S.M.).

CONSTITUCION DE LA SOCIEDAD

La Ley General de Sociedades Mercantiles en su artículo 89 señala los requisitos para constituir una Sociedad Anónima

nima, las cuales se señalan a continuación:

- La existencia de 5 socios como mínimo y cada uno de ellos suscriba una acción por lo menos.

- Que el capital social no sea menor de \$ 25,000.00

- Se exhiba dinero en efectivo o cuando menos el 20 % del valor de cada acción pagadora en numerario.

- Que se exhiba íntegramente el valor de cada acción que haya de pagarse completo o en partes, con bienes distintos del numerario.

La Sociedad Anonima puede constituirse por la comparecencia ante el Notario Público de las personas que otorguen la escritura Social, o por suscripción pública.

La escritura constitutiva deberá contener, según el artículo 6 lo siguiente:

1.- Los nombres, nacionalidad y domicilio de las personas físicas o morales que constituyen la sociedad.

2.- Objeto de la sociedad.

3.- Razon social o denominación.

4.- Duración.

5.- Importe del capital social.

6.- Expresión de lo que cada socio aporta en dine_

ro o en otros bienes, el valor atribuido a estos y el criterio seguido para su valorización, cuando el capital sea variable,-- así se expresa indicándose el mínimo que se fije.

7.- El domicilio de la sociedad.

8.- La forma con la cual haya de administrarse la sociedad y las facultades de los administradores.

9.- El nombramiento de los administradores y la designación de los que han de llenar la forma social

10.- La manera de hacer la distribución de las utilidades y pérdidas entre los miembros de la sociedad.

11.- El importe del fondo de reserva.

12.- Los casos en que la sociedad haya de disolverse anticipadamente.

13.- Las bases para practicar la liquidación de la sociedad y el modo de proceder a la elección de los liquidadores, cuando no haya sido designado anticipadamente.

La Ley General de Sociedades Mercantiles establece que además de los datos requeridos por el artículo 6 deberá contener lo siguiente (art. 91 L.G.S.M.)

I.- La parte exhibida del capital social.

II.- El número, valor nominal y naturaleza de las acciones en que se divide el capital social, salvo lo dispuesto en el segundo párrafo de la fracción IV del artículo 25

III.- La forma y términos en que deberá pagarse la parte absoluta de las acciones.

IV.- La participación en las utilidades concedidas de los fundadores.

V.- El nombramiento de uno o varios comisarios.

VI.- Las facultades de la asamblea general y las condiciones de la validez de sus deliberaciones, así como el ejercicio del derecho del voto, en cuanto a las disposiciones legales puedan ser modificadas por la voluntad de los socios.

COMPOSICION DEL CAPITAL DE LA SOCIEDAD ANONIMA

El capital de una sociedad de este tipo, se considera teóricamente dividida en un número de partes de igual valor que se llaman acciones, (art. 12 L.G.S.M.) los socios están en libertad de recoger el número y el valor de estas partes que resulte más comúnmente, en vista de la situación específica de la sociedad, estas acciones regularmente son de dos tipos, acciones de la serie "A" y acciones de la serie "B", las primeras son aquellas - cuyos propietarios son aquellos socios que aporten la titularidad de sus concesiones o permisos, vehículos o dinero en efectivo a favor de la sociedad, les otorga derecho de voz y voto en todas las asambleas confirmandoles a sus tenedores un voto por cada acción; los segundos solo aportan a favor de la sociedad el goce de las concesiones, permisos o vehículos o sus tenedores tendrán solo derecho de voz en todas las asambleas el derecho a voto de estas acciones se hará en efectivo solo en los puntos de las asambleas extraordinarias que se hayan pactado en la escritura constitutiva.

De las acciones.- Las acciones en que se divide el Capital Social de una Sociedad Anónima están representadas por títulos que sirven para acreditar y transmitir la calidad y los derechos de socios y se rigen por las disposiciones relativas a valores literarios en lo que sea compatible con su naturaleza y no este modificado por la Ley General de Sociedades Mercantiles (art. 111)

Las acciones representan partes alicuotas del capital social que dividido entre el número de acciones dará el importe nominal de cada acción.

Las acciones otorgan sus legítimos tenedores -- respecto a la sociedad que las emite, derechos de carácter patrimonial y derechos de carácter corporativo. Entre los primeros está el derecho a percibir en forma proporcional las utilidades de la sociedad y ha recibir la cuota de liquidación.

Entre los segundos, el derecho a asistir con voz y voto a las asambleas generales que lleve a cabo la sociedad, según la naturaleza de cada acción.

En materia de autotransporte, las sociedades cuyo capital este total o parcialmente representado por acciones al portador no se le otorgará la concesión en la practica, solo se admiten las acciones nominativas que son las que expiden a favor de una persona determinada, cuyo nombre se consigna en el texto del mismo documento (art. 23 de la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito).

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL

GENERALIDADES

El contrato de transporte mercantil es definido por George Ripert (5) como "la convención por la cual una empresa, lle mada anteriormente acarreador y actualmente transportador se obliga mediante una remuneración a entregar en otro lugar una cosa que se le ha remitido, o hacer recorrer a una persona un itinerario de terminado" Por otra parte Rodière (6) refiriéndose concretamente al contrato mercantil de transporte de mercaderías, dice "Es el -- contrato por el cual un porteador profesional se compromete a des- plazar mercaderías en un medio de locomoción determinado y en un - tiempo razonable, tomando en cuenta dicho medio locomotor, siempre y cuando ese desplazamiento constituya el objeto principal de la - convención".

Este mismo contrato es definido por Garrigues (7) - en los siguientes términos " El contrato consensual por el que una persona llamada porteadora se compromete, mediante un precio a reg lizar las operaciones necesarias para trasladar una cosa material- de un lugar a otro bajo su custodia.

(5) Ripert Georges, Tratado Elemental de Derecho Comercial, tomo - IV, traducción de Felipe de la Sala C. Buenos Aires 1954, pág. 134.

(6) Rodière René, Droit des Transports, París 1955 pág. 10.

(7) Garrigues Joaquín, Curso de Derecho Mercantil, tomo II, Madrid 1974, pág. 203.

Según Ripert (8) "el transporte es en sí un mismo hecho material de desplazamiento y que, en consecuencia, para que exista un contrato de transporte es condición sine qua non que el desplazamiento sea el objeto principal convención".

Aquellos contratos en que el transporte constituye una obligación accesoria, como en el caso de algunos contratos de diversión o de las ventas con entrega a domicilio, no están sujetos a reglas especiales que la ley establece para los contratos, sin que ello sea suficiente para exonerar de responsabilidad a quien se compromete a llevar a cabo tales actos.

CLASIFICACION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

El contrato de transporte se debe de clasificar:

a).- En consensual en oposición a real, b).- En consensual en oposición a formal, c).- En bilateral, d).- En oneroso, e).- En conmutativo, f).- De ejecución duradera, y g).- De finalidad económica. Con la anterior clasificación trataremos de analizar cada una.

a).- CONTRATO CONSENSUAL EN OPOSICION A REAL.- -

Rojina Villegas (9) señala "que cuando se dice que un contrato es consensual, en oposición a real, simplemente se indica que no se necesita la entrega de la cosa para la constitución del mismo; y que, en cambio cuando se dice que un contrato es consensual, en oposición a formal, se considera que está existe --

(8) Op. Cit. pág. 134.

(9) Rojina Villegas Rafael, Compendio de Derecho Civil, contratos México 1968, pág. 15.

por la simple manifestación verbal o tácita del consentimiento sin requerir una forma escrita pública o privada, para la validez del acto.

Analizaremos primero el carácter consensual del contrato de transporte con_forme a la primera de dichas excepciones.

Ripert (10) señala que según una doctrina clásica - el contrato de transporte se considera un contrato real que se forma por la entrega de las mercancías o efectos objeto del transporte, efectuada por el cargador al porteador.

El consentimiento de ambas partes dará nacimiento - a una promesa de contrato pero no al contrato propiamente dicho. - El mismo autor sostiene que esta tesis es inadmisibles aduce que no hay ninguna diferencia de naturaleza entre el transporte de mercancías y el de pasajeros, este último obviamente no puede refutarse como contrato real. La entrega de la cosa será el primer acto de ejecución del contrato, y si en la mayoría de los casos dicha entrega es el primer momento de la formación del contrato es porque la misma "constituye el modo de expresión del consentimiento del --cargador" (11).

En el supuesto de que en el momento se produjera el acuerdo de voluntades, el cargador no entregaría la cosa al porteador, dicho acuerdo sería suficiente para dar nacimiento a la obligación de este último de recibir posteriormente la cosa. En el artí-

(10) Op. Cit. pág. 137

(11) Ripert, *Ibidem*.

culo 590 del Código de Comercio fracción I establece "El porteador esta obligado a recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenido", en dicha fracción se aprecia claramente que el acuerdo de voluntades entre el transportista y el cargador puede ser previo a la entrega de mercancías.

b).- CONTRATO CONSENSUAL EN OPOSICION A FORMAL.--

El artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación estatuye "En el momento de la contratación del servicio correspondiente, los prestadores de servicios de Vías Generales de Comunicación expedirán a los usuarios, carta de porte, conocimiento de embarque, boleto, factura o documento similar que contenga las condiciones en que se prestará el servicio, de conformidad con lo dispuesto por esta ley y sus reglamentos;" el artículo 583 del Código de Comercio, menciona que "Los títulos del contrato del cargador y el porteador serán las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que la falsedad y error material en su redacción", ahora bien una lectura superficial de estos preceptos podrá llevar a la errónea conclusión de que el contrato de transporte es de naturaleza formal.

A este respecto el maestro Rodríguez y Rodríguez señala que es cierto que el artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, habla de expedir una carta de porte al recibir mercancías para su transporte, considero que el maestro sostiene este criterio ya que no a existido modificación e su texto ya que este precepto fue reformado el 21 de enero de 1985. Por lo anterior y de acuerdo a la redacción de los preceptos el documento que se expide solamente tiene un aspecto puramente probato

rio, y debe perfilarse su carácter constitutivo en los que se refiere a la entrega de los objetos que deben transportarse.

El artículo 584 del Co. Co.- Estatuvo cuando se extraviaren las cartas de porte, las cuestiones que surjan se decidirá por las pruebas que rindan los interesados incumbiendo siempre al cargador la relativa a la entrega de la carga. El artículo 585 del mismo ordenamiento señala que la omisión de alguna de las circunstancias requeridas en la carta de porte no invalidará esta ni destruya su fuerza probatoria pudiéndose rendir sobre los que faltan las pruebas relativas. De estos preceptos se desprende que la redacción de la carta de porte no es esencial para la validez de la comunicación, -- se trata de un documento en que conste los extremos de la operación, pero su exigencia es solo ad-probatorem (probatoria) y en su defecto debe estarse a los principios generales, sobre la prueba. Sobre este punto también se puede consultar a Moreno Cora (12).

c).- CONTRATO BILATERAL.- El Código Civil en su artículo 1836 menciona "el contrato es bilateral cuando -- las partes se obligan recíprocamente " en consecuencia el contrato de transporte es perfectamente sinalagmático toda vez -- que las partes tienen obligaciones y derechos que cumplir.

d).- CONTRATO ONEROSO.- Della Croce (13) lo define como el intercambio de una prestación de transporte con una compensación llámesele a ésta comisión porte, lete, precio o pasaje.

(12) Moreno Cora S. Tratado de Derecho Mercantil Mexicano, -- Méjico 1905, pág. 302.

e).- **CONTRATO CONMUTATIVO.**- El contrato que se estudia tiene este carácter en virtud de los provechos y gravámenes del contrato, es decir a partir de este momento el porteador sabe a quien debe transportar en que condiciones, en que vehículo, a que lugar y cuanto va ha percibir por tal servicio. Asimismo el cargador o en su caso el pasajero una vez concertado el contrato conoce perfectamente el precio del servicio así como las condiciones en que el transporte habrá de realizarse.

f).- **CONTRATO DE EJECUCION DURADERA.**- Existen contratos de ejecución inmediata, como la compra venta al contado y contratos de duración ó contratos duraderos, que se subdividen en contratos de ejecución periódica (Según aseveración de Sanchez Meda (14)). el contrato de transporte nunca se ejecuta instantaneamente, siempre se requiere de más o menos tiempo para su ejecución, por lo tanto se trata de un contrato duradero y ejecución continua.

g).- **CONTRATO DE FINALIDAD ECONOMICA.**- Rojina-Villegas (15) clasifica a los contratos de finalidad económica en tres grandes grupos, que son:

a).- Contratos cuyo fin económico es la pro-
pia de una riqueza.

b).- Aquellos que tienen por objeto el aprove-
chamiento de una riqueza ajena.

(13) Della Croce Roberto Horacio, la Responsabilidad Civil en el Transporte desinteresado, Buenos Aires 1966, pág. 18.

(14) Sánchez Meda Ramón, de los Contratos Civiles, México -- 1976, pág. 85.

c).- Los contratos que tienen por objeto la utilización de un servicio, o mejor dicho, la reglamentación jurídica de la prestación de servicios y de su aprovechamiento.

Dentro de este último grupo debemos incluir los contratos de transporte.

ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Los elementos del contrato de transporte se clasifican en tres grupos:

- a).-ELEMENTOS PERSONALES
- b).-ELEMENTOS REALES Y
- c).-ELEMENTOS FORMALES.

ELEMENTOS PERSONALES.- Este contrato esta formado -- por el porteador, el cargador y destinatario.

Luis Muñoz (16) define al porteador como "la persona que realiza el transporte bajo su inmediata dirección a la de sus dependientes de suerte que es el responsable del transporte".

(15) Op. Cit. pág. 18.

(16) Muñoz Luis, Derecho Mercantil, Vol. II, México 1952, pág. 396.

Para Rodríguez y Rodríguez (17) "es la persona que asu-
me la obligación y las responsabilidades propias de la realización -
de un transporte". Esta parte del contrato, a la que también se le -
designa como transportador, puede ser tanto una persona física como -
moral. De lo anteriormente citado se desprende que el porteador es -
la parte que contrae la obligación de desplazar los objetos transpor-
tados y de realizar todos los actos y operaciones necesarias al - -
transporte como son la carga y descarga de las mercancías, su custo-
dia en determinados casos de almacenaje y de entrega al destinatario,
así como responder por pérdida, avería o por retardo.

EL CARGADOR.-- En el contrato de transporte de mercan-
cía el nombre del cargador lo recibe la persona física o moral que -
entrega al porteador los objetos que deben ser transportados; recibe
también el nombre de remitente o solicitante.

Rodríguez y Rodríguez (18) lo define como " la perso-
na que solicita el transporte y que adquiere el derecho a exigir su
realización".

Según Garriges (19) es " el acreedor del transporte -
en su fase constitutiva".

Es importante señalar que el cargador puede expedirse
les mercancías asimismo, hipótesis en la que tendrá a la vez el car-
ácter de destinatario, por lo tanto, cargador y consignatario en mu-
chas ocasiones es la misma persona (20). Para la ley es irrelevante
el concepto en que el cargador actúa y el título en virtud del cual-

17.-Op. Cit. Pág. 245

18.-Op. Cit. pág. 246

19.-Op. Cit. pág. 207

20.-Muñoz Luis Op. Cit. pág. 395.

posee la cosa (21), es decir para el transportista es indiferente que el cargador sea o no el propietario de las mercancías transportadas. La cuestión de la propiedad sobre éstas es absolutamente ajena al contrato de transporte. En relación a este punto es interesante la tesis sostenida en Francia por la Corte de Casación citada por Rodiere (22), este alto tribunal manifestó que nadie tiene derecho a prevalerse del contrato de transporte para reclamar en calidad de propietario los efectos transportados las razones que dió la corte es la siguiente: no puede obligarse al porteador a remitir las mercancías a personas distintas del destinatario señalado en la carta de porte, pues debe estarse a lo estipulado en ésta; por consiguiente el transportador no tiene por que discutir con personas ajenas al consignatario las condiciones de la entrega no le pertenece al porteador juzgar la pretensión de un tercero que frente a él se ostenta como auténtico propietario de las mercancías transportadas.

Aquel debe entregar los efectos a quien en el contrato aparezca como destinatario. No por esto el auténtico propietario queda desamparado, pues puede posteriormente ejercitar la acción reivindicatoria en contra del consignatario o de cualquier otro poseedor posterior. Este mismo criterio es sostenido por el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos en su artículo 127, en el que obliga al porteador a entregar los efectos transportados a la persona que aparezca con derecho para recibirlos conforme a la carta de porte.

21.- Rodríguez y Rodríguez Op. Cit. pág. 246

22.- Citada por Rodiere, Op. Cit. pág. 204

DESTINATARIO.- Según Ripert (23) " es la persona a quien se expiden las mercancías".

Luis Muñoz (24) lo define como " la persona a -- quien a cuya orden van dirigidos los objetos del transporte".

Garrigues (25) señala que " es el acreedor del -- transporte en la fase ejecutiva".

El Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos lo denomina como consignatario y el Código de Comercio lo define como cargador artículo 588.

Es importante señalar si el destinatario tiene -- el carácter de parte originaria en el contrato de transporte.

Muñoz (26) sostiene al respecto que "el destina -- tario forma parte como elemento del contrato desde que este se celebra, pero adquiere sus derechos desde el momento en que -- tiene la carta de porte, este criterio lo sostiene también Rodríguez y Rodríguez (27).

De criterio propio, considero que el destina -- tario no es parte originaria del contrato de transporte, ya que -- en el Derecho Mexicano en su artículo 1794 del Código Civil pa -- ra el Distrito Federal, menciona "para la existencia de todo -- contrato se requiere el consentimiento de las partes". Es de -- cir, si el consignatario fuere parte original del contrato de -- transporte, necesitaría expresar su consentimiento en el momen --

23.- Op. Cit. pág. 138.

24.- Op. Cit. pág. 395.

25.- Op. Cit. pág. 208.

26.- Op. Cit. pág. 396.

27.- Op. Cit. pág. 247.

to de su celebración, lo que obviamente no exige la ley, pues por el contrario, con firme al artículo 589 del Código de Comercio se ñala " el cargador tiene derecho a cambiar de consignatario sún - estando en ruta la mercancía". Por esta razón el embargo de éstas en contra del cargador es válido mientras ésta tenga el derecho - de disposición sobre las mercancías.

Con lo expuesto anteriormente se aprecia claramente que el destinatario no es originariamente parte en el contrato que se este analizando, sin embargo llega un momento en que puede reclamar la mercancía al porteador con el cual no trató, e invo- car contra el, en caso de negativa, de retardo, de avería o de -- pérdida total o parcial, el contrato en el que no participó.

Refiriendose a esta situación Rodiere(28) se plan- tea las siguientes preguntas: ¿Porque fenómeno jurídico y a par- tir de que momento el destinatario queda vinculado al contrato? - ¿Cual es el alcance de dicha vinculación sobre los derechos que - el cargador y el porteador como contratantes originarios tienen - uno contra otro?, ¿Los derechos reconocidos al destinatario provg carán al cargador de los que tenía?, ¿El porteador habilitado pa- ra obrar en lo sucesivo en contra del destinatario, sún ser priva do, por lo tanto, de la posibilidad de accionar en contra del car gador?.

Intentaremos dar respuestas a estas interrogantes- a la luz de nuestro derecho positivo.

NATURALCZA JURIDICA DEL DERECHO DEL DESTINATARIO

El destinatario puede exigir al porteador la en- trega de las mercancías, puede asimismo demandarlo en caso de -

pérdida, avería o retardo. El fundamento de este derecho se a pretendido encontrar la figura jurídica de la estipulación a favor de tercero (29). El cargador celebrará con el transporte estipulado - las condiciones del transporte a favor del consignatario, esta al-reclamar la mercancía, aceptará los términos del contrato. Ripert- (30) critica con acierto dicha posición, sosteniendo que "o se dá-la situación de que el cargador estipule por sí mismo o de que es-tipule por un destinatario determinado, pero que es un absurdo - - afirmar que aquel estipula al mismo tiempo por sí y por un tercero!"

Por otra parte debe tenerse presente que según al 26 digo Civil se puede estipular por tercero, pero no se puede prome-ter por tercero, de manera que a través de la figura jurídica en -cuestión no se puede explicar la obligación del destinatario de pa-gar el precio del transporte.

Con forme a lo expuesto anteriormente y en forma par-ticular se considera lo siguiente: La ley para proteger los inte-reses del cargador y transportador concede derechos contractuales- a un tercero no contratante, se trata como lo señala Muller Erzbach (31) de una irrupción de derechos de los interesados de una rela-ción jurídica.

NACIMIENTO DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL DESTINATARIO

Vace cuando éste manifiesta su voluntad de acceder-al contrato, mediante la exhibición ante el porteador de la carta-de porte que lo legitima como destinatario.

29 Thaller, citado por Ripert, Op. Cit. pág. 147.

30 Op. Cit. pág. 148

31 Citado por Garríguez Op. Cit. pág. 208.

Consecuentemente, aquellas sólo tendrán existencia a partir del momento en que el consignatario irrumpe en la relación contractual.

La entrega de las mercancías al destinatario puede efectuarse en el mismo momento en que esta ocurre al contrato u posteriormente. En este último caso, el consignatario debe pagar al transportador los gastos de almacenaje según se desprende del artículo 595 fracción IV del Código de Comercio así como el artículo 129 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos - de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el primero de ellos obliga al consignatario a pagar al porteador el porte así como - los demás gastos y el segundo obliga al consignatario que en caso de no retirar las mercancías dentro del plazo establecido deberá de pagar el almacenaje que corresponda. Un supuesto distinto al apartado es el que se prevé en la fracción VIII del artículo 591 del Código de Comercio que señala el porteador tiene derecho a promover el depósito de las mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega, si en él no encuentra al consignatario o a quien lo represente, o si hallándolo lo rehusare recibirla, previo siempre el reconocimiento de su estado por peritos. En esta hipótesis el destinatario no llegó a ceder el contrato de transporte, este depósito ciertamente equivale a la entrega de los efectos transportados, pero se refiere a la relación del transportador-cargador, se trata de una entrega sin recepción por parte del consignatario y en tal concepto - no puede vincular a éste sin ninguna responsabilidad. Visto este punto se comprende lo dispuesto por los artículos 603 y 604 del Código de Comercio, el primero faculta al transportador para solicitar la venta judicial de los objetos transportados si nadie se presenta a reclamarle dentro del plazo que fijan los reglamen

tos respectivos; en el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 144 establece el plazo de 30 días a aquel en que hubiere sido puesta a disposición del consignatario conforme a lo anterior - el transportista pueda cubrir el precio del transporte con el producto de la venta que se realice de la mercancía. El segundo precepto libera de toda responsabilidad al transportador frente al cargador por ser este su contraparte en el contrato de transporte. La ley no establece que en tal supuesto el porteador queda libre de toda responsabilidad frente al consignatario y es que no tenía porque decirlo, dado que éste rehúsa acceder al contrato y por ende, es absolutamente ajeno a la relación contractual.

No es necesario aclarar que el cargador si podrá demandar al destinatario por responsabilidad extracontractual o derivada de un contrato celebrado entre ellos diverso al transporte.

INFLUENCIA DEL HECHO DE LA VINCULACION DEL DESTINATARIO AL CONTRATO SOBRE LAS OBLIGACIONES DEL CARGADOR.

El hecho de que el destinatario en forma precisada anteriormente, irrumpa en la relación jurídica existente entre el porteador y el cargador, no determina la exoneración de las obligaciones contractuales a cargo de este último. De ningún precepto legal puede deducirse esta conciencia, el derecho de transportador de accionar en contra del cargador como parte contratante subsiste en tanto no haya cubierto el precio del transporte y demás gastos derivados de este, siempre y cuando la acción corres-

pondiente no se haya distinguido por prescripción. (32).

Hay que tomar en cuenta el derecho que tiene el porteador en retener las mercancías transportadas, en tanto no se le pague el porte de éstas, pero esto no obsta para que rón en el supuesto de que el porteador no haya hecho caso de tal derecho y — haya entregado los efectos transportados al consignatario, pueda demandar al cargador el pago de las citadas cantidades.

ELEMENTOS REALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE COSAS

1).-Cosas Objeto del Transporte.—Las cosas que pueden ser objeto de transporte, son todas aquellas que son susceptibles de ser desplazadas de un lugar a otro siempre que se trate de cosas materiales y que su traslado por medio locomotor sea y — este permitido por la ley por lo que se comenta:

a.—El objeto del contrato de transporte es toda cosa susceptible de desplazarse.—el Código de Comercio en sus artículos 577, 580, 588 y 589, parece desprender que las únicas cosas que pueden ser objeto del contrato de transporte mercantil son — las mercancías, es decir aquellas cosas corporales, muebles susceptibles de tráfico que constituya su objeto actual de la actividad mercantil y que tengan un valor en la cosa misma (33). Sin embargo una interpretación en tal sentido que se hiciera de los susodichos preceptos no sería correcta, dado que nadie puede negar que hay cosas que sin ser mercaderías pueden ser objeto del contrato del transporte por ejemplo: en los buques, en el dinero, en los títulos de crédito y en los cadáveres.

32 Garríguez Op. Cit. pág. 218

33 Cortés Giro, Op. Cit. pág. 10

Rodríguez Rodríguez (34), señala que cuando el Código de Comercio en su artículo 576 fracción primera, alude al transporte de mercaderías o cualquier efecto de comercio, amplía el concepto de las cosas transportables más allá de la noción limitada de la mercancía, determinando así correctamente el concepto que los objetos que son transportables.

b).- Solo las cosas materiales pueden ser objeto del contrato de transporte. El artículo 581 fracción IV del Código de Comercio establece que dentro de los requisitos que debe contener la carta de porte, incluye el de la expresión del peso, marcas o signos exteriores de los bultos... De aquí se sigue que solo pueden ser objeto del contrato de transporte las cosas corporales ya que únicamente estas son susceptibles de ser pesados o marcados y sólo respecto de ellas pueden destruirse los signos exteriores de los bultos; las cosas incorpóreas tampoco pueden sufrir las averías de que habla el artículo 588 fracción IV del citado ordenamiento.

Finalmente es importante hacer una breve referencia al transporte mediante contenedores. Un contenedor es un equipo de transporte en forma de caja, con volumen interior superior al que permite su uso repetido / una fácil manipulación para la carga y descarga en distintos medios de transporte o sea son nuevas técnicas de transporte, conocido actualmente como el transporte multimodal, este sistema plantea como es natural nuevos problemas de carácter jurídico, como relativo a la responsabilidad del porteador por el contenido de las cajas este aspecto se verá en el capítulo relativo a la responsabilidad del porteador.

34.-Op. Cit. pág. 247.

c) El precio del transporte.- Es un elemento esencial del contrato que comprende la retribución por el servicio prestado, el impuesto y en ocasiones el peaje en el transporte gratuito no se puede refutar contrato de transporte. En los transportes efectuados por empresas estatales o por comerceros o particularistas el precio es fijado unilateralmente por la administración, mediante el señalamiento de tarifas. En el contrato civil de transporte se determina libremente por las partes, este aspecto del precio se analizará ampliamente en el siguiente inciso correspondiente a tarifas.

ELEMENTOS FORMALES

Explica Ripert (35) que la carta de porte era en épocas pasadas una carta mítica, dirigida por el remitente al consignatario para informarle cuales eran los objetos que debía recibir y que era entregada por el cargador al transportador, de aquí la expresión francesa "LETRER DE VOITERE". Posteriormente existió la costumbre de redactar la carta por duplicado, un tanto denominado "LA BONNE LETTERE" que daba un poder del cargador y el otro llamado "FAUSE LETTERE" era entregado al porteador.

En nuestra legislación el artículo 581 del Código de Comercio establece las formalidades que debe contener la carta de porte mismas que a continuación se señalan:

- 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

- 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 hebra 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.

Como ya se vió que el contrato de transporte no es de carácter formal, ya que solo basta el consentimiento de las partes para que el mismo quede perfeccionado.

En consecuencia, la carta de porte es un título legal que prueba la importancia del contrato y no un título necesario para su validez. Este acierto se corrobora por el texto del artículo 585 del ordenamiento que se comenta que dispone que si en un título se omite la omisión de algunas de las condiciones contractuales, pueden estas acreditarse mediante cualesquiera otro medio probatorio. Es cierto que el artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación estatuye que en el momento de la contratación del servicio correspondiente, los prestadores de servicios de vías generales de comunicación expedirán a los usuarios, carta de porte-conocimiento de embarque, boleto, factura o documento similar en que se prestará el servicio y que contenga las condiciones...Este precepto sólo significa que el contrato que puede existir y ser válidamente obligatorio para las partes que en él intervienen, no permite la redacción de la carta de porte si no con ocasión del recibo de las mercancías.

La importancia de la carta de porte o documento similar hace presumir, que el cargador entregó al transportista las mercancías o efectos correspondientes. Explica Vicente y Gella (36)

que esta situación no se da en todos los países, pues en algunos se distingue la carta de porte propiamente dicho del llamado "BO LETIN DEL CARGAMENTO", así en francia se encuentra un documento firmado por el agente de la correspondiente compañía, en el que se hace constar que las mercancías han sido recibidas por el - - transportador.

En cambio en nuestro país, la carta de porte sirve para acreditar tanto la celebración del contrato como la recepción de los objetos por el porteador, es según lo he repetido un simple elemento de prueba por lo que su omisión no afecta ni la existencia así como su validez del contrato de transporte.

EL CONTRATO DE TRANSPORTE EN EL DERECHO MERCANTIL

La Ley de Vías Generales de Comunicación no contiene ninguna definición del contrato de transporte, lo cual es correcto, pues independientemente del carácter preferente de las normas de este ordenamiento dado a su condición de disposiciones del orden público, la realización contractual propiamente dicha se rige en materia mercantil y esta regulado por el Código de Comercio y en los casos de particulares o sea en materia civil por

el Código Civil correspondiente.

El Código de Comercio en el artículo 586 establece que "El contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo genero se reputará mercantil:

- I.- Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos del comercio;
- II.- Cuando siendo cualesquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.

Como se puede apreciar el precepto omite el transporte por aire, lo cual es explicable si se considerará que el código data desde 1890, época en que aún no se desarrollaba la aviación.

Por lo que respecta a la fracción primera del artículo en cuestión resulta contradictoria con el artículo 2646 -- del Código Civil para el Distrito Federal que define el contrato de transporte civil como aquel "por el que una persona se obliga a transportar, bajo su mediata dirección a la de sus dependientes, por tierra, por agua o por aire a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, si no constituye un contrato mercantil".

Es decir, el Código Civil establece la posibilidad de que el contrato de transporte civil tenga por objeto el traslado de mercaderías, cuando no constituya un contrato comercial, en tanto que el Código de Comercio señala que siempre que los objetos desplazados sean mercaderías el contrato se reputará

mercantil.

La fracción segunda del artículo 576 del ordenamiento que se comenta en su primera parte establece que el contrato de transporte tiene carácter comercial, cuando siendo cualesquiera su objeto, sea comerciante el porteador.

Este criterio de diferenciación es correcto, ya que lleva al absurdo de considerar mercantiles a todos los contratos de transporte celebrados por comerciantes cuya actividad profesional no sea la de transportistas.

Considerando que el criterio correcto para determinar el carácter comercial del contrato de transporte esta dado por el artículo 75 fracción VIII del Código de Comercio, que considera actos de comercio a las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua; y las empresas de turismo. (se debe de añadir y por aire).

En efecto, solo en aquellos casos en que una empresa, como organización permanente y estable presta habitualmente al público el servicio de transporte, resulta acertado someter los contratos por ella celebrados al régimen mercantil. Ahora bien si la empresa comercial presta el servicio de transporte como operación accesoria de la industria a la que se dedique debe entenderse que los contratos que para este objeto celebre no son de transporte, aunque tengan carácter mercantil.

Por lo consiguiente podemos concluir que el acto de transporte, para ser comercial, presupone necesariamente una organización de los factores productivos, tendientes a desarrollar la actividad productora del transporte.

EL CONTRATO DE TRANSPORTE EN LA LEY
DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

Por disposición legal expresa (artículo 75 fracción VIII del Código de Comercio) el contrato de transporte de --
transporte es de naturaleza estrictamente mercantil, tal y como se --
señaló en el inciso anterior, se requiere necesariamente, de la --
expedición de la carta de porte respectiva que constituye el título --
legal entre el usuario y el porteador, documento que crea obligaciones y derechos de naturaleza mercantil regulados por la legislación mercantil.

Sin embargo en la Ley de Vías Generales de Comunicación también regula el Contrato de Transporte en una forma imperativa ya que establece en el artículo 52 de la Ley que los concesionarios o permisionarios que exploten Vías Generales de Comunicación y medios de transporte podrán con la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y sujetas a las restricciones que establece esta Ley; celebrar todos los contratos directamente --
relacionados con los objetos de la concesión o permiso los que no --
surtirán efectos mientras no se lleve el requisito de aprobación, --
tratándose del servicio normal que las empresas de vías deben prestar al público, éstas pueden someter a la aprobación de la Secretaría contratos tipo, que una vez aprobados se pondrán en vigor en --
todos los casos sin variación alguna y el artículo 109 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos impone al concesionario --
extender al cargador una carta de porte con arreglo al modelo que con carácter general aprueba la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Con los anteriores preceptos se aprecia que el cargador y el porteador deben de sujetarse al modelo de contrato de transporte (carta de porte) que la Secretaría impone mediante una circular que contiene las reglas para formular y aplicar el modelo de carta de porte, las condiciones e instrucciones para los concesionarios los cuales transcribimos a continuación.

CONDICIONES BAJO LAS CUALES SE REALIZA EL
TRANSPORTE DE LAS MERCANCIAS O EFECTOS QUE AMPA-
RA LA CARTA DE PORTE (37)

PRIMERO.- Para los fines de este contrato que celebran esta empresa de subtransporte y el usuario del servicio se designará a la primera "AL PORTEADOR" y a la segunda "EL REMITENTE".

SEGUNDO.- El remitente que hiciere una declaración falsa con el fin de pagar un flete menor que el debido, abonará al porteador el doble de la diferencia que hubiere dejado de cubrir. (Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación Artículo III).

TERCERO.- El remitente deberá declarar con absoluta veracidad toda la información pedida en esta carta de porte sobre la carga que integrará para su transporte (Código de Comercio Artículo 583).

CUARTO.- Si por sospecha de falsedad en la declaración del contenido de un bulto el porteador desee proceder a su reconocimiento, podrá hacerlo ante testigos y con asistencia del remitente o con signatario. Si estos últimos no concurren se solicitará la presencia de un funcionario del Departamento de Tarifas o Tránsito Federal y se levantará el acta correspondiente, el porteador tendrá en todo caso la obligación de dejar los bultos en el estado en que se encontraban antes del reconocimiento (Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos Artículo 112).

QUINTO.- El remitente deberá proveer al porteador de todos aquellos documentos que las leyes y los reglamentos exijan para efectuar el transporte, tales como guías forestales para el manejo de alcoholés etc. En caso de no cumplir con estos requisitos el porteador está obligado a refusing el transporte (Código de Comercio Artículo 583 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos Artículos 108 y 120.).

37.- Publicado en el Diario Oficial de fecha 29 de abril de 1955.

SEXTO.- El porteador deberá recoger y entregar la carga precisamente en los domicilios que señale el remitente, sin cargo adicional alguno y dentro de los plazos que estipula el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, la obligación de recoger a domicilio no subsiste -- cuando se trate de embarques menores de 500 Kgs. el porteador solo esta obligado a llevar la carga al domicilio del consignatario para su entrega una sola vez cualquiera que sea el peso del embarque, si este no fuere recibido, se dejará aviso de que la mercancía queda a disposición del interesado en las bodegas del porteador (Código de Comercio Artículo 590 de la Ley de Vías Generales de Comunicación 158 y 106 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos).

SEPTIMO.- 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 Kgs. y \$ 200.00 por remese, cuando se trate de embarques con peso hasta 200 Kgs.

OCTAVO.- Si el remitente desea que el porteador asume la responsabilidad por un valor que el 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 esta la única diferencia con respecto a la tarifa más baja que la ordinaria.

NOVENO.- Cuando en el transporte intervengan varias empresas que hagan servicio combinado, el último porteador esta obligado a entregar la carga conforme a esta carta de porte, en las condiciones y con las responsabilidades que fija la Ley, quedando a salvo

su derecho contra la empresa en cuya línea haya ocurrido algún hecho u omisión de que responda el mismo último porteador (Ley de -- Vías Generales de Comunicación Artículo 74).

DECIMO.- Llegadas las mercancías a su destino, si el tiempo de la -- entrega resultare algún faltante o avería, el consignatario lo hará constar en el documento contra el cual reciba la carga y deberá formular su reclamación por escrito al porteador dentro de las 24 horas siguientes a su recibo (Código de Comercio Artículo 595 frac -- ción V, Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos Artículo- 125).

DECIMO PRIMERO.- El porteador podrá exigir el pago adelantado de -- los fletes cuando el valor comercial de los artículos no garantice el importe del servicio; igual procedimiento se observará tratándose de mercancías de fácil descomposición, de animales vivos en -- lugares donde deban dejarse en tránsito en la carretera, en lugares donde el porteador no tenga oficinas, cuando el transporte se hubiere concertado " flete por cobrer ", la entrega de la mercancía -- se hará contra el pago del flete, pudiendo el porteador retenerla -- mientras no se satisfaga éste (Artículo 121 Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos).

DECIMO SEGUNDO.- Esta carta de porte se ajusta al modelo aprobado -- por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Obras Públicas no podrá ser modificada sin la previa autorización de la misma dependencia. (Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos -- Artículo 109).

Conforme lo anterior el contrato de transporte, se celebra ordinariamente como si fuera un contrato de -- adhesión, ya que el usuario no conoce las reglas aplicables al mismo sino hasta el momento en que paga o se compromete al pago del --

servicio ya que estas se consignan normalmente en el reverso de las cartas de porte que expide el prestador del servicio.

Como se puede apreciar con las disposiciones transcritas la Ley de Vías Generales de Comunicación y la autoridad administrativa impone a las partes a que se sujeten a la forma que autorizó, en cambio el Código de Comercio deja a los contratantes que expresen sus voluntades como es en todo contrato. Corroborando la obligatoriedad del uso de las cartas de porte de los concesionarios del Servicio Público Federal y del usuario, existe la siguiente jurisprudencia del Tribunal Colegiado.

TRANSPORTE.- Contrato de, esta regido exclusivamente por las cartas de porte aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, siendo nulo todo pacto que modifique sus condiciones.- La actividad del transportista constituye un servicio público que el estado se ha reservado como una facultad propia, según lo dispone el Artículo 8 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, por consideraciones de política administrativa o económica del gobierno federal, la Ley permite que el servicio público de referencia sea prestado por los particulares mediante una concesión administrativa. Pero, por la naturaleza y finalidad del servicio público, que originariamente corresponde prestar el Estado, éste no puede renunciar a las facultades que la misma le otorga para imponer las condiciones, forma y tarifas en que debe prestarse, pues dichas facultades son de orden público y llevar como finalidad garantizar la regularidad, continuidad y eficacia del servicio, así como mantener el principio mismo. En este sentido está redactado el Artículo 49 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que dice en su primer párrafo: "Compete exclusivamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el estudio y aprobación, revisión o modifica-

ción, en su caso, de itinerarios, horarios, reglamentos de servi -
 cios, tarifas y sus elementos de aplicación y de los demás docu -
 mentos que las empresas de vías generales de comunicación someten -
 a su estudio, en cumplimiento de esta Ley y de sus Reglamentos. --
 Solo podrán intervenir otras autoridades en dichos estudios, cuando
 la misma lo solicite ". Lo anterior esta confirmado por los artícu -
 los 50 y 51 del mismo ordenamiento. Ahora bien, cumpliendo con di -
 chas disposiciones y una vez apartado el procedimiento que la Ley -
 señale para el efecto, la Secretaría de Comunicaciones y Transpor -
 tes, aprueba los modelos de carta de porte que contienen las condi -
 ciones en que debe efectuarse el servicio, los que no pueden ser --
 modificados por ningún motivo por los concesionarios del servicio -
 ni por terceros que intervengan en él (usuario), ya que a todos - -
 obligen.

D. C. 435/1973.- Rafael Gutiérrez Rico. 24 -
 de agosto de 1973, Unanimidad de votos, ponente Ernesto Díaz In --
 fante.

Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil -
 del Primer Circuito.

Tribunales Colegiados informe 1973 pagina -
 12 (38).

38. Marco Antonio Téllez Ulloa.
 Jurisprudencia Mercantil Mexicana
 Apendice 1, 1984 pagina 730
 Editorial Libros de Mexico, S. A.

Por otra parte la dependencia gubernamental se excede en sus facultades en cuanto el legislador en materia de -- limitación de la responsabilidad de los portadores, como se aprecia en la cláusula séptima, siendo lo correcto que la autoridad -- administrativa que concede la concesión solo debe de sancionar -- una falta administrativa y no determinar la responsabilidad del -- portador ya que es materia judicial o bien señalar la responsa -- bilidad administrativa que surge de la concesión.

RESPONSABILIDADES DEL PORTEADOR POR PERDIDAS, DESFALCOS
O AVERIAS DE LAS MERCANCIAS.

LEGISLACION APLICABLE

Antes de entrar al tema principal del presente estudio de la responsabilidad de las empresas del servicio público - federal derivadas del contrato de transporte en carreteras, es necesario establecer que régimen lo regula es decir que ordenamiento es el aplicable en primer termino en el contrato de transporte federal.

En primer término observamos que el Código de Comercio contempla un capítulo que regula el contrato mercantil de transporte terrestre (art. 576 al 604), en forma general o sea que no distingue que sea federal, estatal si no que se refiere a toda clase de transporte. Por otra parte el Código Civil también regula el contrato de transporte en sus artículos 2646 al 2665, y en este caso es cuando es celebrado entre particulares también se puede dar en una forma mixta o sea que por una parte son civiles y por la otra parte contratante son mercantiles.

Por lo que respecta a las empresas concesionarias del servicio público federal de transporte existe la ley específica para la explotación de vías generales de comunicación la cual contempla disposiciones en que reglamenta al contrato, por lo que es necesario establecer que ordenamiento es en primer término aplicable.

Respecto a las empresas concesionarias para la explotación de las vías generales de comunicación, el ordenamiento aplicable es en primer término la Ley de Vías Generales de Comunicación, Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, leyes especiales, por disposiciones administrativas y de acuerdo al artículo 4 del ordenamiento que en primer término señalamos indica 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:

- 1.-Por los términos mismos de las concesiones y los contratos.
- 2.-Por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales.
- 3.-A falta de disposiciones de esta legislación, por los preceptos del Código de Comercio.
- 4.-En defecto de unas y de otros, por los preceptos de los Códigos Civil del Distrito Federal y de Procedimientos Civiles; y
- 5.-En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata.

Rodríguez y Rodríguez señala que el orden de prestación y primacía de las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, solo tiene aplicación en los contratos que se realizan en ocasión de transportes efectuados sobre vías generales de comunicación. Para los demás contratos se aplica principalmente el Código de Comercio Mexicano, estando de acuerdo con el criterio anterior ya que el principio de responsabilidad de las empresas concesionarias para la explotación del servicio público federal queda debidamente establecido en la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos, como se ha venido asen-
tando anteriormente. Por otra parte y tomando en consideración que cuando existe una controversia relacionada con el contrato de transporte y en la que interviene una empresa concesionaria o per

misionaria de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es aplicable el ordenamiento del que estamos hablando así también se aplica el Código de Comercio que aparentemente se contrapone con la ley respectiva y lo veremos en el inciso correspondiente a la responsabilidad de los concesionarios así también en atención a lo anteriormente expuesto y considerando que el contrato de transporte es materia mercantil considero que cuando intervenga una empresa concesionaria la controversia de que se trate debe de ventilarse en primer término en la vía administrativa.

Actualmente el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación en su precepto 252 faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes si las circunstancias lo requieren establecer una sección de reclamaciones y ajustes, la cual tendrá por funciones principales recibir y tramitar las quejas que los usuarios del servicio público presenten contra las empresas concesionarias, efectuar los ajustes y formular las liquidaciones de las responsabilidades en que las empresas porteadoras incurrieren en la ejecución de los servicios, sin perjuicio de la intervención que conforme a las leyes correspondan a las autoridades judiciales. Conforme a esta disposición se aprecia que el legislador fue débil ya que no legisló a rango de ley esta facultad motivo por el cual actualmente es materia de conflicto ya que los casos en que la Secretaría conoce del conflicto contractual los concesionarios interponen excepciones de falta de competencia para resolver el conflicto y en los casos en que la autoridad judicial conoce del asunto interponen las excepciones correspondientes de no haberse agotado el recurso administrativo así como el no sujetarse a las disposiciones del Código de Comercio por ser concesionarios del servicio público. Motivo por el cual sostengo que debe establecerse a nivel de ley el procedimiento administrativo para resolver los conflictos que se susciten en el contrato de transporte asimismo se debe de establecer en el Código de Comercio

la obligación de tramitar en primer término la controversia en el área administrativa o en su caso la modificación del capítulo del contrato de transporte en el Código de Comercio.

TARIFAS

Las actividades en que se hacen consistir la explotación de las vías generales de comunicación están sujetas a diversas normas y disposiciones jurídicas que obviamente tienen vinculación estrecha con los medios de transporte y servicios públicos que se explotan, tal y como se menciona en el artículo 50 "la explotación de Vías Generales de Comunicación, objeto de concesión o permiso, será hecha conforme a horarios, tarifas y reglas autorizadas previamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes". Se regulan asimismo los casos de revisión, aprobación y modificación de tarifas y se forma una comisión consultiva integrada por representantes de varias dependencias oficiales y organizaciones privadas (artículo 49 Ley de Vías Generales de Comunicación), que determinen su propio reglamento. La comisión en cuestión se justifica toda vez que el aspecto tarifario forma parte de uno de los elementos indispensables para la correcta explotación de los servicios, como lo es, el equilibrio financiero de la empresa y donde el factor incide en forma definitiva.

La Ley de Vías Generales de Comunicación consigna en su artículo 57 un dispositivo jurídico, sin el cual no le sería dable a las autoridades el llevar a cabo o introducir modificaciones a las condiciones de operación de las vías, medios y servicios en virtud de los constantes cambios, alteraciones y nuevas demandas que se presentan en esta materia, es decir, que en este dispositivo es posible para el Estado fijar unilateralmente determinadas modalidades y condiciones para proteger y titular el bien jurídico más

importante que en este caso es el interés público, en beneficio de la coactividad y de los usuarios de los servicios. Al realizar los conceptos de utilidad y servicios públicos. Se ha examinado lo que implica el término interés público, por lo tanto, estas modalidades no están sujetas a otras limitaciones que las de carácter constitucional estricto.

Se ha observado la importancia que representa que el Estado regule entre otras cosas las tarifas como elemento esencial del equilibrio y consecuentemente de la economía financiera en la operación y explotación de los servicios.

Es importante el criterio vigente que sostiene la legislación mexicana, en cuanto a que el régimen de tarifas es ajeno a los elementos contractuales que conforman esa parte de la concesión; en este caso específico el Estado a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la que tiene a su cargo la aprobación de todas las tarifas que se cobren por la prestación de los servicios públicos, a cargo de particulares y asimismo que estas tarifas estarán sujetas a ser revisadas o canceladas en los términos que ordene la misma Secretaría.

Para no profundizar mayormente sobre la naturaleza jurídica de la tarifa, por ser éste tema para un análisis independiente y para el presente estudio sólo se señalarán los puntos principales rectores en materia tarifaria:

- 1.- La tarifa uniforme y cierta es elemento esencial de la organización de un servicio.
- 2.- Las tarifas no tienen carácter contractual, es un acto reglamentario de la administración pública sobre el precio del servicio para el usuario.

3.- La tarifa puede ser modificada en todo momento, sobre las bases determinadas en la concesión.

Todas las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación en cuanto al monto de las tarifas quedó consagrada de los artículos 55 al 61, sustentándose en este articulado diversos principios; tales como la facultad de la Secretaría de ser la Autoridad a quien corresponda aprobar la tarifa que se debe formular aplicando igualdad de tratamiento a los usuarios; la obligación a cargo de las empresas de dar publicidad a las tarifas aprobadas; eliminar las tarifas de competencia excepto en los casos de concurrencia no sujetas a la Ley, ya que ésta sustenta la idea de coordinar ante todo los servicios de las empresas.

La vigencia de las tarifas normalmente es indefinida pero puede llevarse a cabo las revisiones dentro de cierto término cuando así lo justifique el interés público, toda vez que las tarifas deben regir por plazos que permitan conocer resultados de su aplicación tanto para beneficiar a las empresas concesionarias como al público usuario. Dentro del criterio sostenido por la Ley de planificar la explotación de la Ley de Comunicación, se dan atribuciones a la autoridad administrativa para que conforme al interés público, dicte las medidas que estime convenientes en materia de tarifas para lograr la especialización del transporte entre diversas empresas porteadoras que realizan el servicio, se lo queda señalar que la existencia de tarifas aprobadas oficialmente a las empresas que prestan servicio público concesionados, impide que puedan configurarse las presunciones de la existencia de monopolios en estos casos, ya que son actividades que se realizan mediante vigilancia o intervención en las que se algún modo participa el Estado, porque si a éste correspondiera en todo caso apreciar la prueba en contrario debe asentarse que en el mismo poder público radica la facultad de declarar la ausencia -

de aeropuertos en los casos en que intervenga.

Los ámbitos dispositivos legales relativos al aprovechamiento de las vías se hace extensivo a las responsabilidades de las empresas porteadoras por pérdidas o averías, retraso en el transporte por causas que les sean imputables y los casos de excepción. Lo anterior es consecuencia de la falta de disposiciones en el pasado respecto de la responsabilidad de las empresas hacia sus usuarios, por lo que da la autoridad administrativa a tratado de regular conforme a bases más acordes con su naturaleza y no exclusivamente a la legislación común.

En criterio del sustentante la autoridad administrativa al regular la tarifa y las limitantes responsabilidades de los concesionarios o permisionarios, no distingue si es pérdida o avería lo ha hecho sin base legal alguna, contraviniendo las disposiciones reguladoras de las tarifas como es el caso en la clasificación de la tarifa ordinaria que aparecen mencionadas en la cláusula 8a. que se transcribió en el capítulo correspondiente al contrato de transporte en la Ley de Vías Generales de Comunicación y 4a. regla de aplicación de tarifas generales de autotransporte de carga de consignación o permiso federal que dice "si el remitente desea que el porteador asuma la responsabilidad por un valor que él declare para la mercancía y que cubra toda clase de riesgos, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor se aplicará la tarifa ordinaria que es la que establece un cargo de \$ 0.30 por cada \$ 100.00 del valor declarado de la mercancía. Así también la autoridad administrativa se excede en sus facultades al establecer la limitante de responsabilidad establecida en la cláusula 7a. de las condiciones bajo las cuales se realiza el transporte y regla 4a. párrafo 2o. de las reglas de aplicación de tarifas que señala "cuando se aplique la tarifa más baja que la ordinaria, la responsabilidad del porteador queda expresamente limitada a \$ 800.00 por tonelada, cuando se tra-

te de embarques cuyo peso sea mayor de 200 lbs. y por \$ 200.00 por remesa cuando se trate de embarque con peso hasta de 200 - Kgs. Como se puede apreciar la autoridad administrativa se excede en sus atribuciones desde el momento en que le fija sobre la responsabilidad de las porteaduras en cuanto a la limitante de dicha responsabilidad por el solo hecho de pagar el cliente una tarifa más baja que la mal llamada ordinaria ya que esta no existe como se ha estipulado en este inciso.

RESPONSABILIDADES SEÑALADAS EN LA LEY DE
VIAS GENERALES DE COMUNICACION Y REGLA -
MENTO DEL CAPITULO DE EXPLOTACION DE - -
CAMINOS.

Como en todo contrato existe la posibilidad de que una de las partes, no cumpla con su obligación por lo cual existen medidas para obligarlo a cumplir o castigar el incumplimiento, en el servicio de transporte público es muy frecuente que los concesionarios o permisionarios incurran en una responsabilidad por lo consiguiente vamos a ver cuales son las responsabilidades que mayormente se presentan en el contrato de transporte.

Vivante el estudiar la responsabilidad del porteador concreta en 2 hipótesis que son: " del incumplimiento de la obligación típica del transporte y el incumplimiento de la obligación de custodia.(39)

La primera se refiere a la ejecución del transporte (entrega de las cosas en el lugar del destino) después del conocimiento de los términos de entrega. 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 éste sea realizado totalmente), respecto a ésta última hipótesis el mismo autor llegó a 3 conceptos de responsabilidad - 1).- 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 conexión también de incumplimiento de la prestación típica del transporte. 2).- Al caso en que el porteador aún entregando las cosas recibidas en consignación, los entregue distintamente en su calidad de sustancia o de forma. - - Rodríguez y Rodríguez al estudiar la responsabilidad del porteador lo hace desde el punto de vista de la empresa dado el carácter de la misma, la responsabilidad de éstas comprende la derivada de un hecho cualquiera de sus empleados. El tratadista tam -

bien coincide con el criterio anteriormente señalado, sosteniendo que los casos que pueden presentarse son: I) Pérdida total o parcial de las cosas transportadas. II) Averías y retrasos. Con lo anterior podemos señalar que la responsabilidad que mayormente se presenta en los porteadores son estas tres.

El Código de Comercio regula la obligación del transportista en su artículo 590 con fracciones II, IV, VI y IX. La Ley de Vías Generales de Comunicación establece el principio de responsabilidad de las empresas concesionarias o permisionarias por pérdida o avería que sufren los efectos transportados, estableciendo las naturales excepciones derivadas de hechos del propio usuario o de las circunstancias especiales que así lo ameriten, por la naturaleza de la carga, también contempla la responsabilidad de las empresas porteadoras, por el retraso en el transporte, por causas irreputables a éstas, las cuales analizaremos más adelante.

CONCEPTOS DE PERDIDA, AVERIA Y RETARDO

Para Vivante la pérdida " se verifica en todos aquellos casos en que la entrega de las cosas confiadas al porteador llega a faltar al destinatario en el lugar del destino, en todo o en parte por cualquier causa efectiva destrucción de las cosas, por acción interna o externa ". (40)

39.- Boleffio, Rocco Vivante, Derecho Comercial, Tomo XII " Del Contrato de Transporte " Vol. 1 Pagina 380, Edición Ediar, Soc. Anon Editores, Buenos Aires. 1949

40.-Opus Cit. página 240.

Rodríguez Rodríguez señala " que la pérdida total o parcial se da cuando hay extravío de los objetos de modo que el porteador se encuentra imposibilitado de cumplir la obligación de entregarlos. (41)

De los dos conceptos anteriores se puede -- decir que pérdida total es cuando el porteador no entrega al destinatario las cosas que el remitente depositó para su transportación, esta pérdida total se dá aún existiendo las cosas pero que no pueden ser utilizadas para lo cual fueron elaboradas. También -- existe pérdida cuando el plazo que la Ley marca ha transcurrido -- en exceso para la entrega de las cosas. " La carga que una empresa no pueda entregar dentro de los 30 días siguientes a la conclusión del plazo en que debió haberlo hecho, se considerará como pérdida y ello dará lugar a responsabilidades que establece la -- Ley " (Artículo 84 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

Pérdida Parcial.- Se dá cuando el peso en la medida o en el número de las cosas entregadas en el lugar de destino, hay una disminución respecto de las cosas expedidas considerando la presente definición si debe tener en cuenta el cuadro de mermas que la autoridad de cada medio de transporte tiene previsto ya sea en el transporte carretero, ferrocarrilero, marítimo y aéreo, ya que con este cuadro de mermas el transporte no responde por ésta pérdida y va a riesgo del propietario de la carga.

Avería.- (42) Para Vivante consiste en cualquiera alteración de las cualidades externas e internas de las cosas transportadas por lo cual la utilidad de las cosas sufren una disminución en las averías externas, deben considerarse siem --

pre inmediatamente reconocibles. Las internas deben en principio considerarse irreconocibles, sin apertura de los tultos salvo casos excepcionales en los que pueden ser reconocidas por la disminución del peso, por el olor, por infiltraciones, etc. " Para Rodríguez y Rodríguez la avería y la pérdida son lo mismo y confunde si por avería se entiende el deterioro, merma o corrupción de las cosas atribuidas a causas internas y externas. Tal vez la única diferencia pudiere establecerse diciendo que la avería afecta a las cosas en su sustancia, en tanto que la pérdida las afecta en su cuantía. (43)

De estas dos definiciones consideramos que la primera es la que se ajuste a la avería no estando totalmente de acuerdo con la definición del maestro Rodríguez, ya que un concepto propio la pérdida y la avería no se pueden confundir, lo que como ejemplo podremos que si se transporta una maquinaria y ésta es golpeada y no queda inservible y solo se daña en una de sus partes la responsabilidad del porteador es solo pagar la pieza dañada y no toda la máquina.

Retraso.- El concepto que de Vivante es " el que se presenta en los casos en que el porteador no pone a disposición del destinatario en el lugar de destino las cosas transportadas dentro de los términos de entrega legal o contractualmente determinados. (99)

Considerando que la Ley de Vías Generales de Comunicación establece el principio general de que las empresas de vías generales de comunicación son responsables de las

pérdidas o averías que sufran los efectos que transporten procede -
 remos a analizar las excepciones que a concepto nuestro son 4 y son
 1).- Excepción de responsabilidad de las pérdidas o averías. 2) -
 Excepción de limitación de responsabilidad en cuanto a tarifa. 3).-
 Limitación legal. 4).- Limitación de responsabilidad convencional.-
 Enseguida se analizara cada una de ellas.

1.- Las empresas de vías generales de comu -
 nicación no son responsables de las pérdidas o averías que sufran -
 los efectos que transporten, cuando sea: a) Por culpa o negligencia -
 del remitente. Se presenta cuando a petición escrita del remi -
 tente se transporten las mercancías en vehículos no adecuados, -
 cuando se despachen sin el embalaje adecuado. (Artículo 71 frac -
 ción I y II de la Ley de Vías Generales de Comunicación)

b) Por vicio propio.- Existe éste cuando la
 pérdida o avería sea imputable y así se prueba, a la naturaleza -
 de las cosas, las empresas deberán formar la tabla de las mercan -
 cías que deben considerarse sujetas a merma o pérdidas. En estos -
 casos, las empresas deben considerarse sujetas a merma y tomando -
 en cuenta su naturaleza, la estación y demás circunstancias que -
 puedan influir, fijarán la proporción de la merma de la que no --
 serán responsables y aunque la merma exceda de lo normal, tampoco
 serán responsables las empresas si los objetos fueron cargados --
 por el remitente o descargados por el consignatario. Se debe ca -
 ñalar que en caso de pérdida total el porteador no tiene derecho -
 a reducir su responsabilidad por causa de merma, Artículo 71 frac
 ción III del ordenamiento citado. En materia de autotransporte --

la autoridad administrativa no tiene registrada ninguna tabla de mercancías que deben considerarse sujetas a merma. Los casos que se presentan se van resolviendo tomando en consideración lo señalado en el Reglamento de Ferrocarriles o Marítimo.

c) Los artículos de naturaleza peligrosa -- como explosivos, sustancias inflamables o corrosivos.

d) Caso fortuito o fuerza mayor.- La no -- responsabilidad del porteador por caso fortuito es un problema -- de hecho y por consiguiente se requiere de pruebas. La fuerza -- mayor equivale a un suceso exterior ocasionado sin culpa del porteador.

2.- Excepción de limitación de responsabilidad en cuanto a tarifa.- Rodríguez y Rodríguez clasificó la limitación convencional " con lo dispuesto por el artículo 69 de la Ley en comento, dando la razón de la situación de monopolio en -- que se encuentran las empresas porteadoras obliga a que el Estado intervenga para proteger a los usuarios de las pretensiones -- excesivas de las mismas. Si este materia fuera libremente conveniente, pronto se llegaría a una situación semejante a la que en -- el mundo existe en materia de transporte marítimo en las que las grandes compañías de navegación imponen a los cargadores cláusulas que en la práctica equivalen a la irresponsabilidad de tales -- empresas".

Conforme al razonamiento que el maestro da para clasificar este limitante en convencional no estando totalmente de acuerdo, toda vez que el artículo 69 señala " las empresas de transporte no tienen derecho para limitar las responsabilidades 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; II.- Aquel en que la tarifa sea reducida por que la empresa queda relevada de responsabilidad o limitada ésta, por retardo que le sea imputable en la entrega de la mercancía. En cualquiera de los casos a que se contraen las fracciones anteriores, es condición indispensable que la tarifa reducida a que los mismos se refieren, existe 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 u otra tarifa." Como se desprende del mismo precepto es una excepción de responsabilidad en cuanto a tarifa, ya que si bien es cierto que el Estado protege al público usuario en cuanto a que éste escoja la tarifa que más le convenga y así responsabilizar a la empresa en caso de pérdida pague el valor real de la mercancía transportada o uno menor, notese que el transportista no tiene intervención en cuanto a que el usuario escoja la tarifa que más le convenga a éste. Por lo tanto no puede clasificarse esta excepción como convencional ya que la empresa no conviene con el usuario ya que está obligado a aceptar la tarifa que escoja éste y estén autorizados por la autoridad.

En cuanto a la existencia de las dos tarifas la Autoridad administrativa trata de que existan éstas, publicando la tarifa general y con una regla de aplicación de tarifas crear la tarifa ordinaria definiéndola como aquella que establece un cargo de 0.30 por cada 100 del valor declarado, al respecto es importante conocer el significado que la Real Academia Española da a la palabra de "cargo" (de cargar) M. Acción de cargar.- 112. Carga o peso. En las cuentas conjunto de actividades de que uno debe dar-

satisfacción. (45) Conforme a este concepto se debe entender que -- aplicado en la forma que la usa la autoridad administrativa este -- dando a entender que es un cargo adicional, y debe entenderse que -- se esta pagando un cargo más de lo que es la tarifa, o sea un sobre flete.

3.- Limitación legal.- El artículo 72 de la Ley de -- Vías Generales de Comunicación señala "la responsabilidad de las -- empresas porteadoras quedará limitada en los siguientes casos: Cuan -- do el remitente declare una mercancía que cause importe inferior -- al que causaría la realmente embarcada, la responsabilidad será por -- la mercancía declarada y cuando el remitente declare una mercancía -- diferente y de un valor superior a la realmente embarcada, la res -- ponsabilidad será por la mercancía contenida en la carga".

4.- La limitación de responsabilidad convencional, -- para Rodríguez y Rodríguez, ésta responsabilidad esté determinada -- en los artículos 71 y 80 de la Ley en comento.

Por otra parte considero que la clasificación que dá -- es la correcta ya que el segundo artículo señala "salvo pacto en -- contrario" con lo cual esta dando a las partes a pactar circunstan -- cias que le favorezcan a ambos ya que de otra manera no es muy cla -- ro lo que el legislador quiso decir con "salvo pacto en contrario"; -- por lo que es muy importante conocer el análisis que se hizo en la -- Cámara de Diputados cuando se trató este artículo.

45.- Diccionario de la Lengua Española
Vigésima Edición, Tomo I Madrid 1984
Editorial Graficos de la Editorial Espasa- Calpa, S.A.

"Artículo 80.- Salvo pacto en contrario.
 . . . (ley) Esto a discusión. El C. Sánchez Flores: Desearía preguntar que quiere decir "salvo pacto en contrario". El C. Lombardo Toledano Luis; Esta comisión informa que hay transportes que sí -- hacen mediante el consentimiento de los transportadores en que la empresa no se compromete a pagar daños y perjuicios, tales como el transporte de frutas que son susceptibles de echarse a perder rápidamente, cuando transporten por ejemplo huscales llenos de pollos en buenas condiciones de transporte o cosas similares en esas condiciones la empresa no se compromete a pagar los daños y el remitente acepta esa falta de responsabilidad de la empresa.- El C. -- Sánchez Flores: yo desearía compañero una cosa que en todo caso -- esas excepciones se hicieran con toda claridad con objeto de que el público no estuviera sujeto a que cuando le dieran simplemente un -- talón con determinadas excepciones, el tuviera que aceptarlo cuando ya se lo daban en el camino.

El C. Lombardo Toledano Luis: Los talones que --- expiden las empresas de transportes están aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

El C. Sánchez Flores: yo pido concretamente que -- se quite esa excepción y en todo caso que se aclare.

El C. Lombardo Toledano Luis: No es posible ha -- cer esa excepción, porque las partes contratantes pueden relevarse de toda obligación, si ellas lo desean así. (46)

46.- Diario de Debates de la Cámara de Diputados de fecha 14 de -- diciembre de 1939.

Como se puede apreciar con la transcripción anterior en este caso se prevé que el artículo que se analiza si es correcto en cuanto se pague un sobrefflete o seguro de la carga.

5.-Responsabilidades por el transporte de pasajeros.-Como se ha señalado anteriormente la legislación actual en marca tres tipos de responsabilidad que son imputables fundamen talmente a las empresas concesionarias y permisionarias del ser vicio público de autotransporte y estas son daños a pasajeros - a la carga y equipaje facturado. Los daños a pasajeros con moti vo del transporte implica responsabilidad para el transportista por la muerte o lesiones sin que puedan limitar en ninguna forma su responsabilidad por tal motivo la regla general es que di chos daños sean el resultado de hechos ocurridos durante el pe ríodo desde el momento en que el pasajero aborda el vehículo -- hasta su descenso, ya sea por terminación del viaje pactado o - en el caso de una parada forzoza o accidental.

La limitación de responsabilidad que la ley pre viene en beneficio del transportista no será efectiva si los da ños son el resultado de actos dolosos de la empresa, de sus de pendientes o empleados.

Se previene asimismo la obligación de la empres a indemnizar al pasajero en el caso de retraso y se encuentra regulada en el pago de una suma mínima igual al precio conveni do. En realidad en este caso, debemos de considerar que la ley se refiere al menoscabo del patrimonio del pasajero así como al perjuicio que pudiera sufrir éste en los términos del código ci vil vigente.

Sin embargo en la práctica es raro que se presenten reclamaciones por este concepto ya que los retrasos en el transporte se originan por infinidad de causas que conforme a las disposiciones legales, exoneran de responsabilidad a los concesionarios o permisionarios de los servicios.

Por lo que hace a los daños a carga y equipaje -- facturado se sigue practicamente las mismas reglas que en materia -- de carga.

Los limites de responsabilidad en estos casos no -- se aplicaran si la carga o equipaje facturado se transporta conforme a valor declarado en cuyo caso el limite de responsabilidad del -- prestador del servicio corresponderá a dicho valor.

Todo lo relativo a las indemnizaciones correspon -- dientes por los daños causados se sujetará a las disposiciones que -- por la materia tiene el Código Civil para el Distrito Federal.

Habiendo establecido las causas de responsabili -- dad que marca la Ley de Vías Generales de Comunicación y su Regla -- mento, procederemos a estudiar las indemnizaciones que impone la -- misma Ley citada.

Para el caso de retraso el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos en su artículo 106 señala: " En la eje -- cución del transporte de carga los plazos no excederan de los que -- a continuación se expresan.

Plazo de expedición un día, recorrido, por cada fracción indivisible de 200 Km, un día. Entrega un día. Si se trata de transporte -- combinado que hacen transbordo, un día para la transmisión. Si el -- transporte se hace total o parcialmente en caminos no petrolizados el computo se hará por fracciones indivisibles de 150 Km. por día. En el caso de que la empresa porteadora se lleve más tiempo en la ejecución del transporte, su responsabilidad será como lo señala -- el artículo 146 que ordena " en caso de emplearse en la ejecución -- del transporte mayor tiempo que el establecido en este reglamento -- la empresa perderá una parte del flete, en las siguientes propor -- ciones: 1.- Por un retraso de 5 días el 5%; de 5 a 10 días el 15% -- de más de 10 días el 30%. Tendrá además la obligación de resarcir -- los daños y perjuicios que hubiere ocasionado por dicha causa. -- El concesionario no responderá por la tardanza si probare que pro -- vino de caso fortuito o de fuerza mayor o de un hecho del remitante o del destinatario. Si el transporte fuere pagado la empresa -- deberá de devolver la parte del flete que corresponda conforme a -- éste artículo. Si fuere por cobrar hará la bonificación correspondiente al practicarse la liquidación de partes.

En los casos de pérdida vemos que cuando -- se tipifica la limitante que establece los artículos 69 y 80 de -- la Ley, el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, es -- tablece en su artículo 135 la indemnización que deben pagar los -- concesionarios en caso de pérdida extravió de la carga será equi -- valente 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 factu -- ras comerciales y, en su defecto, el que a juicio de peritos de --

signados por las partes o por el Departamento de Tránsito Federal (hoy Dirección General de Autotransporte Federal) hayan tenido los efectos en el tiempo y lugar de la entrega.

Para los casos de averías o daños el mismo Reglamento en sus artículos 136 y 137 señalan:

"Artículo 136.- Cuando el efecto de las averías o daños sea solo disminución en el valor de las cosas, la obligación de la empresa se reducirá a abonar lo que importe el monos cabo. Si las partes no se pusieren de acuerdo a este respecto, se procederá como se dispone en el artículo anterior".

"Artículo 137.- Si por causa de la avería, los efectos quedasen inutilizados para la venta o consumo o para el uso a que estuvieren destinados, el consignatario no estará obligado a recibirlos y podrá dejarlos a la empresa y exigir su valor al precio corriente en el día y lugar de la entrega. Si entre los generos y objetos averiados se hallaren algunas piezas en buen estado y sin daño alguno tendrá efecto la disposición del artículo anterior respecto a lo deteriorado y el consignatario recibirá los que esten indemes, si la separación pudiere hacerse por piezas distintas y sueltas, sin que se divida en partes un mismo objeto o un conjunto que forme un todo.

En las indemnizaciones a los pasajeros y de sus pertenencias. Por disposición expresa de la propia Ley, la responsabilidad que se impone al porteador es objetiva en los términos del Código Civil, estando obligado a cubrir los daños y perjuicios que se causen con motivo del transporte, lo cual es congruente con los dispositivos consignados en el código citado.

Conviene destacar que el reglamento en vigor data del año de 1933 por lo que su ausencia no permite dar debido-

cumplimiento a los preceptos de ley que norman el llamado seguro del viajero, sobre todo apartir de la reforma del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación publicado en el Diario Oficial del 21 de enero de 1985 en el que se establece que los concesionarios o permisionarios del servicio público del transporte de pasajeros estan obligados a proteger a los viajeros y sus pertenencias de los riesgos que puede sufrir con motivo de la prestación del servicio. La protección que al efecto se establezca deberá ser suficiente para cubrir cualquier responsabilidad objetiva del transportista y amparará los daños y perjuicios causados al viajero o a su equipaje y demás objetos de su propiedad o posesión que se registren al abordar el vehículo. La protección de referencia podrán efectuarla los concesionarios por un contrato de seguro o mediante la constitución de un fondo de garantía sujeto a las medidas que dicte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La indemnización por la pérdida de la vida del pasajero será por una cantidad minima a setecientas treinta veces el salario mínimo, en cuanto a la indemnización por lesiones deberá cubrir totalmente los pagos que se originen por la asistencia medica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia no podrán exceder del monto que corresponda a la indemnización por muerte. Mientras dure la inhabilitación el pasajero tendrá derecho al pago del salario mínimo vigente en la zona donde presta sus servicios. Al declararse la incapacidad permanente, si resulta total el pago por rehabilitación será la que corresponda a muerte. Los aparatos de prótesis que requiera el viajero para su rehabilitación, serán cubiertos por la aseguradora o por el prestador del servicio público, en el plazo que se fije por la

autoridad médica competente, el pago por cualquier indemnización - se hará en un plazo no mayor de 30 días.

Lo anterior se aplica casi exclusivamente en materia de transporte terrestre, ya que el transporte por agua o -- aéreo se sujeta también a disposiciones y reglas que se contienen en los tratados internacionales respectivos. Por otra parte, la - falta de disposiciones legales, sobre todo de carácter reglamen - terio, impide que los usuarios que resulten afectados con motivo - de los daños o perjuicios que se causan, reciban oportunamente la - indemnización correspondiente, lo que en una gran mayoría de los - casos no llegan jamás a menos de éstos.

En los casos de pérdida de equipaje el monto de - la indemnización correspondiente a la pérdida de cada bulto o - - atado, que sea registrado al abordar el transporte será por la -- cantidad de \$ 5,000.00.

En los casos del servicio exprese (paquetería) el - reglamento en comento en su artículo 147 señala "al servicio de -- express serán aplicables las disposiciones relativas del transpor - te de carga con las excepciones siguientes: I.- Los plazos para la - ejecución del transporte se reducirá a la mitad de lo señalado el - de carga, pero el porteador disfrutará de un día para recibir los - efectos y un día para entregarlos. II.- Las tarifas no podrán exce - der del doble de las que se apliquen en el servicio de carga. - -- III.- Los objetos y carga deberán entregarse salvo pacto en con -- trario, en el domicilio de los destinatarios. IV.- El remitente -- declarará el valor de los efectos que entregue al porteador, sin - embargo, el transporte de paquetería y pequeños bultos podrá ha -- cerse bajo la denominación general de encargos, en cuyo caso no --

estará sujeto a la declaración del valor, se presentarán embalados bajo cubierta sellada y su peso no podrá exceder de 25 Kg. -- La responsabilidad del porteador en estos transportes de "carga" estará limitada a la suma de \$ 50,00 por bulto y la tarifa -- será más baja que para el servicio ordinario de expresa.

Todas estas responsabilidades se encuentran dentro del Derecho Administrativo y por tal motivo su incumplimiento esta sancionado conforme se vera enseguida:

La medida coactiva que la autoridad administrativa tiene prevista para los casos de pérdida es que vencido el -- plazo otorgado para el pago y si el porteador incurre en mora se -- le impondrá una multa de \$ 200.00 a \$ 2,000.00 y se señalará un -- término razonable de 3 días para que se haga el pago de la indemnización. Si este requisito no fuere atendido, se procederá a -- declarar administrativamente la caducidad de las concesiones. -- (Artículo 135 del citado Reglamento)

En los casos de avería o daños.- La sanción que -- se marca para estos casos, se procedera como se dispone en el -- artículo antes señalado, pero la multa que se imponga, llegado el caso se reducirá en un 50% y el procedimiento de caducidad no -- podrá iniciarse sino después de que se hubiere impuesto una nueva sanción igual al duplo de la primera, a los concesionarios remisos (artículo 136 del Reglamento del Capítulo de Explotación -- de Caminos).

Para los casos de incumplimiento de las indemnizaciones por pérdida de la vida o lesiones. La ley prevé que los responsables garanticen con bienes de su propiedad el cumplimiento. (artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

DIFERENCIAS ENTRE EL CÓDIGO DE COMERCIO;
LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION -
Y SUS REGLAMENTOS

Como ya se vió en los incisos anteriores el contrato de transporte es netamente mercantil motivo por el cual regula las obligaciones contractuales del remitente con el transportista; y el transportista con el destinatario. También se vió que cuando se trata de un transporte concesionado para explotar las vías generales de comunicación la ley principal o especial es la Ley de Vías Generales de Comunicación que regula y establece la responsabilidad de los portadores administrativamente ahora bien en este aspecto considero que esta ley debe de imponer las sanciones que se establezcan en las concesiones tales como la caducidad, multas o garantías con bienes de la portadora.

Considerando que el Código de Comercio en su capítulo del contrato mercantil de transporte terrestre, trata en forma general el contrato de transporte sin distinguir modalidad especie o si se trata de un servicio federal, local o internacional-- por ejemplo los servicios de transporte concesionados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los concesionados por los Estados de la República o el Distrito Federal y por último -- los que se encuentran concesionados pero se rigen por acuerdos -- internacionales, y que si vemos en una forma superficial estos -- ordenamientos que regulan la concesión o autorización tal parece que el Código de Comercio no tiene aplicación alguna ya que la -- ley principal contempla disposiciones en cuanto a las obligaciones y responsabilidades por lo que en el presente estudio trataré de especificar en primer término que el Código tiene vigencia sobre el contrato y las leyes concesionarias solo tienen aplicación en cuanto a la responsabilidad derivada de la concesión.

Por otra parte en el presente trataré de resaltar las diferencias que existen en el Código de Comercio y la Ley de Vías Generales de Comunicación asimismo que existen disposiciones que en la actualidad ya no se dan dala a la evolución que el transporte en nuestro país a tenido.

Que en materia contractual el ordenamiento que rige es el Código de Comercio pero como ya se vió en el inciso de legislación aplicable cuando se trata de una empresa concesionaria del servicio federal se deberá de aplicar la ley de la materia la cual en ciertos aspectos se contrapone con el código. --- Por tal motivo vemos que en el Código de Comercio establece en la fracción IX del artículo 581 la indemnización que haya de --- abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto me---diare algún pacto. En la practica esta hipótesis que prevé el --- código no se da ya que en la ley de vías generales de comunicac---ción regula el término que dure la transportación asimismo sanc---ciona a los concesionarios el retraso del transporte en los terminos siguientes artículo 146 en caso de emplearse en la ejecu---ción del transporte mayor tiempo que el establecido en este re---glamento, la empresa perderá una parte del flete, en las siguientes proporciones: 1.-Por retraso de uno a cinco días, el 5%; de cinco a diez días, el 15%; de más de diez días, el 30% como se---puede apreciar ningún concesionario convendrá alguna indemniza---ción por retraso.

En nuestro código también se señalan las obliga---ciones que el porteador tiene y observamos que en la fracción ---II del artículo 590 establece concluir el viaje dentro del pla---zo estipulado, siendo esto a que se refiera el retraso con la ---pena de pagar, en caso de que el retardo sea imputable a este ---en este caso es inoperante si se trata de una empresa del servicio federal ya que no es un acto contractual el tiempo de la entrega en virtud de que la autoridad administrativa establece el

el tiempo de duración. Así también en la misma fracción del artículo en comento señala que el transporte se realice por el camino que señala el contrato a este respecto los concesionarios no pueden contractar una ruta ya que se encuentran sujetos a rutas-fijas que son determinadas por la autoridad administrativa.

En relación a la obligación que el Código de Comercio en los casos de pérdida o avería el precepto que se está estudiando en la fracción IV, consagra el principio de la responsabilidad ya que establece que el porteador debe cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las recibe hasta que las entregue a satisfacción del consignatario, en contrario sensu corresponde a el transportista responder de las pérdidas o averías que ocasione a la mercancía que recibe para su transportación hasta en tanto éste no la entregue a satisfacción del destinatario. En los casos en que exista pérdida o avería el Código tiene previsto las siguientes disposiciones: fracción IX -- Apagar 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 el lugar en que debía hacerse la entrega debiendo en este caso los peritos atender a las indicaciones de la carta de porte. Notése que la anterior disposición remite inmediatamente a determinar el precio de la mercancía a juicio de peritos, los cuales deben de atender lo señalado en la carta de porte a -- consideración del sustentante esta disposición debe de adecuarse a lo que establece la Ley de Vías Generales de Comunicación y su Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos en cuanto a la obligación de los concesionarios de indemnizar al usuario en caso de pérdida o extravío ya que se considera que esta es amplia en su parte relativa para determinar el valor de la mercancía ya que tacitamente remite al documento base del contrato en cuanto a determinar el valor por el valor declarado del remitente y en caso de que no exista este, conforme a las facturas comerciales --

y en caso de que no existan estas será a juicio de peritos.

Asimismo existe contradicción con el código y la Ley de Vías Generales de Comunicación con la carta de porte ya que en esta existen las condiciones de transporte y en su condición -- séptima señala que en caso de que se haya pagado una tarifa más baja que la ordinaria la responsabilidad del porteador se limita, -- notese que los tres ordenamientos contemplan tres casos distintos -- como ya se planteó anteriormente por otra parte cuando no existe -- el valor declarado y se debe de establecer el precio conforme a las facturas comerciales queda a cargo de la empresa porteadora la -- carga de la prueba, lo que considero que es la parte justa y correcta de nuestro derecho. En los casos de que un porteador objete las facturas comerciales se procederá a determinar el precio por conducto de peritos que toman en consideración el día y lugar de la -- entrega de la mercancía al porteador y conforme lo señala la Ley -- de Vías Generales de Comunicación contraponiéndose con el Código -- de Comercio ya que este señala que los peritos deben de considerar el día y lugar que devió entregarse la carga al destinatario, como se puede apreciar el primero señala que debe de ser día y lugar en que recibe la porteadora y el segundo el día y lugar de la entrega al destinatario por lo que considero que la correcta es la segunda ya que no causa perjuicio alguno al remitente caso contrario sería si la correcta fuera la primera ya que se pierde una proporción -- por el tiempo transcurrido.

Independientemente de las medidas coercitivas -- que la ley y su reglamento tienen para los casos de que las empresas porteadoras no cumplan con el pago de las indemnizaciones por pérdidas o averías de las mercancías u objetos que se entreguen para su transporte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con

forme lo estipulado en el artículo 152 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la L.V.G.C., en que se establece que los concesionarios deben de cumplir con la garantía antes de prestar el servicio, para garantizar a los usuarios el pago de las indemnizaciones para los casos que se analizan, como se puede apreciar este ordenamiento se encuentra más actualizado a la realidad del Código de Comercio por lo que considero como lo he venido sosteniendo que es importante realizar una profunda investigación en el ámbito del contrato mercantil de transporte terrestre ya que el actual no se encuentra considerado la evolución que ha tenido el transporte en general y no exclusivamente el federal ya que en todos los casos ya sea estatal o federal este reglamentado por la autoridad que concede o autoriza las cuales expiden sus leyes reglamentarias y que por el simple hecho de que la autonomía de expedir dichos ordenamientos existe una gran variedad de disposiciones que contemplan la responsabilidad de las porteadoras con motivo de las pérdidas, averías o retrasos y considerando que siendo un acto mercantil el contrato de transporte, el Código de Comercio debe de actualizarse de tal forma para ser utilizado en cualquier controversia que se sucite ya sea federal o estatal.

CADUCIDAD Y PRESCRIPCIÓN

La Ley de Vías Generales de Comunicación, así como sus reglamentos o disposiciones administrativas no previenen la extinción de responsabilidad del concesionario con motivo de las pérdidas o daños causados a las mercancías transportadas situación que nos hace recurrir al Código de Comercio en el cual se establece la extinción de responsabilidad del porteador en el artículo -- 152 en el que establece: la responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías se extingue: 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. Este mismo ordenamiento determina el tiempo en que comienza a correr el término. como se desprende en el artículo 593.- El tiempo de la prescripción comenzará a correr en los casos de pérdida, desde el día siguiente al fijado para su término de viaje y en los casos de avería, después de las 24 horas de la entrega de las mercancías, con el texto anterior es entendible que la persona que quiera reclamar algo solo tiene el plazo de seis meses sin embargo en el mismo Código de Comercio en el capítulo de la prescripción se establece otro término y así vemos que en el artículo 1043 fracción III señala en un -- año prescribirán todas las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre o marítimo.

Con lo anteriormente señalado, podemos indicar -- que el artículo 592 no regula la caducidad del derecho del consignatario, sino que se refieren a prescripción y según Rodríguez y -- Rodríguez en su obra de derecho mercantil indica que se establece una excepción a la regla general contenida en el artículo 1043 -- fracción III que ya transcribimos y agrega que es independiente el

derecho a la reclamación que tiene el consignatario de reclamar del porteador la pérdida o avería de las cosas transportadas en lo que ha preconstitución de la prueba se refiere.

La falta de un criterio uniforme en el manejo de la prescripción y caducidad a originado que frecuentemente se confunda, por lo que trataremos de establecer conclusiones generales que nos permitan diferenciarlos de una forma clara y precisa, dado la importancia y trascendencia que tiene en el derecho.

CONSIDERACIONES TEORICAS

LA PRESCRIPCION

CONCEPTOS: De acuerdo con la doctrina, la prescripción es la acción y efecto de adquirir una cosa o un derecho por la virtud jurídica de su posesión continuada durante el tiempo que la ley señala, o es la pérdida de un derecho por el transcurso de lapso señalado también a este efecto para los diversos casos. Etimológicamente, el vocablo latino "praescribere" significa señalar, ordenar o determinar algo, este es también su significado jurídico, pues por ella pueda señalarse, ordenarse o determinarse la titularidad y vigencia de algún derecho.

ELEMENTOS

- a).-La existencia de un derecho subjetivo;
- b).-El transcurso del plazo fijado por la ley;
- c).-Un acto o una abstención por parte de alguna persona.

d).-La finalidad, que consiste en dar solidez y certidumbre a la vida jurídica, y

e).-Que no se presente ninguna de las causas de interrupción de la prescripción que señalan las leyes.

CLASES: Lo anterior nos lleva a distinguir dos clases de prescripción, la positiva o adquisitiva, que es el medio para obtener la titularidad de los derechos reales por la posesión prolongada durante cierto tiempo, y la negativa o extintiva, conforme a las cuales todos los derechos son susceptibles de ser perdidos por inacción del titular de ellos durante el tiempo fijado por el derecho, (Valverde).

DIFERENCIAS ENTRE PRESCRIPCIÓN POSITIVA O NEGATIVA

a).-Por los hechos que las originan, para la primera se requiere un acto de posesión y para la segunda una abstención o inacción del titular del derecho;

b).- Por sus efectos, en la prescripción positiva la inacción del titular da lugar a la pérdida del derecho de propiedad pero simultáneamente nace un derecho a favor del poseedor, mientras que en la prescripción negativa tiene un doble efecto extintivo: La pérdida del derecho para su titular y la consecuente liberación del obligado;

c).- Por el ámbito, la prescripción positiva se da solo sobre derechos reales y la negativa alcanza a toda clase de derechos, lo mismo reales, como usufructo y las servidumbres, que personales.

LA CADUCIDAD

CONCEPTO.- Etimológicamente, la palabra latina "caductus" significa decrepito, muy anciano, perecedero, poco durable; caducidad es calidad de caduco. En su consideración más amplia, se trata de un hecho jurídico en cuya virtud se extingue o pierde un derecho. En sentido estrictamente jurídico, la caducidad se puede entender como una institución por la que la ley señala un término fijo para la duración de un derecho, de tal modo que transcurrido ese término no puede ya ejercitarse.

ELEMENTOS

- a).- La existencia de un derecho subjetivo;
- b).- El transcurso del plazo fijado por la ley;
- c).- Una abstención por parte del titular del derecho, y
- d).- La finalidad, que al igual que en la prescripción es dar solidez y certidumbre a la vida jurídica.

LA CADUCIDAD PROCESAL: La caducidad procesal, técnicamente denominada caducidad de la instancia, es un desistimiento tácito bilateral, puesto que las partes en el proceso lo han abandonado y no tienen interés en proseguirlo. Es oportuno establecer que la caducidad de la instancia no siempre produce la pérdida de los derechos de fondo, es decir, que la acción intentada en juicio puede replantearse en un proceso ulterior y distinto

sin menoscabo del transcurso de los plazos de prescripción. Generalmente, al decretarse la caducidad de un proceso se tiene a la prescripción como no interrumpida, esto es, como si no se hubiera presentado la demanda que inició el proceso en el cual la caducidad ha sido declarada.

El campo de acción de la caducidad es exclusivamente dentro del procedimiento, y la ley determina desde donde y hasta cuando se puede solicitar su aplicación, así como las circunstancias específicas que deben de existir. Solo produce efectos sustantivos de carácter procesal, y no de derecho sustantivo, aunque indirectamente si puede afectar los mencionados derechos en ciertos casos, como el que se da cuando habiendo caducado la segunda instancia, queda firme la primera y también la sentencia definitiva pronunciada en ella, en cuyo caso la parte apelante pierde definitivamente los derechos que hizo valer en juicio.

Para que dicho transcurso del tiempo produzca consecuencias es requisito indispensable que el procedimiento se halle paralizado voluntariamente, pues si la inmovilización obedece a causas ajenas a las partes como es el caso de fuerza mayor, la caducidad de la instancia no se produce; aquél abandono ha de ser por consiguiente una inacción; un caso omisivo, que tiene como efecto positivo la extinción del procedimiento.

Ahora bien, si el negocio está ya para sentencia entonces no hay abandono, atento a que ya agotaron las partes sus posibilidades de defensa y toca solo a los tribunales hacer la aplicación del derecho al caso particular sometido a su resolución.

Es oportuno establecer que la caducidad de la instancia no afecta al contenido del proceso, sino al procedimiento por ello la pretensión hecha valer queda imprejuogada, es decir - no produce la pérdida de los derechos de fondo y por consiguiente la acción intentada en juicio podrá replantearse en un proceso -- ulterior; sin embargo cabe aclarar primero que les está prohibido a las partes cambiar o modificar la causa de la acción, esto es, - el hecho generador del derecho que se hace valer en juicio, según do para hacer valer posteriormente la acción, la caducidad se debe haber operado en primera instancia y tercero al decretarse la caducidad de un proceso se tiene a la prescripción como no interrumpida, es decir, como si no se hubiera presentado la demanda - que inició el proceso.

LA CADUCIDAD DE LOS DERECHOS SUSTANTIVOS

La caducidad no es una institución exclusivamente procesal, pues existe la posibilidad de encontrar ejemplos de caducidades de tipo sustantivo.

De manera general, podemos decir que la caducidad, al igual que - la prescripción, tiene su origen en la ley; pero la libertad que - existe para contratar y la posibilidad de renunciar a los derechos subjetivos cuando con ello no se afecta el interés público, - permiten que las partes puedan establecerla mediante un acuerdo - de voluntades dando origen a la caducidad de los derechos sustantivos.

ASPECTOS COMUNES Y DIFERENCIAS ENTRE PRESCRIPCIÓN Y CADUCIDAD

De lo expuesto hasta este momento podemos señalar

como características comunes a ambas instituciones las siguientes:

- a).- En los dos casos su origen es la ley;
- b).- Ambas determinan previamente el tiempo en -- que puede ejercitarse un derecho; y
- c).- Las dos se refieren a la extinción de los de rechos fundada en el no ejercicio de los mis mos teniendo en cuenta su posible abandono -- por el titular.

Las diferencias que podemos anotar son:

1.- La prescripción tiene como única fuente a la ley, la caducidad se puede establecer por acuerdo de voluntades.

2.- El derecho de prescribir se puede renunciar, mientras que la caducidad es irrenunciable.

3.- La prescripción es un derecho dinámico y como tal puede oponerse como excepción a las pretensiones del -- acreedor, o bien ejercitarse como acción para obtener el reconocimiento judicial de ese derecho, por lo tanto, solamente opera a instancia de parte, aunque la única excepción de esta regla la encontramos en el artículo 104 del Código Penal para el Distrito Federal, que establece la prescripción de oficio. En cambio por lo que respecta a la caducidad, y en el caso concreto de la instancia, opera de pleno derecho, es decir por mera declaración del tribunal.

4.- La prescripción es susceptible de interrupción por sobrevenir alguna de las causas que señalan las leyes mismas que no se dan en el caso de la caducidad.

LA PRECLUSION

CONCEPTO: Entendemos por preclusión, la pérdida de los derechos procesales por no haberlos ejercido en la oportunidad que la ley de para ello.

DIFERENCIAS ENTRE CADUCIDAD Y PRECLUSION

La institución de la preclusión se encuentra íntimamente ligada al concepto de caducidad procesal, pues ambas figuras tienen la misma naturaleza y esencia. La única diferencia que se presenta entre ellas es de agrado, ya que la caducidad podría considerarse como una preclusión máxima; pues si la preclusión se refiere a la pérdida de un derecho procesal, la caducidad se refiere a la pérdida de todos los derechos procesales por la inactividad total bilateral, una vez que transcurre determinado plazo que la ley señala.

REGLAMENTACION EN NUESTROS ORDENAMIENTOS LEGALES VIGENTES

LEY DE AMPARO.- Artículo 74 "procede el sobreseimiento:

(...) V.- (...) En los amparos en revisión, la inactividad procesal o la falta de promoción del recurrente durante el término indicado, producirá la caducidad de la instancia. En ese caso el Tribunal Revisor declarará que ha quedado -

firme la sentencia recurrida (...)".

El párrafo transcrito, comprende claramente las características de la caducidad de la instancia, referida a la duración que la ley señala para los derechos procesales.

LEY FEDERAL DEL TRABAJO.-- Artículo 725.-- "Se tendrá por desistida de la acción intentada a toda persona que no haga promoción sea necesaria para la continuación del procedimiento. No se tendrá por transcurrido dicho término si está pendiente de dictarse resolución sobre alguna promoción de las partes, o la práctica de alguna diligencia, o la recepción de informes o copias que se hubieran solicitado".

Se refiere en forma confusa al desistimiento de la acción, cuando en realidad la figura jurídica que contempla es la caducidad de la instancia, ya que textualmente se expresa que el supuesto de cuya realización depende la extinción del proceso es precisamente la inactividad de las partes prolongadas durante el tiempo señalado.

El legislador confunde acción con pretensión y desistimiento con caducidad. La sanción que establece este artículo al verificarse el supuesto, es independiente de la voluntad del actor e incluso del demandado, pues se trata de un imperativo procesal.

LEY FEDERAL DE LOS TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO

Artículo 140.-- "Se tendrá por desistida de la acción y de la demanda intentada, a toda persona, que no haga promoción alguna en el término de tres meses, siempre que esa promoción sea necesaria para la continuación del procedimiento.

El tribunal de oficio o a petición de parte, una vez transcurrido este término, declarará la caducidad.

No operará la caducidad aún cuando el término -- transcurra por el desahogo de diligencias que deban practicarse fuera del local del Tribunal o por estar dependientes de recibir se informes o copias certificadas que hayan sido solicitadas".

CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL.--Artículo - 1135 "Prescripción es un medio de adquirir bienes o de adquirir bienes o de librarse de obligaciones, mediante el transcurso de cierto tiempo, y bajo las condiciones establecidas por la ley".

Artículo 136.-- "La adquisición de bienes en virtud de la posesión, se llama prescripción positiva; la liberación de obligaciones por no exigirse su cumplimiento, se llama -- prescripción negativa.

Cabe recordar que al definir en la doctrina a la prescripción negativa se alude a la idea de la pérdida de derechos por lo que en estricto rigor el precepto debería referirse al titular de estos no al presunto beneficiario de tal situación.

CODIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS CIVILES.--Artículo 373.-- "El proceso caduca en los siguientes casos:

I.--Por convenio o transacción de las partes, y -- por cualquiera otra causa que haga desaparecer sustancialmente -- la materia de litigio;

II.--Por desistimiento en la prosecución del juicio, aceptado por la parte demandada;

III.-Por cumplimiento voluntario de la reclamación de la sentencia, y

IV.-Fuera de los casos previstos en los dos artículos precedentes, cuando cualquiera que sea el estado del procedimiento no se haya efectuado ningún acto procesal ni promoción durante un término mayor de un año, así con el solo fin de pedir el dictado de la resolución pendiente.

El precepto que se menciona no se refiere a la caducidad procesal en sus tres primeras fracciones, sino que técnicamente son causas de sobreseimiento.

LEY GENERAL DE TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO

Artículo 150.-"La acción cambiaria del último tenedor de la letra contra los obligados en vía de regreso, ca duca:

1.- Por no haber sido presentada la letra para su aceptación o para su pago, en los términos de los artículos 91 al 96 y 126 al 128.

2.-Por no haberse levantado el protesto en los términos de los artículos 139 al 149;

3.-Por no haberse admitido la aceptación por la intervención de las personas a que se refiere el artículo 92;

4.-Por no haberse admitido el pago por intervención en los términos de los artículos 133 al 138.

5.- Por no haberse ejercitado la acción dentro de los tres meses que sigan a la fecha del protesto o, en el caso - previsto por el artículo 141, al día de la presentación de la le tra para su aceptación, o para su pago; y

6.- Por haber prescrito la acción cambiaria con- tra el aceptante, o porque haya de prescribir esa acción dentro de los tres meses siguientes a la notificación de la demanda.

Este artículo se refiere á la caducidad de la acción procesal que tiene el último tenedor de la letra, donde a - pesar de la extinción de la acción cambiaria de regreso, subsisten el derecho y la obligación correlativa que se encuentran incorporados en el título y pueden en un momento posterior hacerse efectivos mediante el ejercicio de las acciones causales de enri- quecimiento (artículo 169).

CODIGO DE PROCEDIMIENTOS CIVILES PARA EL DISTRITO FEDERAL.- Artículo 137 bis.- " La caducidad de la instancia opera rá de pleno derecho cualquiera que sea el estado del juicio desde el emplazamiento hasta antes de que concluya la audiencia de- pruebas, alegatos y sentencia, si transcurridos 160 días hábiles contados a partir de la notificación de la última determinación- judicial no hubiere promoción de cualquiera de las partes. Los - efectos y formas de su declaración se sujetarán a las siguientes normas: (...)".

El artículo transcrito señala que la declarativa- de caducidad es una obligación a cargo del juzgado, y cabe hacer notar que solo obedeciendo al interés privado se le podrá consi- derar como una prerrogativa de las partes, cuasisubsidiaria de -

dicha obligación.

CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL.- Artículo 100.- "Por la prescripción se extinguen la acción penal y las sanciones conforme a los siguientes artículos".

TESIS DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACION

1.- A.D. 5353/1957.- 3a. Sala, Boletín 1960, pág 48 "Una vez entablada la acción, no prescribe, menos caduca, si no está previsto por la ley".

II.- A.D. 174/1955 3a. Sala, Boletín 1956 313 -- "(...)" La prescripción supone una actitud negativa, una simple abstención que en el caso de las acciones consiste en no ejercitar, y en el caso de las obligaciones en no exigir su cumplimiento; y la caducidad requiere un hecho positivo para que no pierda la acción, de donde se deduce que la no caducidad es una condición del ejercicio de la acción y que el término de la misma es condición sino que no para ese mismo ejercicio, puesto que para la caducidad no se realice deben ejercitarse los actos que al respecto indique la ley dentro del plazo fijado imperativamente por la misma (...)"

Es importante señalar que la tesis transcrita en segundo término desecha la posibilidad de que la prescripción se esgrima como acción para establecer un derecho, situación que jurídicamente es bien factible.

La última de las tesis considera erróneamente la caducidad en un aspecto positivo, al señalar que es este el que la diferencia de la prescripción negativa, y que consiste en el supuesto de que la caducidad requiere de un hecho positivo para que no se pierda la acción, cuando en realidad el supuesto para que opere la caducidad es precisamente negativo: la inactividad del titular del derecho.

DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS SOBRE LA
RESPONSABILIDAD

En materia de autotransporte específicamente el carretero la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha emitido disposiciones mediante oficios circulares o reglos que tratan sobre la limitante de responsabilidad de las empresas - concesionarias o permisionarias en forma general, interpretando y modificando el espíritu de la ley y de los cuales en una forma estricta va en contra del derecho. Lo antes expuesto se desprende de los oficios circulares números 222 y 225.- oficio 14214-155852 así como de las reglas de aplicación de tarifas - que la autoridad administrativa ha emitido y de las cuales analizaremos en su parte relativa a la limitante de responsabilidad.

En el oficio circular número 222 que contiene - las reglas para formular y aplicar el modelo de carta de porte especificaciones técnicas, condiciones e instrucciones para - los concesionarios y modelos de las cartas correspondientes a los servicios ordinarios y C.O.O., publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1955 es el primer antecedente que se tiene en que la autoridad administrativa a consideración del sustentante se excede en sus facultades, tal vez la razón que debió de existir en ese tiempo fueron los problemas ocasionados de los transportistas así como las presio- nes que en esa época el gremio camionero estaba realizando, motivo por el cual la excepción de limitante de responsabilidad- quedó en los siguientes términos:

"Séptima: La responsabilidad del porteador en - caso de pérdida o avería que sufra la carga inclusive por ries

gos derivados de casos fortuitos o fuerza mayor, queda expresamente limitada a la cantidad de \$ 200.00 por tonelada cuando se trate de embarques cuyo peso sea mayor a 200 kilos y de \$ 50.00 por remesa, cuando se trate de embarques con peso hasta de 200-kilos (artículos 69 y 71 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

Con lo anterior condición la autoridad administrativa le da igual trato a la pérdida o avería, no distinguiendo que cada caso es diferente. Por otra parte no acata lo reglamentado para los casos de avería, tales como el pago del menoscabo la reparación del daño, el flete pagado, etc. La misma autoridad lo funda con los artículos 69 y 71 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, los cuales ya se comentaron, y en el presente caso no se tipifica con los artículos ya mencionados, toda vez que el primero consagra el principio de responsabilidad, teniendo 2 excepciones ^{de} tarifas en cuanto a la pérdida y retraso. En los casos de la pérdida es que la porteadora no responderá - del valor real de la cosa transportada, si el usuario le pagó una tarifa más baja que la ordinaria, en los casos de retraso la empresa queda relevada de responsabilidad, cuando la tarifa sea reducida. Referente al segundo artículo claramente se desprende conforme al texto que señala en la parte relative . . . son responsables de las pérdidas o averías que sufran los efectos que transportes excepto en los siguientes casos, o sea cuando se presente una causal señalada en dicho artículo el porteador no es responsable y por lo tanto no está obligado a pagar ninguna cantidad, con lo antes expuesto está muy claro que la autoridad administrativa da una interpretación muy distinta a lo que en realidad establece la ley.

En la misma circular aparece otra condición en la cual se ve claramente que la autoridad da una interpretación

equivocada al crear un sobrecargo a la tarifa ordinaria, dicha cláusula es la octava que señala: Octava: 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 fuerza mayor, deberá cubrir además del flete ordinario un cargo adicional de \$ 0.20 por cada 100.00 del valor declarado para la mercancía (artículo 69 y 71 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

Nótese que la anterior disposición es completamente diferente a lo señalado por la Ley que si bien es cierto que el espíritu de la misma es dar la justa ventaja que el usuario debe tener frente al privilegio de la porteadora, conforme a esta cláusula se pierde esta ventaja ya que el usuario paga más cantidad para proteger se mercancía. Asimismo la autoridad trata de fundamentar dicha cláusula con los preceptos 69 y 71 de la Ley que en el presente estudio que se realiza a esta cláusula no son aplicables.

Tal vez por los problemas que se suscitaron en esa época por las disposiciones que ya mencionamos la autoridad administrativa se vió obligada a modificar el criterio e interpretación de la Ley por lo que el 30 de noviembre de 1959 se publicó en el Diario Oficial la circular No. 225 que modifica parte de la circular 222 y las consideraciones que tuvo la autoridad fueron: "que dicha tarifa ha sido adicionada con 13 suplementos para adecuarla más a la realidad del transporte; que en los cinco años transcurridos, los precios de los factores que se insumen en la industria han venido circulando ininterrumpidamente, haciendo cada vez más altos los gastos de operación y poniendo en peligro el equilibrio financiero de los porteadores"; "que igualmente el valor comercial de las

mercancías que se transportan por este medio se ha elevado, por lo que concomitantemente debe aumentarse la responsabilidad de los portadores". Conforme a lo anterior se va el espíritu de la autoridad de equidad y ver los intereses de los usuarios, -- protegiéndolos de la siguiente forma:

Tarifa Ordinaria.-- es aquella que incluye un cargo adicional sobre las cuotas señaladas de \$ 0.20 por cada 100-- del valor declarado para la mercancía, siendo ésta la única diferencia con respecto a la tarifa más baja que la ordinaria -- y siguiendo con ese espíritu protector en su punto IV de la circular en comento señala: "IV se modifica la parte correspondiente a la circular 222, publicada en el Diario del 29 de diciembre de 1955, a efecto de que la redacción de las condiciones -- 7ma. y 8va.. incluídas en el reverso de la carta de porte, sea como sigue: 7ma.- 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 kg. (artículo 69 de la Ley de Vías Generales de Comunicación), y si no se hubiese quedado claro lo que es tarifas ordinarias prosigue: "Tarifa más baja que la ordinaria es la que no incluye el cargo adicional a que se refiere la condición 8va. siguiente: 8va.- si el remitente desea que el porteador asuma la responsabilidad por un valor que el declare para la mercancía y por toda clase de riesgos, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, deberá cubrir la tarifa ordinaria. "Tarifa ordinaria es aquella que incluye un cargo adicional sobre las cuotas señaladas de \$ 0.20 por cada -- \$ 100.00 del valor declarado para la mercancía, siendo esta la única diferencia con respecto a la tarifa más baja que la ordinaria (artículo 69 y 80 de la Ley de Vías Generales de Comunicación). Después de este juego de palabras que la autoridad admi-

nistrativa lleva a cabo, observamos que sigue con el mismo error al llamar tarifa ordinaria aquella que incluye un pago adicional siendo esto en contra del derecho.

Se suprimió en la cláusula 2da. la parte relativa de la responsabilidad del porteador en los casos de pérdida o avería y sólo fija la cantidad, así también ya no lo fundamenta con el artículo 71 de la Ley solo continúa con el error del artículo 69 por las razones ya expuestas.

En cuanto a la octava cláusula remarca su error al clasificar la tarifa ordinaria lo que incluye un cargo adicional, como se puede apreciar por la misma redacción es cargo adicional el cual ya se dió el significado que la Real Academia tiene de la palabra cargo, considerando que la cláusula que se cometa solo tiene un acierto y que es el de fundamentarlo con el artículo 80 que en este caso es correcto, no así con el 69 que también lo menciona.

Por otra parte la autoridad comete un error grave en estricto derecho al publicar en el Diario Oficial dichas disposiciones como circular "así también aparece en el Diario Oficial que son giradas a todos los concesionarios y permisionarios es decir no es para la observancia de los usuarios, en otras palabras no están sujetas estas circulares al cumplimiento de los que no son concesionarios o permisionarios como será en el caso de los usuarios.

Estas declaraciones, de que son circulares y de que van dirigidas a concesionarios y permisionarios son pertinentes hacerlas, porque las afirmaciones que se hacen son congruentes con jurisprudencia establecida y reiteradamente por la segunda sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación que a la letra dice:

"Las circulares no tienen el carácter de reglamen

tos gubernativos o de policía, pues en tanto que éstas contienen disposiciones de observancia general que obligan a los particulares en sus relaciones con el poder público, las circulares por su propia naturaleza, son expedidas por los superiores jerárquicos en la esfera administrativa dando instrucciones a los inferiores sobre el régimen interior de las oficinas, o sobre su funcionamiento con relación al público, o para aclarar a los inferiores la inteligencia de disposiciones legales ya existentes, pero no para establecer derechos o imponer restricciones al ejercicio de ellos!

Nótese que la anterior jurisprudencia citada anteriormente dispone que las circulares no pueden establecer derechos ni tampoco pueden restringirlos.

Por último la autoridad administrativa trata de corregir los errores anteriores que hemos mencionado mediante la publicación en el Diario Oficial del 1 de febrero de 1979, las reglas de aplicación a la tarifa general de autotransporte de carga de concesión o permiso federal, sin conseguirlo ya que maneja la pérdida y avería en una forma igualitaria, no la fundamenta conforme a derecho en primer término y en segundo sólo cambia la redacción sin que el fin cambie como lo observamos a continuación:

Si el remitente desea que el porteador asuma la responsabilidad por un valor que el declare para la mercancía y que cubra toda clase de riesgos, inclusive los derivados de caso fortuito o de fuerza mayor, se aplicará la tarifa que es la que establece un cargo de \$ 0.30 por cada \$ 100.00 del valor declarado para la mercancía. Cuando el usuario no declare el valor de la mercancía, se aplicará la tarifa más baja que la ordinaria en cuyo ca

Informe rendido a la Suprema Corte de Justicia de la Nación, por su presidente, segunda parte, México 1980, págs. 7 y 8.

so la responsabilidad del porteador queda expresamente limitada a \$ 800.00 por tonelada, cuando se trate de embarques cuyo peso sea mayor de 200 kgs. y " 2,000.00 en caso de daños o pérdidas parciales en embarques superiores a los 200 kgs. el límite de responsabilidad será de \$ 800.00 por tonelada sobre el peso de las mercancías dañadas o faltantes.

Con la anterior disposición se aprecia claramente que la autoridad administrativa no cumple con el espíritu de la Ley en cuanto a proteger al usuario del servicio sino que tal parece que es un empleado más de las empresas concesionarias en cuanto a que esta protegiéndolos en contra del Derecho que tiene el público. Por otra parte es importante señalar que esta regla en estricto derecho no tiene validez alguna ya que es contraria a las disposiciones que aparecen en la Ley. Asimismo la citada regla tiene el mismo error al clasificar la tarifa ordinaria como aquella que establece un cargo. Observándose que la única diferencia que existe con la anterior clasificación es que no utilice la palabra adicional.

Con lo anteriormente expuesto considero que la autoridad debería:

a).- Publicar 2 tarifas, o de la tarifa que publi que como ordinaria se haga un descuento de X porcentaje para que ésta sea la más baja que la ordinaria sin que se permita que las empresas rebasen el porcentaje autorizado y así evitar la competencia desleal.

b).- Regular como lo viene haciendo en los casos en que se declare un valor y pagar un seguro que responda por ese valor.

c).-- No cuantificar en \$ 800.00 por tonelada ni de \$ 200.00 por remesa no mayor de 200 kgs. ya que el valor de la mayoría de las cosas transportadas no se valoriza por el peso.

EJECUTORIAS Y JURISPRUDENCIA

Del presente estudio que se ha realizado de la -- responsabilidad de los concesionarios y permisionarios del servicio público federal, derivados del contrato de transporte carretero fue necesario conocer el criterio que sostienen los máximos-órdenes para interpretar una Ley, ya que la autoridad administrativa al interpretar las excepciones de la responsabilidad contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación, comete errores, motivo por el cual origina que existen controversias las cuales -- se resuelven con el Poder Judicial, dejan establecido un criterio a seguir mediante las jurisprudencias, ejecutorias o tesis de las cuales transcribimos algunas concernientes al:

Contrato de Transporte.- cartas de porte, naturaleza del contrato de transporte, precio del transporte; tarifas -- de los transportes; limitante de responsabilidad; extinción de su responsabilidad y por último las circulares.

Transporte, Contrato de ésta regido exclusivamente por las cartas de porte aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, siendo nulo todo pacto que modifica sus condiciones.

La actividad del transportista constituye un servicio público que el Estado se ha reservado como una facultad propia, según lo dispone el artículo 80, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, por consideraciones de política administrativa -- o económica del Gobierno Federal, la Ley permite que el servicio público de referencia sea prestado por los particulares mediante -- una concesión administrativa. Pero por la naturaleza y finalidad del servicio público, que originalmente corresponde prestar el --

Estado, éste no puede renunciar a las facultades que la misma le otorga para imponer las condiciones, forma y tarifas en que debe prestarse, pues dichas facultades son de orden público y llevan -- como finalidad garantizar la regularidad, continuidad y eficacia -- del servicio, así como a mantener el principio de igualdad entre -- los usuarios en la prestación del mismo. En este sentido esta re -- ductado el artículo 45 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que dice en su primer párrafo: " Compete exclusivamente a la Se -- cretaria de Comunicaciones y Transportes el estudio y aprobación, -- revisión o modificación en su caso de itinerarios, horarios y re -- glamentos de servicio, documentos que las empresas de vías genera -- les de comunicación someten a su estudio, en cumplimiento a este -- Ley y de sus Reglamentos. Solo podrán intervenir otras autoridades -- en dichos estudios cuando la misma lo solicite ". Lo anterior -- esta confirmado por los artículos 50 y 57 del mismo ordenamiento -- Ahora bien, cumpliendo con dicha disposición y una vez apartado -- el procedimiento que la Ley señala para el efecto, la Secretaría -- de Comunicaciones y Transportes aprueba los modelos de cartas de -- porte que contienen las condiciones en que debe efectuarse el -- servicio las que no pueden ser modificadas por ningún motivo por -- las concesionarios del servicio ni por terceros que intervengan -- en él (usuario) ya que a todos obligan.

D. C. 435/1973 Rafael Gutiérrez Rico. 24 de agosto de 1973. Unanimidad de votos. Ponente Ernesto Díaz Infante.

Marco Antonio Tellez Ulloa
 Jurisprudencia Mercantil Mejicana
 Apéndice I 1984, Pág. 730
 Editorial Libros de México, S.A.

Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil del - -
Primer Circuito.

Tribunales Colegiados Informe 1973, Pág 12. ()

BOLETIN DE INFORMACION JUDICIAL.

AÑO 1958

PAGINA 96

TRANSPORTE CONTRATO DE.- Cuando no existe alteración de la lite.- No existe alteración de la lite cuando el juzgador declara procedente la acción de indemnización por pérdidas y averías, fundándose en que la porteadora demandada no probó que la pérdida de mercancías, materia del juicio, no tuvo por causa su culpa o negligencia, como lo previene el artículo 590-VIII del Código de Comercio. Si la actora basó su demanda en esta disposición, arguyendo que la demandada no acreditó que no tuvo culpa en el accidente donde se perdieron las mercancías de que se trata, y ésta alegó no tener responsabilidad en el acontecimiento que ocasionó la pérdida, la demandada estuvo en la obligación de acreditar no haber tenido culpa, pues el precepto citado establece la obligación a cargo del porteador, de probar en este sentido; y así, resulta que la responsable resolvió sobre hechos que sí fueron materia del litigio, y respecto de los cuales se excepcionó ampliamente la parte reo.

BOLETIN DE INFORMACION JUDICIAL.

AÑO 1957

PAGINA 146

TRANSPORTE, contrato de.- Entre las obligaciones legales del porteador, se encuentra la de probar que las pérdidas o averías que sufran los efectos transportados, o retardo en el viaje, no han tenido por causa su culpa o negligencia, de acuerdo con lo establecido en el artículo 123 del Reglamento de los artículos 152 a 165 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Luego si la empresa porteadora admitió haber celebrado el contrato de transporte de referencia, admitió que las mercaderías no las entregó al consignatario, por haber sufrido un accidente el vehículo en que se transportaba, le correspondía justificar que la pérdida se debió a caso fortuito o a fuerza mayor.

TRANSPORTES, TARIFA DE LOS.- No puede calificarse como tarifa general ordinaria de una empresa porteadora, la que establece el cuerpo de la tarifa respectiva, más una cuota adicional, y como tarifa reducida la que simplemente fija el tabulador sin el agregado de la cuota de referencia, y por lo mismo, no queda tarifa alguna a la cual aplicar el calificativo de tarifa reducida o más baja que la general.- (Aseguradora Mexicana, S.A.-Pág. 1908) TOMO CVII.- 20 de junio de 1951.- 5 votos.

PORTEADORES, EXTINCION DE SU RESPONSABILIDAD. (PRESCRIPCIÓN MERCANTIL).- El artículo 592 del Código de Comercio, al expresar que la responsabilidad del porteador por pérdida, desfalco o avería se extingue: 1o.-Por el recibo de las mercancías sin reclamación; 2o.-Por el transcurso de seis meses de las expediciones verificadas dentro de la república y el de un año en las que tengan lugar para el extranjero", no regula la caducidad del derecho del consignatario, sino que se refiere a prescripción, y según afirma Rodríguez y Rodríguez en su obra de Derecho Mercantil, establece una excepción a la regla general contenida en el artículo 1043, fracción III, del ordenamiento citado; es independiente el derecho a la reclamación que tiene el consignatario de reclamar del porteador la pérdida o avería de las cosas transportadas en lo que a preconstitución de la prueba se refiere, y resulta evidente que para poderse reclamar la avería o pérdida debe probarse, ya sea dentro del juicio o con anterioridad al mismo. (Tron Hermanos y Cía. Sucrus, S.A. Pág.- 1068) Tercera Sala. Auxiliar Tomo CXVII. 28 de septiembre de 1953. 4 votos.

BOLETIN DE INFORMACION JUDICIAL.

AÑO 1951

PAGINA 222

TRANSPORTES.- Cuando las empresas de transportes pueden limitar su responsabilidad en caso de pérdida de las mercancías entregadas para su transporte.- Para que una empresa de transporte pueda, válidamente, limitar su responsabilidad en caso de pérdida de la mercancía, mediante la Cláusula pertinente en las cartas de porte, es requisito indispensable, conforme al artículo 69 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que mantenga una tarifa ordinaria de fletes con responsabilidad limitada para el porteador, como principio general, y simultáneamente una tarifa reducida, con responsabilidad limitada para el mismo porteador, como regla de excepción, para que el público, con conocimiento de ambas, pueda libremente optar entre una y otra; de tal manera que la diferencia en el precio por el servicio sea la justa ventaja que el usuario debe tener frente al privilegio de la porteadora de responder limitada-mente en caso de pérdida de la mercancía, ya que el principio de la responsabilidad limitada reviste en el Derecho un carácter excepcional y, por ende, los casos en que la Ley la permite deben interpretarse restrictivamente. De no llenarse estas condiciones la cláusula que las empresas porteadoras inserten en sus cartas de porte, limitando su responsabilidad en caso de pérdida de la mercancías, es contraria a derecho y debe tenerse por no puesta.

BOLETIN DE INFORMACION JUDICIAL

AÑO 1952

PAGINA 65.

"TRANSPORTES.- Cuando las empresas de transportes - pueden limitar su responsabilidad en caso de pérdida de las mercancías entregadas para su transporte.-Para que una empresa de transporte pueda válidamente, limitar su responsabilidad en caso de - - pérdida de la mercancía, mediante la cláusula pertinente en las -- cartas de porte, es requisito indispensable, conforme el artículo -- 69 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que mantenga una ta rifa ordinaria de fletes con responsabilidad ilimitada para el porteador, como principio general, y simultáneamente una tarifa redu - cida, con responsabilidad limitada para el mismo porteador, como -- regla de excepción, para que el público, con conocimiento de ambas, pueda libremente optar entre una y otra, de tal manera que la di - ferencia en el precio por el servicio sea la justa ventaja que el usuario debe tener frente al privilegio de la porteadora de res -- pponder limitadamente en caso de pérdida de la mercancía, ya que el principio de la responsabilidad limitada reviste en el Derecho un carácter excepcional, y, por ende, los casos en que la Ley le permite deben interpretarse restrictivamente. De no llenarse estas -- condiciones, la cláusula que las empresas porteadoras inserten en sus cartas de porte, limitando su responsabilidad en el caso de -- pérdida de la mercancía, es contraria a derecho y debe tenerse - - por no puesta.

TRANSPORTE, NATURALEZA DEL CONTRATO DE.- Tristán -
dose del contrato mercantil de transporte, no es posible hacer --
punto omiso de la formal celebración del mismo, mediante la carta
de porte, a menos que se trate del caso de excepciones por extra-
vío de la misma, a que se refiere el artículo 589 del Código de -
Comercio, ya que radica en el puro interes particular de la empre-
sa propietaria de la carga, la facultad de realizar el derecho y-
hacer valer su ejercicio, no por los elementos que bien pudieran-
constituir ese contrato de transporte, sino por la exhibición del
título legal que lo acredita, que es precisamente la carta de por-
te aludida, ya que no es posible admitir, como acontece en el de-
recho de trabajo, la presunción legal de la existencia del contra-
to entre quien presta un servicio y quien lo recibe, porque es --
inadmisibles la sustracción u omisión del acto formal, constitui-
do por la carta de porte, en la que se consignan todos y cada uno
de los requisitos que exige la ley, para la celebración de los --
contratos de esta indole.- (FF.CC. Nac. de México, S.A. Pág. 1326)

"TRANSPORTE, PRECIO DEL.- Aun cuando las tarifas --
marcan el precio obligatorio en el contrato de transporte, su in --
frección no constituye, en manera alguna, el incumplimiento del --
propio contrato por el porteador, ya que no significa que éste deja
de cumplir la obligación que el contrato le impone, ni en la suba --
tancia ni en el modo, dado que esa obligación se refiere, íntegra --
mente, al transporte o conducción de la mercancía respectiva, y --
todo lo relativo al precio, queda en el terreno del derecho que el
contrato de al porteador y no en el campo de las obligaciones que --
contrée por virtud del mismo contrato; sin que valga decir que el --
cobro de un precio mayor del prevenido en las tarifas, o la aplica --
ción de una tarifa distinta de la debida, implique que el portea --
dor no cumplió, por su parte, el contrato, de la manera convenida,
en razón de que no transportó la mercancía en los términos del con --
trato; porque tal argumento haría incurrir en confusión, toda vez
que no debe olvidarse de que la estipulación del precio, no rela --
tiva al modo de la conducción, y por lo mismo, no se refiere a la
obligación del porteador, sino que precisamente marca la única --
obligación del cargador, y constituye, por lo tanto, el principal --
derecho del porteador; de lo que se concluye fácilmente, que el --
cobro de un precio mayor del debido según el contrato, no es, por
ningún motivo incumplimiento del mismo, sino un propio exceso en --

el derecho que le da el cargador, exceso que, en su aspecto meramente civil, dá lugar, no a la responsabilidad civil contractual -- que es el efecto legal de la falta de cumplimiento de la obligación, sino a la repetición de lo indebido, y en el aspecto del derecho público, que proviene de la sujeción del funcionamiento de las empresas porteadoras, al derecho administrativo, al igual -- pertenecen las tarifas que se traducen en estipulación preestablecida y forzada del contrato de transporte, dicho exceso somete al responsable a las consecuencias y sanciones determinados en la ley que regula la aplicación de esas tarifas!"- - -

(Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano,- Pág. 322)

Tomo L.- 15 de octubre de 1936

"PORTE CONTRATO DE.- Si las cortes de porte -- por sí solas, demuestran que fueron extendidas a nombre de la em -- prese porteadora, por un agente o dependiente de la misma y no por un comisionista o simple apoderado, es indudable que el contrato -- de porte obligó necesariamente a la empresa, y si su representante o agente, obró contraviniendo las instrucciones que se le habían -- dado oportunamente, podrán exigírsele las responsabilidades en que -- haya incurrido; pero de todas maneras, la porteadora esté sujeta a las obligaciones del mencionado contrato, según el artículo 321 -- del Código de Comercio.- (Unión Camionera México-Laredo y Anexas. Pág. 3965). TOMO LXXV.- 15 de febrero de 1943. Cinco Votos."

BOLETIN DE INFORMACION JUDICIAL

AÑO 1957

PAGINA 146.

"TRANSPORTE, contrato de.- Entre las obligaciones legales del porteador, se encuentra la de probar que las pérdidas o averías que sufran los efectos transportados, o retardo en el viaje, no han tenido por causa su culpa o negligencia, de acuerdo con lo establecido en el artículo 123 del Reglamento de los artículos 152 a 165 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Luego si la empresa porteadora admitió haber celebrado el contrato de transporte de referencia, admitió que las mercancías no las entregó al consignatario, por haber sufrido un accidente el vehículo en que se transportaban, le correspondía justificar que la pérdida se debió a caso fortuito o a fuerza mayor."

BOLETIN DE INFORMACION JURIDICA.

AÑO 1961.

PAGINA 488

" TRANSPORTE DE MERCANCIAS, CONTRATO DE. - - -

El contrato de transporte sólo se cumple, con la entrega que se haga de la mercancía al consignatario. Mientras el consignatario sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor, tiene derecho a que se le entreguen las mercancías, cualesquiera que sean las órdenes que en contrario diera el cargador, con posterioridad.

Si bien conforme al artículo 583 del Código de Comercio, se deben tener por canceladas las obligaciones y acciones derivadas del contrato de transporte, cuando el porteador entregue el objeto porteadado a cambio de la carta de porte original o, en caso de que por cualquier causa no puede devolverla el consignatario, a cambio de un recibo de los objetos entregados, lo que produce los mismos efectos que la devolución de la carta de porte; si no hay causa que impida al consignatario, devolver al porteador la carta de porte y ésta entrega los géneros a una persona distinta del consignatario, no se registra la situación a que se refiere el precepto citado, y por consiguiente, no puede considerarse cumplido el contrato de transporte, aunque el porteador alegue que la entrega la hizo mediante copia de la carta de porte, si para el recibo de la mercancía, no existió autorización expresa del consignatario."

" TRANSPORTE, NATURALEZA DEL CONTRATO DE.- De los antecedentes que en la legislación de nuestro País tiene el artículo 577 del Código de Comercio, y de la comparación de las reglas que el propio Código contiene acerca del contrato de porte, con los sistemas que para el mismo contrato autorizaban las legislaciones extranjeras, consultadas al formarse la Legislación Mercantil Nacional, se llega a la convicción de que nuestro Código de Comercio no quiso instituir el contrato de porte, combinado o acumulativo como un sólo y único contrato, pues los mismos términos del precepto citado, el establecer que el primer porteador pierde este carácter y asume el de cargador, cuando a su vez, contrató con otro, la conducción de las mercancías, cambian indiscutiblemente la posición contractual del primer porteador, y revelen que este segundo contrato, aun subordinado al primero, tiene identidad propia y distinta de la de éste, y nada en nuestras leyes autoriza a admitir que en el ejercicio de la facultad legal que, salvo convenio en contrario, tiene el porteador para contratar con un segundo, la ley haya querido revestirlo de la representación del cargador, máxime, si se tiene en cuenta que tal representación no es, en manera alguna, indispensable para la celebración del segundo contrato, ya que para ello hasta la aludida facultad legal, que cede ante la voluntad expresa del cargador; --

de donde se sigue que, en realidad, el segundo contrato no produce ninguna relación jurídica entre el cargador y el porteador intermediario, ni en la ley existe disposición alguna de la que pueda inferirse solidaridad entre el porteador primitivo y los intermediarios para con el cargador, solidaridad que es de todo punto necesaria para la unidad del contrato de porte combinado y que en los sistemas de las legislaciones extranjeras que admiten, proviene no de la naturaleza misma del contrato, ni de su similitud con algún otro, sino exclusiva y directamente de una disposición legal expresa.- (Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano.- Pág. 322)

Tomo L.- 15 de octubre de 1936!

BOLETIN DE INFORMACION JUDICIAL.

AÑO 1952

PAGINA 348

"PORTE, CARTA DE.- Aunque son los títulos -- legales del transporte no hacen de éste un contrato formal.- Es -- indiscutible que ante el artículo 583 del Código de Comercio las -- cartas de porte son decisivas, en principio, para resolver las -- controversias que se originan en la ejecución de los contratos de -- transporte: más éste no es en manera alguna un contrato formal, -- esto es, que su perfeccionamiento, validez y cumplimiento depen -- den del otorgamiento de cartas de porte y de todos los requisitos -- que para ellas determina la Ley Mercantil. En consecuencia, si -- frente a un incumplimiento de la empresa porteadora el cargador -- hace sus reclamaciones fehacientemente e inclusive antes de que se -- efectúe el traslado, ello es suficiente para concluir que ya no -- está en la necesidad de hacer anotaciones o plantear inconformi -- dades en las cartas de porte respectivas, según vayan finalizando -- los respectivos transportes."

CONCLUSIONES

1.- El capital social mínimo requerido por la Ley General de Sociedades Mercantiles, para la constitución de las sociedades de responsabilidad limitada y anónima es hoy en día obsoleto, por lo cual estimo que debería reformarse la Ley de la materia en el sentido de que la Constitución de dichas sociedades queden sujetas o que el capital social mínimo se establezca conforme el equivalente por lo menos a 5 veces el salario mínimo vigente en el Distrito Federal al momento de su constitución de la sociedad y que el mismo, en caso de no ser incrementado antes, se actualice anualmente conforme a las modificaciones que sufra el salario mínimo.

2.- Las disposiciones contenidas en el Código de Comercio relativas al contrato mercantil de transporte terrestre federal deben adecuarse a las disposiciones existentes en la Ley de Vías Generales de Comunicación y del Reglamento al Capítulo de Explotación de Caminos relativas a las responsabilidades de los concesionarios en los casos de retardo, pérdida o avería.

3.- La explotación del servicio público federal en una vía general de comunicación se deriva de un acto jurídico del Estado siendo esta la concesión, por lo que es conveniente constituya en forma obligatoria el trámite administrativo para resolver toda controversia que se suscite con motivo al contrato de transporte la obligación de los concesionarios; y en los casos en que las empresas porteadoras no acepten el arbitraje administrativo, el Estado deberá de depositar ante la autoridad judicial correspondiente la garantía que el concesionario depositó para garantizar a los usuarios el pago de las indemnizaciones por pérdida o avería de las mercancías u objetos que recibió para su explotación.

4.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Tarifas Maniobras y Servicios Conexos que es la facultad para controlar y autorizar las tarifas debe emitir conforme a derecho la tarifa llamada ordinaria, esta podría ser estableciendo un porcentaje de reducción de ésta tarifa y clasificarle como tarifa reducida, con ésto evita la competencia desleal de las empresas y tener control de las migas, por otra parte se cumple con el espíritu de la Ley en lo relativo a la limitante de la responsabilidad por retardo o pérdida.

5.- Que sea obligatorio que los concesionarios o permisionarios cuenten con un seguro para garantizar a los usuarios que así lo requieran aseguren sus mercancías con un valor que declaren por toda clase de riesgos, inclusive los derivados de caso fortuito o de fuerza mayor, debiendo de cobrar un porcentaje más de la tarifa ordinaria.

6.- La disposición que aparece en el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos relativa a la pérdida de equipaje es hoy obsoleta, por lo actual estimo que debería reformarse el artículo 88 en cuanto al monto de las indemnizaciones que se establezcan conforme al equivalente por lo menos a 10 veces el salario mínimo vigente en el Distrito Federal y en los casos en que el pasajero lo solicite asegurar su equipaje con un valor que declare, pagando peste un cargo adicional de un porcentaje que determine la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

7.- Los artículos 135, 136, 137 y 147 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos que establecen la responsabilidad del porteador en los casos de pérdidas y averías considero que deben de aparecer en un nivel de Ley.

8.- El término que establece el Código de Comercio para que se extinga la responsabilidad del porteador por pérdida, desfallo o avería sea igual al término de la prescripción de las acciones derivadas del contrato que es de un año.

9.- En los casos en que se tenga que determinar -- el precio de una mercancía con motivo a la pérdida de esta se debe seguir el criterio del código de comercio en cuanto a que se tome el día y lugar de la entrega al remitente o destinatario y no el criterio que sostiene el Reglamento del Capítulo - de Explotación de Caminos que en su parte relativa estatuye -- que se tome cuando el día y lugar de la entrega al porteador ya que a mi juicio va en perjuicio del propietario de la mercancía.

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

- ACOSTA ROMERO MIGUEL, Teoría General de Derecho Administrativo, Textos Universitarios, México, 1975.
- ASQUIN ALBERTO, del Contrato de Transporte, en Derecho Comercial de Bolaffio-Ricco Vivante trad. de Vikerbo de --- Frieder y Sentisis Melendo, Buenos Aires, 1949.
- ASCARELLI, Trillio, principios y problemas de la Sociedad Anónima. Imprenta Universitaria, Méx. 1951.
- BORJA SORIANO, Teoría General de las Obligaciones, México, 1960.
- BRUNETTI ANTONIO, Tratado de Derecho de las Sociedades, Vol. II-trad. Felipe de Solá Caño Zares, Edit. Hispano-Americana, Buenos Aires, 1960.
- CERVANTES AHUMADA RAUL, Las Sociedades de Responsabilidad Limitada en el Derecho Mercantil Mexicano, Imprenta Unversitaria, México, 1953.
- Derecho Marítimo, México, 1970.
 - Títulos y Operaciones de Crédito, México, 1954.
 - Derecho Mercantil, México, 1964.
- CORTES GIRO VICENTE, Transportes y Seguros de Mercancías en Mar, Tierra y Aire, Barcelona, 1956.
- DELLA CROCE ROBERTO HDRACIO, La responsabilidad Civil en el --- Transporte Desinteresado, Buenos Aires, 1966.
- DEMOGUE R. Traite des obligations en Generales, París, 1923-1933.
- ECHEVERRIA RIVERA EDUARDO, el Transporte Marítimo, Pamplona 1973.
- FLORIS MARGARANT S. GUILLERMO, Introducción a la Historia del Derecho Mexicano, U.N.A.M., México, 1971.
- FRAGA GABINO, Derecho Administrativo, México, 1968.

- GARCIA MAINES EDUARDO, Introducción al Estudio del Derecho, -
México, 1958.
- GONZALEZ PAZ JOSE, Los Transportes, Biblioteca Salvat, G.— -
T. No. 74, 1975.
- MALVAGNI A. Contratos de Transporte por Agua, Buenos Aires -
1956.
- MANTILLA MOLINA, Derecho Mercantil, México, 1974.
- MORENO CORA S. Tratado de Derecho Mercantil Mexicano, México -
1905.
- RIPER GEORGES, Tratado Elemental de Derecho Comercial, Trad. -
de Felipe de Solá C., Buenos Aires, 1954.
- RODIERE RENE, Droit des Transports, París 1955.
- RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ JOAQUIN, Curso de Derecho Mercantil, - -
México, 1960.
- ROGINA VILLEGAS RAFAEL, Compendio de Derecho Civil, Contra- -
tos, México, 1968,
- SANCHEZ GAMBORINO FRANCISCO, Doctrina Jurisprudencial sobre -
el Contrato de Transporte Terrestre, Madrid 1957.
- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Apuntes para la Histo
ria del Autotransporte, México, 1982.
- Memorias de Labores de la Secretaría de Comunica-
ciones y Transportes, Anual (1954 a 1976) México-
1977.
- SERRA ROJOS ANDRES, Derecho Administrativo, México, 1970.
- TELLES ULLDA MARCO ANTONIO, Jurisprudencia Mercantil Mejicana, —
Edit. Libros de México, 1984.

VIDAL SOLA ARTURO, El conocimiento de Embarque en el Transporte
Internacional, Barcelona, 1955.