



791
24j

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO

**CONTRATO DE TRANSPORTE Y LA PROBLEMÁTICA
JURÍDICA DEL SERVICIO DEL AUTOTRANSPORTE
DE PASAJEROS POR VÍA TERRESTRE**

T E S I S

que para obtener el Título de:
LICENCIADO EN DERECHO

presentada

AMPELIO TAFOYA BARCENAS

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

MEXICO, D. F.

1989



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E .

INTRODUCCION.

CAPITULO I.

CONTRATO DE TRANSPORTE

Págs.

1.- Historia del Transporte.....	1
2.- Clases de Transporte.....	11
3.- Características de las Empresas de Transporte.....	15
4.- El Contrato de Transporte y su Naturaleza Jurídica....	20
5.- Calificación Mercantil del Contrato de Transporte.....	30
6.- Contratos afines, al Contrato de Transporte.....	39

CAPITULO II

ELEMENTOS JURIDICOS DE LA CONCESION DE TRANSPORTE FEDERAL

1._ Concepto de Concesión.....	42
2.- Análisis de Concesión, Permiso y Diferencias.....	46
3.- Principios y Elementos de la Concesión.....	54
4.- Requisitos para la obtención de la Concesión Federal del transporte de personas.....	66
5.- Base Constitucional de la Concesión y Reglamentación por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.....	70

	Págs.
6.- Clases de Concesión.....	71

CAPITULO III.

PROBLEMATICA JURIDICA DEL TRANSPORTE DE PERSONAS.

1.- Contrato de transporte de personas.....	72
2.- Elementos del Contrato de Transporte de personas.....	74
3.- Obligaciones y Derechos del Porteador.....	79
4.- Obligaciones y Derechos del Cargador.....	81
5.- Obligaciones y Derechos del Consignatario.....	83
6.- Posición Jurídica de los Sujetos.....	85
7.- Prescripción del Contrato de Transporte.....	88

CAPITULO IV

PROBLEMAS DEL AUTOTRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS Y SOLUCIONES.

1.- Problemas: Inseguridad en carreteras y autopistas.....	90
2.- Soluciones:	
a) Mayor seguridad a las carreteras y autopistas.....	91
b) Mejor adecuación a las carreteras y autopistas.....	94
3.- Problema: Factor Humano en el servicio y mantenimiento a las unidades.....	95
4.- Soluciones:	

Págs.

a) Mejor capacitación y adiestramiento técnico.....	100
5.- Problema: Insuficiencia del servicio en Centrales de -- Autobuses.....	105
6.- Soluciones:	
a) Mejoras a las Centrales de Autobuses vía tarifa.....	108
CONCLUSIONES.....	113

BIBLIOGRAFIA.

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

El autotransporte es el medio por el cual se traslada el mayor número de personas y cosas, es una responsabilidad intrínseca del Estado. El autotransporte de pasajeros y de carga, es un servicio que el Estado concede a particulares por medio de un acto administrativo unilateral.

El Estado, proporciona a los concesionarios y permisionarios del autotransporte público federal, tanto de pasajeros como de carga, los programas de acción a los sistemas que al aplicarse regulan la correcta explotación de este servicio y que ésto de como consecuencia un mejor servicio y seguridad al usuario.

En el presente trabajo se analizan los problemas del autotransporte público federal, desde diferentes puntos de vista, como son los siguientes:

El aspecto humano y técnico, la insuficiencia de los transportes de pasajeros y de carga, la concentración de la oferta el aspecto humano en la profesionalización del transporte.

Así como también se plantean soluciones a estos problemas y estas son:

Campañas publicitarias de seguridad en las carreteras, la

creación de más centros de verificación técnica de vehículos, capacitación y adiestramiento para el desarrollo del transporte carretero, mejoras a las terminales en su infraestructura y un aumento vehicular, todo esto encaminado para dar un servicio más rápido y seguro a los usuarios.

Ahora bien, el objetivo del trabajo desarrollado es el - presentar la información para coadyuvar con el estado en la solución de los problemas del autotransporte.

Hay que tomar en cuenta que, más que otra cosa, este estudio es un sencillo trabajo de reflexión e investigación personal. lo cual, en ningún momento quiere decir, que no se hayan investigado exhaustivamente las principales fuentes doctrinales, así como la legislación que tiene relación con el presente tema.

C A P I T U L O I

CONTRATO DE TRANSPORTE.

- 1.- HISTORIA DEL TRANSPORTE
- 2.- CLASES DE TRANSPORTE
- 3.- CARACTERISTICAS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE.
- 4.- EL CONTRATO DE TRANSPORTE Y SU NATURALEZA JURIDICA
- 5.- CALIFICACION MERCANTIL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 6.- CONTRATOS AFINES, AL CONTRATO DE TRANSPORTE.

CAPITULO I

1.- HISTORIA DEL TRANSPORTE.

EPOCA PREHISPANICA.

El transporte prehispánico en nuestro país, es representado por la dualidad de factores tameme-vereda. (1)

El tameme azteca fue en realidad un producto determinado brutalmente más que por fallas sociales, por las muy especiales de la fauna americana que, al consumarse en esta zona del Continente Americano, la extinción de su primitiva-población equina, hace tal vez 20 mil años, no proveyó ninguna otra especie zoológica utilizable como fuerza de tiro o carga por el hombre.

No obstante, el trabajo de los tamemes rindió resultados extraordinarios dentro del orden económico propio de la vieja colectividad azteca.

El tameme movió volúmenes de carga enormes, en proporción a las necesidades de la población, a las exigencias de los mercaderes o "Pochteca" y a las distancias que debió correr. Así mismo intercomunicó los centros productores y de consumo del vasto Anahuac, incrementando las numerosas artesanías y sirviendo, como transporte que era a la conducción de los más variados géneros comerciales: maderas preciosas, jade y delicados frutos del totonacapan; pescado, --

(1) ALVAREZ ROGELIO JOSE, Enciclopedia de México Ed. Enciclopedia de México, -

conchas, caracoles marinos y gemas de Chalchiuchucan; vainilla de Papantla; cacao de Chiapas y Tabasco; oro de Mixteca; plata de Taxco; cobre de Tzompanco, algodón de Huexoizinca. En Tlatelolco, el mayor mercado del mundo precortesiano se expendían millares de especies comerciales, algunas de procedencia tan remota como Jalisco, Guatemala y Honduras. Cabe suponer que esa increíble exposición cotidiana era surtida a lomos de tameme, bajo la conducción de señor Pochteca.

La Colonia.

En esta época se constituyó el inmediato antecedente del sistema de transporte que por primera vez habría de ostentar rubro mexicano.

Bestias de carga, vehículos de tracción animal y vías terrestres de considerable extensión fueron los elementos materiales que conquistadores, colonos y gobiernos virreinales introdujeron en el esquema del transporte novohispano. También hay que hacer referencia a un vasto conjunto de actividades económicas conexas, así como a la legislación e instituciones jurídicas correspondientes, habida cuenta de que fueron éstas, mucho más que las acemilas o las carretas de bueyes, las que modelaron la peculiar fisonomía de la transportación colonial novohispana.

La actividad principal era minera y surgió, naturalmente, una estructura vial y de transportes concebida en orden a las demandas mineras; legislada por disposiciones que si bien ahogaban a la agricultura e industria, tendían en cambio a favorecer e incrementar la potencialidad minera; y servida por institución

nes cuya máxima preocupación, era la apertura de caminos y habilitación de - - puertos a través de los cuales pudiera fluir la riqueza minera hacia España.

Por otra parte, la explotación de los principales núcleos mineros novohispanos, tales como Guanajuato, Real del Monte, Taxco, Catorce, Zacatecas, - - Fresnillo, Sombrerete, Ramos y Parral, no sólo ejercieron influjo en la economía nacional, sino también en la distribución de la población y consecuentemente en la integración de la red vial.

Durante la Colonia, simultáneamente, a la explotación de las minas y de terminada por dicha industria, nace y se desarrolla un primitivo transporte, - el de la arriería, a los arrieros se les llamaba "sahuayos", de cinco bestias - para cada arriero, a efecto de que fuera costeable conducir la carga, consistente principalmente, en metales preciosos (2)

Independencia y Liberalismo.

Durante los primeros treinta años de vida independiente muy poco en realidad añadió México a la vieja estructura caminera del virreinato. Tremendas - deficiencias cualitativas y cuantitativas del transporte y la red vial determinaron, hasta la segunda mitad del siglo, una exigua intercomunicación de las - zonas productoras y los centros de consumo del país.

(2) ALVAREZ ROGELIO JOSE, la Arriería en la Enciclopedia de México ob. cit. pág. 429

Mientras las naciones más civilizadas disponían ya de excelentes transportes y caminos, -redes ferroviarias y carreteras mecanizadas - que respondían eficazmente a sus respectivas demandas económicas, políticas, sociales y -- culturales, México se encontraba preso aún en las marañas del pasado.

Benito Juárez, desde 1848 había expuesto ante el Congreso de su estado natal, la apremiante necesidad que existía de establecer vías de comunicación, ferrocarriles particularmente, que permitieran la circulación de la riqueza; - "...facilitemos nuestra comunicación con el extranjero y con los demás estados de la República - advertía con perspicua nitidez - abriendo nuestros puertos y nuestros caminos, dejemos que los efectos y frutos de la primera necesidad, de utilidad y aún los de lujo se introduzcan sin gravámenes ni trabas y entonces lo habremos logrado todos..." (3).

Posteriormente, al ser vencida la reacción conservadora mediante la Guerra de Tres Años y la lucha contra el Imperio de Maximiliano, el país estuvo - en posición de estructurar su economía conforme la doctrina del partido vencedor y asimismo, pudo iniciar bajo los auspicios del juarismo la construcción - de sus ferrocarriles. Se vislumbraba en los servicios de una cabal y adecuada estructura del transporte el único remedio eficaz para la insuficiencia económica, la precaria vida del Estado y el atraso social de la nación mexicana.

El 16 de Septiembre de 1850, se inauguraba el primer tramo de ferroca--

rril de nuestro país, que solamente comprendía un tendido de 13.6 kilómetros - entre el Puerto de Veracruz y un punto denominado "El Molinito" . Esta vía o - ruta se iba a continuar hasta la capital de la República, lo que se logró hasta el año de 1873, siendo Presidente en aquel entonces el Sr. Sebastián Lerdo de Tejada.

Etapa Porfirista.

Para interpretar debidamente el sentido de los transportes que tipifican al porfiriato, no basta encuadrar el asunto bajo el punto de vista del progreso técnico que representaron los ferrocarriles de dicho período con respecto al carronato colonial, la diligencia de mediados del Siglo XIX, o los tímidos e infortunados balbuceos de la transportación locomotriz que apenas con Juárez y Lerdo logra iniciación formal. (3.1)

El violento arribo del General Porfirio Díaz, al poder a fines de 1876, significó un cambio a fondo en el derrotero de toda la vida nacional.

Veintidos años de gobierno porfirista se caracterizaron en el aspecto ferroviario (que fué el único que tuvo relieve en el panorama de los transportes) por una desbordante inversión de capitales norteamericanos a través de -- contratos otorgados por el régimen sin concierto ni sistema alguno.

No intercomunicaron racionalmente sus zonas económicas; no promovieron la creación de fuentes de riqueza; no sirvieron con eficiencia al objeto de la distribución comercial. En cambio si constituyeron una mera prolongación de la (3.1) Enciclopedia Cumbre, Ed. Cumbre S.A. Mex. D.F. 1971 p. 234

red ferroviaria estadounidense a fin de conducir la producción minera y agrícola nacional, hasta los centros industriales de la nación vecina.

Las numerosas facilidades que en la etapa señalada se dispensaron a las compañías ferroviarias, incrementaron a tal punto el poderío económico y la influencia política de las mismas, que aquel gobierno francamente alarmado hubo de reconocer por boca del Ministro de Hacienda. Limantour, los yerros cometidos hasta entonces en materia de política ferrocarrilera, estableciendo nuevas bases técnicas, jurídicas y económicas para la subsecuente construcción y explotación de las vías, precisando además la necesidad de unir puertos marítimos y fronterizos con el centro, a la vez que de intercomunicar zonas de influencia económica. Limantour, señaló concretamente siete rutas que, según lo aconsejaron posteriormente los intereses nacionales, han sido llevadas a su conclusión.

Los Transportes en el Siglo XIX.

En los orígenes del autotransporte mexicano se introdujeron el automóvil a principios del siglo, primero tuvo la categoría de objeto de lujo. Por varios años se mantuvo en ese estricto plano de novedad debido a las dificultades técnicas de conducción y reparación. El fenómeno del automovilismo repercutió en México hasta bien entrado el siglo en que vivimos, también aquí apareció primeramente el automóvil de vapor y al poco tiempo el motor de gasolina. Se les importaba primero de Francia y más tarde de los Estados Unidos de Norteamérica, en donde el gran desarrollo industrial dio a este país la supremacía en material del automovilismo como anteriormente analizamos.

Los ómnibus, tranvías, automóviles, así como también el servicio express del ferrocarril y el autotransporte de fletes para el transporte de carga venían a constituir los servicios de que se disponía al iniciarse la segunda década de siglo. Para el transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, solamente al automóvil era movido por fuerza mecánica, los tranvías primitivamente eran tirados por caballos o mulas, no utilizándose la energía eléctrica. Entre los coches y los ómnibus había la diferencia de que éstos tenían capacidad para seis o más personas, recorrían un itinerario fijo, tomaban y dejaban pasajeros en el trayecto. Tanto los coches como los ómnibus eran arrastrados por las bestias de tiro, aquellos se alquilaban o arrendaban para el transporte de pasajeros, contratando el servicio por viajes o por hora y sin tener itinerarios fijos.

Los usos o costumbres del transporte en la ciudad de México, sirvieron de gran norma para establecer los servicios foráneos, por eso nos remitimos a la experiencia camionera de la ciudad de México, con referencia a las primeras experiencias del autotransporte mexicano. Con el rápido crecimiento de nuestra población sobre todo en la capital de la República, el problema de los transportes adquirió extrema gravedad. El gobierno del Distrito Federal tomaba medidas para evitar los accidentes que provenían del exceso de pasajeros en los vehículos. Los reglamentos de circulación prevenían sanciones a los conductores que permitieran que fueran más personas que las que pudieran instalarse en los asientos y prohibían viajar en las partes posteriores o exteriores del vehículo.

El servicio foráneo en el Distrito Federal, operó sobre brechas abier--

tas en la altiplanicie de manera intermitente.

En otras entidades se estableció el servicio de una manera irregular el transporte mixto, la mayoría de las veces conectando lugares de importancia económica o demográfica con las estaciones del ferrocarril con puertos y centros turísticos .

En el año de 1921, se inauguraba la primera ruta del servicio foráneo -- que comprendía de México-Texcoco, Chimalhuacán-Chalco, al año siguiente los camiones de pasajeros viajaban ya a Toluca, Pachuca y en el año de 1924 se inauguraba la ruta México-Cuernavaca.

En 1925 se organizaba la línea de autobuses Flecha Roja que prestaba sus servicios México-Puebla y viceversa, con esto se establecía la instalación del primer servicio regular de pasajeros entre ambas ciudades mediante autorización concedida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (3.2)

Los Transportes Contemporáneos.

Legado de la Revolución.

Los regímenes políticos emanados de la revolución, pudieron dar vida -- institucional al transporte.

A ese objeto ha concurrido el vasto cuerpo de leyes reglamentos y disposiciones particulares que codifican la transportación nacional; la planeación funcional de ésta con arreglo a las peculiaridades físicas y a las necesidades (3.2) Enciclopedia de Mexico ob. cit. pag. 207

económicas, sociales, políticas y culturales del país, y asimismo el control - de los servicios respectivos conforme a principios de utilidad pública.

Dentro de un marco institucional consolidado por la Revolución, 1925 se ñala la iniciación del desarrollo contemporáneo del país. En forma armónica se desenvuelve la agricultura, la industria, el comercio, los transportes y las - finanzas, con un sentido de justicia social impreso por el estado en esas acti- vidades.

La Revolución Mexicana produce una profunda rectificación del sistema - jurídico-económico del porfirismo.

La Legislación de los Transportes de Jurisdicción Federal en México.

Una de las obras más conspicuas de los regímenes revolucionarios consis- te en la unificación de nuestra legislación vial, como resultado de la unidad- del estado y de la estabilidad política lograda paralelamente a la expansión - económica del pueblo en la cual destaca el desarrollo material de los medios - de transporte y de las vías de comunicación.

La primera Ley de Vías Generales de Comunicación, apareció el 31 de --- Agosto de 1931, bajo la administración del Presidente Ortíz Rubio y fue la pri- mera respuesta adecuada al clamor social que desde 1910, demandaba del trans- porte mayor eficacia como coadyuvante al desenvolvimiento material y de la in- tegración espiritual del pueblo mexicano.

Ese ordenamiento puntualizado a través de sus preceptos fundamentales, lo referente a concesiones sobre vías generales de comunicación y construcción y explotación de las mismas; legisló con particular minucia en asuntos de comunicaciones postales, eléctricas y aéreas. En esa época por primera vez se armoniza el interés colectivo con el particular en materia de explotación de caminos nacionales, mediante el establecimiento de las funciones legales que corresponden al control de los autotransportes. Esa ley vino a codificar los servicios de comunicación y transportes nacionales que se encontraban reglamentados por disposiciones desarticuladas entre sí, cuyo alcance jurídico era harto limitado.

La Segunda Ley sobre vías generales de comunicación fue publicada el 28 de Febrero de 1932, en el gobierno del General Abelardo L. Rodríguez y fue derogada el 19 de Febrero de 1940, bajo el régimen del General Cárdenas.

La Tercera Ley que se da bajo el gobierno del Lic. Miguel Alemán, y derogó el sistema de explotación de los servicios públicos de autotransportes a través de permisos de ruta y substituyéndolo por el régimen de concesiones.

La actual Ley, consigna los principios económicos que rigen el establecimiento y la explotación de los distintos servicios públicos de transporte de jurisdicción federal, conforme a una economía de recursos dentro de la cual el estado vigila y controla la prestación de los mencionados servicios. (3.3)

(3.3) Transportes Nacionales ob. cit. pag. 98

2.- CLASES DE TRANSPORTE.

El tratadista César Vivante en su libro tratado de Derecho Mercantil es tablece las siguientes clases de transporte:

- a) Por el objeto, el transporte puede ser:
Transporte de cosas o de personas.
- b) Por el lugar en que el transporte se realiza, este puede ser:
terrestre, fluvial, marítimo y aéreo.
- c) Por el medio empleado para el transporte terrestre, éste puede ser:
Transporte con vehículo de tracción mecánica (ferroviario o automovi-
lístico). (4)

Otros autores como Armando Zamora Arrieta, establece las siguientes cla-
ses de transporte: (5)

- a) El de Cosas
- b) El de Personas
- c) El de Noticias

El primero se refiere a los objetos materiales y mercaderías transpor-
tadas.

(4) CESAR VIVANTE ob. cit. Tratado Derecho Mercantil pág. 204

(5) ARRIETA ZAMORA ARMANDO, ob. cit. Derecho Mercantil pág. 88

El segundo a las personas físicas que van de un lugar a otro. Las legislaciones contienen principios que se refieren a las responsabilidades de las - empresas, o las indemnizaciones por causas de fallecimiento en accidentes, incapacidades por las mismas o cualquier perjuicio o daño que se ocasionare.

En cuanto al transporte de noticias, no existe un concepto preciso. La correspondencia epistolar, por ejemplo, se efectúa por intermedio del Estado, - constituyendo un servicio público. En otros casos, telegramas o telefonemas, - se dice , sin embargo, que faltaría el objeto material.

Desde las épocas más remotas de la historia, los hombres se han comunicado entre sí por diversos medios, esto es, lo que podría llamarse el transporte del pensamiento (6). Así tenemos la carta-misiva, la comunicación telegráfica y telefónica. Se objeta fácilmente el carácter mercantil de estas empresas, ya que como se dijo antes, el correo, el telégrafo y el teléfono son empresas-ejercitadas por el Estado dentro de un monopolio, sin finalidad de lucro, sino por el contrario como función del estado y servicio público.

Sin embargo, tampoco puede olvidarse: "Que la función más vital para el ejercicio del comercio escape al Código que lo gobierna" (7).

(6) CHARLES GIDE, ob. cit. pág. 300 aut. cit. por

ARRIETA ZAMORA ARMANDO ib, cit, pág. 89

(7) CESAR VIVANTE 5a. edición aut. cit. por

ARRIETA ZAMORA ARMANDO ob. cit. pág. 88

Como lo establece el tratadista alemán Goldschmidt.

Si el objeto principal es la ganancia, como en los ferrocarriles aunque corran por cuenta del Estado, se trata del ejercicio comercial, si el servicio es de interés social, varía el concepto.

Como ya indicamos, según sea el medio en que se realice, se han establecido tres clases de transporte:

- a) Transporte por Tierra
- b) Transporte por Agua
- c) Transporte por Aire

Técnicamente no hay razón para reglamentaciones separadas, por lo que deberían tener un tratamiento legislativo unitario. Dentro de la legislación mexicana, debe hacerse la advertencia que el transporte por vías fluviales -- está asimilado al transporte por vías terrestres (tal como lo establece el artículo 576, del Código de Comercio Mexicano).

En consideración al instrumento utilizado, podrían distinguirse transportes por ferrocarril y autotransportes, etc.

Por la clasificación que tiene más trascendencia, desde el punto de vista jurídico, es la que se hace en razón a la naturaleza de los objetos transportados, entonces distinguiremos transportes de personas y transportes de cosas, ya sean corporales e incorporeales. Estos se encuentran regulados tanto en

el Código de Comercio, el Código Civil y la Ley de Vías Generales de Comunicación

Criticamos la denominación que hace la Ley de Vías Generales de Comunicación, al servicio de pasajeros clasificarlo en primera y segunda clase, ya que siendo México un país revolucionario y de acuerdo a nuestra Constitución, todo ciudadano es igual para la Ley, sin importar clase social, económica, política, religiosa. Esta separación que hace la Ley, en primera y segunda clase, tal parece que está clasificando a las personas, como siéndolo, la persona que hace uso de un servicio de primera es más importante o tiene un estatus social más elevado, que las personas que hacen uso del servicio de segunda clase; no debe de ser así ya que no vivimos en un Estado, en el que se clasifique a las personas por su poder económico, social o político, la Ley deberá hacer referencia a una denominación más adecuada para los servicios de pasajeros, ya que la diferencia entre primera y segunda clase, es en relación a la celeridad, comodidad, menor número de paradas durante el viaje y por esto se autoriza a cobrar una mayor tarifa y no en relación a las personas.

3.- CARACTERISTICAS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE.

Para definir la estructura legal de una empresa o persona física en el autotransporte, habrá de partirse del elemento primordial, sine qua non: La persona física o la persona moral de que se trate, deberá ser necesariamente - concesionaria o permisionario del estado, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, de acuerdo con lo que establece el artículo 8 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que literalmente dice en su primer párrafo "Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o - cualquier clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener concesión o permiso del ejecutivo, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a lo preceptuado en esta Ley y sus Reglamentos".

En las escrituras de hipoteca y en las obligaciones hipotecarias, se ha ce constar que al cumplirse el plazo por el cual se hace la concesión, los bienes reversibles a la parte proporcional, en su caso, pasarán a formar parte o a ser propiedad de la Nación, artículo 94 L.V.G.C.

Los acreedores hipotecarios no tienen ningún derecho para impedir o estorbar a la explotación de las vías de comunicación o medio de transporte, como así, también no pueden oponerse a la modificación o alteraciones que hagan durante el tiempo de la hipoteca, respecto de los edificios, terrenos. Sin embargo, sí pueden oponerse a la venta de la línea o del sistema, a la enajenación de parte del material de explotación y a la fusión con otras empresas en caso de que se origine un peligro para la seguridad de los créditos hipotecarios, artículo 95 L.V.G.C.

Estas empresas han sido provistas por el legislador mexicano de un estatuto especial, al cual vamos a referirnos muy brevemente.

En primer lugar, las empresas de transportes que quieran explotar un servicio de esta naturaleza han de obtener la concesión o el permiso del Ejecutivo Federal, en los términos establecidos en los capítulos III y V del libro primero de la Ley de Vías de Comunicación.

El capital reunido por empresas cuyo objeto oficial consista en el establecimiento y explotación de las vías de comunicación o medios de transporte no puede destinarse a otro objeto distinto (art. 91 ley citada), condicionando la ley restrictivamente la posibilidad de emisión de acciones, obligaciones y bonos, así como los aumentos de capital (art. 90 ley citada).

Estas empresas están exentas del pago de ciertas contribuciones (art. 7 ley citada).

Los títulos representativos del capital han de ser poseídos por nacionales o si se trata de extranjeros han de ser particulares, porque la adquisición de estas acciones, obligaciones o bonos, emitidos por estas empresas, por un gobierno o estado extranjero, determina que tales títulos quedan sin efecto ni valor alguno, desde el momento de la adquisición.

La constitución de gravámenes reales sobre los bienes que forman el sistema de estas empresas, o sobre una parte de sus sistemas, están condicionados a la comunicación de los mismos a la Secretaría de Comunicaciones y a otros re-

quisitos que la ley determina.

Están obligadas las empresas de transportes a llevar la contabilidad de los negocios relacionados con la concesión o medios de transportes, inclusive de las operaciones que hagan en el extranjero sin excepción ni restricción alguna, en el lugar de la República Mexicana en donde tengan su domicilio legal o su administración principal. La Ley regula con detalle esta obligación (art. 97 ley citada).

La ley prohíbe (art. 85) que se concedan privilegios a estas empresas, - que puedan implicar un atentado a la libre competencia.

Existe un régimen establecido en el caso de que estas empresas quiebren que está legalmente determinado en el artículo 39 de la Ley de Vías de Comunicación, también la Ley de Quiebras y suspensión de pagos de 1943 se ocupa de - este problema.

Pocas palabras son necesarias -según los tratadistas Bolaffio y Vivan - te- para darle el carácter comercial al transporte (8).

El fenómeno del cambio - del cual hemos hablado tanto - si se limitara al lugar de producción serviría únicamente para satisfacer las necesidades de los consumidores locales y dar vida al pequeño comercio. Es el transporte el -

(8) BOLAFFIO-ROCCO Y VIVANTE T. 1, pág. 484 aut. cit.

por Arrieta Zamora Armando ob. cit. pág. 81

que convierte al cambio en fuente de riqueza social con la rápida y extendida--
circulación de los productos. Por otra parte, el incesante progreso de los - -
transportes, que se traduce en mayor rapidez, seguridad y economía de tiempo, fa-
cilita la producción.

La división del trabajo, determina que cada país intensifique sus activi-
dades productivas, integrando últimamente su economía con el cambio internacio-
nal, y aumentando la riqueza nacional con el despacho al exterior de los produc-
tos sobrantes. En el gran mercado internacional se nivelan los precios y se li-
mitan en esa forma las ganancias excesivas. Siempre como consecuencia del pro-
greso de los transportes, vemos que las necesidades de los consumidores son sa-
tisfechas con los productos de todos los países, evitando en esa forma las gra-
vísimas crisis de artículos que en otras épocas ponían en situación difícil a
algunos países.

Todo lo que se ha dicho anteriormente, tiene como su complementación ló-
gica el gran intercambio cultural y espiritual entre los pueblos. Por eso - nos
dicen los precitados autores - Los trenes que atraviesan mediante túneles las -
montañas que dividen como límites a los diferentes pueblos; los barcos que sur-
can los océanos, semejantes a la lanzadera del tejedor, tejen la trama de inte-
reses convergentes y amistades políticas y económicas entre los pueblos. Tam- -
bién sabemos que los pueblos más progresistas y civilizados son los que dispo- -
nen de medios de transporte y comunicación en mayor escala.

En los comercios y pueblos primitivos, el comerciante asume una doble --
función: la de vender sus mercaderías y llevarlas él mismo a su destino, esto -

es, las de vendedor y porteador. La industria del transporte, con la división-- del trabajo, se convierte en actividad autónoma. Gracias a ello, el comerciante atiende al verdadero y propio cambio, a la transferencia jurídica de la propiedad y de la posesión de la mercadería vendida, mientras que el porteador se ocupa de su traslado.

En la economía social moderna, tenemos que transformar, transportar y -- cambiar los productos, son actividades autónomas y distintas. El transporte realiza el traslado material de las mercaderías; el comercio la dirección económica de las mismas. El comerciante, dentro de las adquisiciones y de las ventas, siempre estudiará el mercado más conveniente, teniendo en cuenta las ofertas y las demandas, y escogiendo la vía más corta y más segura para proveer al mercado. Sin que esto implique una exclusión, puesto que existen comerciantes con el suficiente capital para realizar ambas actividades.

4.- EL CONTRATO DE TRANSPORTE Y SU NATURALEZA JURIDICA.

El Contrato de Transporte lo reglamente el Código Civil, bajo el nombre de Porteadores y Alquiladores. Art. 2646.

En la antiuga práctica comercial lo esencial era el vehículo, pero en la actualidad se requiere de una infraestructura más compleja (vías férreas, caminos, oficinas, talleres, etc.).

El transporte de personas, cosas y noticias es un elemento indispensable en todo el país civilizado. No por vulgar, debe dejar de emplearse el símil con la circulación sanguínea, la paralización de la cual acaba con la vida del ser y cuya perturbación es causa de enfermedades.

Esta importancia del transporte es tan marcada que afecta a la economía pública y aún a la defensa del país. Por ello, no es de extrañar que la materia relativa al transporte haya sido objeto de muy especiales regulaciones y de una intervención del estado en los organismos encargados de efectuarlo.

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

El Código Civil acostumbra definir, y al hacerlo, se despreocupa del --

Código de Comercio.

El Código Civil al definir el transporte dice:

El Contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire, a -- personas, animales mercaderías o cualquiera otros objetos, si no constituyen un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes (art. 2646).

A su vez el Código de comercio se refiere sólo a los transportes terrestres y fluviales y dice:

Serán mercantiles los transportes cuando tengan "por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de Comercio" y "cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público" (art. 576).

En cuanto al concepto que establece el maestro Leopoldo Aguilar Carbajal, en su libro de Derecho Civil, es el siguiente:

"Una persona llamada porteador, se obliga a transportar bajo su dirección o de otro, por agua, por tierra o por aire, personas, semovientes, mercancías o cualquier otra cosa, que le entrega el cargador para entregarlas a otra persona llamada consignatario mediante una remuneración" (9).

(9) AGUILAR CARBAJAL LEOPOLDO, Contratos Civiles, 2a. Ed. Porrúa, S. A. Méx., D.F. 1977, pág. 209

El concepto que da el maestro Rafael de Pina Vara, en su libro de Derecho Mercantil Mexicano, nos dice:

" En virtud del Contrato de Transporte, una persona llamada porteador se obliga mediante una retribución o precio a trasladar cosas o personas de un lugar a otro". (10).

Como podemos apreciar, el maestro de Pina Vara, hace mención de dos criterios que consisten en: Primero, menciona a la persona llamada porteadora y segundo, que se obliga mediante una retribución o precio convenido, lo que no se menciona en el Código Civil para el Distrito Federal en su artículo 2646.

El Catedrático de la Universidad de Madrid, el legislador Felipe Clemente de Diego, dice:

"Que es aquel por el cual una persona llamada porteadora, se obliga a conducir a personas o cosas de un punto a otro, mediante cierto precio que debe satisfacer otra persona, denominada cargador o viajero (11).

El tratadista italiano Asquini dice:

"Hay empresas de transporte en sentido técnico, cuando un sujeto (empre-

(10) DE PINA VARA RAFAEL, Derecho Mercantil Mexicano, 4a. edición, Ed. Porrúa, S. A., México 1970, pág. 224.

(11) DIEGO FELIPE CLEMENTE, aut. cit. por MUÑOZ LUIS, Derecho Mercantil, Cárdenas editor y distribuidor, 1a. edición, Tomo IV, Méx. 1974, pág. 65

sario de transporte organiza el trabajo ajeno para realizar a propio riesgo las operaciones del transporte asumidos por él frente a terceros, mediante Contratos de Transporte en sentido técnico (locatio operis) (12).

De lo dicho anteriormente, podemos definir al Contrato de Transporte diciendo que es aquel mediante el cual una persona colectiva (empresa), se encarga por cierto precio (pasaje o flete) de conducir de un lugar a otro, pasajeros o carga debiendo estipularse mediante un documento ya conocido y redactado de antemano.

El transporte puede efectuarse por cualquier vía.

Ya que hemos visto cómo concibe el transporte nuestro Código Civil Federal y Tratadistas, conviene comparar con otras legislaciones para aclarar conceptos.

El Código Civil Italiano nos dice:

"Por el Contrato de Transporte, el porteador se obliga mediante la contraprestación correspondiente a transferir personas o cosas de un lugar a otro" (art. 1678).

Por su parte el Código de Comercio de Guatemala, establece:

(12) Aut. cit. por LUIS MUÑOZ ob. cit. Asquini, 5a. edición, Págs. 101 y 105

"Por el Contrato de Transporte, el porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro pasajeros o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario".

Como podemos apreciar el Código Civil en su concepto no hace mención de la retribución o precio, ni al consignatario, mientras que el Código Italiano - tampoco menciona al consignatario y el Código de Comercio de Guatemala usa la expresión de mercaderías por la de cosas (13).

Así podemos decir que el transporte es el contrato en virtud del cual el porteador se obliga mediante un precio, a transportar personas o cosas de un lugar a otro, y a entregar las cosas transportadas al consignatario.

Por ello sin la actividad transportadora no podríamos imaginarnos el desenvolvimiento de las comunidades humanas.

El transporte es tanto o más importante que la compraventa, ya que sin él no sería imaginable la circulación de las mercancías.

Ya Aristóteles dijo que los transportadores son elementos esenciales de toda comunidad.

En la vida moderna la actividad del transporte se ha convertido en un --

(13) CERVANTES AHUMADA RAUL, Derecho Mercantil, 1er. Curso, Ed. Herrero, S.A., - México, D. F., 1989, pág. 556.

servicio público. (14).

Y se presta entre nosotros previo permiso a Concesión del Estado, por em-
presas sometidas al Control Administrativo, conforme a la Ley de Vías Generales
de Comunicación.

Por su parte el Artículo 75 Fracción VII del Código de Comercio reputa -
actos de comercio los realizados por las empresas de transporte, de personas o-
cosas. De lo anterior se desprende que el transporte es de naturaleza mercantil
cuando es realizado por empresas. Conviene advertir que en nuestro país la mayo-
ría de los transportes son los efectuados sobre las llamadas "vías generales de
comunicación, que define la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Que en esa virtud el Código de Comercio es una Ley de aplicación supleto-
ria, a la L.V.G.C., por cuanto al contrato de transporte se refiere.

El Art. 4 de la L.V.G.C. establece que las controversias que se susciten
sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contra-
tos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte,
se decidirán:

a) Por los términos mismos de las concesiones o contratos.

(14) RENE RODIERE DROITDES, transportes Paris, 1958, tomo I, pág.13 aut. cit. por
CERVANTES AHUMADA RAUL. Derecho Mercantil op. cit. pág. 556

- b) Por la L.V.G.C., sus reglamentos y demás leyes especiales.
- c) A flata de disposiciones de esa legislación, por los preceptos del - Código de Comercio.
- d) En efecto de unas y de otras, por los preceptos de los Códigos Civiles.
- e) En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata.

Naturaleza Jurídica.- Desde el punto de vista jurídico, se ha discutido bastante acerca de la naturaleza del contrato de transporte que venimos estudiando. La discusión proviene según nuestro criterio de su inadecuada comparación con algunos contratos civiles, así se ha dicho que tiene las características del mandato, del depósito, de la prestación de servicios o locación de servicios, locación de cosas, etc., Indudablemente, puede participar de las modalidades de cualquiera de los contratos enunciados, pero el problema se resuelve para nosotros definiendo que el de transporte, es un contrato "sui-generis" del Derecho Mercantil, aunque más se parece a una locación de obra o servicio- (15).

De la misma manera que no influye sobre el carácter comercial de una empresa el propósito de lucro o de beneficio social de quien la ejerce, así no influye sobre el carácter objetivamente comercial de la empresa de transporte la cualidad personal del empresario.

Las circunstancias que a continuación ennumeramos han hecho dudar del -

(15) ARMANDO ZAMORA ARRIETA. Derecho Mercantil, México 1962, 2a. Edición, pág. 89

carácter contractual del transporte: La subordinación de toda actividad conducente a la construcción, establecimiento y explotación de vías generales de comunicación a la concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones. (Art. 8 ley citada); el condicionamiento de la explotación de una vía general de comunicación que haya sido objeto de concesión o permiso a la autorización del funcionamiento concedido por la misma Secretaría. (Art. 48 ley citada).

La competencia exclusiva de esta Secretaría respecto al estudio, aprobación, remisión o modificación de itinerarios, horarios, reglamentos de servicio, tarifas y sus elementos de aplicación y de los demás documentos que las empresas de vías de comunicación sometan a su estudio. (Art. 49 ley citada); el señalamiento previo de bases a las que deberán sujetarse estas empresas para establecer las tarifas de los servicios que prestan al público (Art. 20 ley citada); la obligatoriedad de la prestación de servicios, en cuanto que la Ley declara que "desde el momento en que una empresa de vías generales de comunicación o medio de transporte haya sido autorizada para poner sus líneas, instalaciones y vehículos en explotación y hayan sido aprobados sus horarios y tarifas, no podrá rehusarse a prestar el servicio correspondiente" (Art. 62 ley citada); obligatoriedad de los servicios afirmada también en el Código de Comercio Mexicano, en su artículo 598; la posibilidad de la existencia de contratos tipo (Art. 52, Frac. I, párrafo 2o. : "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 la situación de hecho de los usuarios, constreñidos a utilizar los servicios en las condiciones preestable-

cidas. Pero, se ha puesto de relieve:

- 1o. La Ley de Vías de Comunicación sigue hablando de contrato. El Código de Comercio, que continúa vigente como Ley supletoria, habla también de Contrato de Transporte, el Código Civil del Distrito Federal en sus artículos 2646 a 2665, regula también el contrato de transporte.
- 2o. La obligación de contratar, propia de toda concesión de servicio público con carácter de monopolio, no suprime los efectos contractuales de la realización de un convenio con el usuario.
- 3o. La necesidad de hecho en que se encuentran los usuarios no excluye la presencia y los efectos de la declaración de voluntad de los mismos con la categoría del contrato.

La definición del Contrato de Transporte viene en el Código Civil del Distrito Federal (Art. 2646) que dice: "el contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, si no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes".

De esta definición y del estudio general del contrato de transporte se deduce que éste es consensual, bilateral y oneroso. Normalmente se realiza en forma de contrato de adhesión.

Su naturaleza jurídica ha sido muy discutida. Parte de la doctrina habla de arrendamiento de servicios o de arrendamiento de obra, para calificar su esencia.

En el Código Civil del Distrito Federal se le califica como un contrato de prestación de servicios, en cuanto ésta regulado en el capítulo 4 del Título X de la parte segunda, como una modalidad del referido contrato de prestación de servicios. En el Código de Comercio Mexicano está considerado como un contrato sui-géneris, y en ello conviene la mayor parte de la doctrina. (16)

Si jurídicamente el contrato de transporte, "es aquel en virtud del cual una persona se obliga a trasladar algo de un lugar a otro mediante un precio cierto, favoreciendo así una operación comercial". Es evidente que existen en dicho contrato tres requisitos esenciales que son: Primero que una persona se obliga a trasladar algo o sea (cosas o personas) de un punto a otro, segundo que preste tal servicio por cierto precio, y tercero que favorezca de esta suerte una operación comercial o sea que se reputa solamente mercantil.

(16) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN, Derecho Mercantil, Tomo II, Ed. Porrúa, pág. 240

5.- CALIFICACION MERCANTIL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

Nuestro Código Mercantil no define en qué consiste el Contrato de Transporte, lo cual consideramos perjudicial para la regulación jurídica de esta institución de comercio.

Hace referencia, en cambio, a las personas que intervienen en este contrato en la siguiente forma:

El cargador, denominación que emplea nuestro Código para indicar a la persona que encarga el transporte y que, con mayor propiedad quizá, pueda llamarse remitente.

El porteador, es decir, la persona que se encarga de la ejecución material del transporte y.

El consignatario o destinatario, es la persona a quien se envían las mercancías o cosas.

El Código de Comercio habla sólo del transporte terrestre, del que se realiza por ríos, lagos o canales navegables, sin legislar sobre el transporte aéreo (modalidad de la época en que vivimos), tampoco del de noticias ni del de las personas.

Para resolver el problema de la calificación mercantil del Contrato de Transporte, debemos atender a lo que dice el artículo 576 del Código de Comercio

Mexicano y el 2646 del Código Civil del Distrito Federal.

El Código de Comercio en su artículo 576, establece dos criterios para - su calificación mercantil.

El referido artículo dice:

El Contrato de Transporte parte por vías terrestres o fluviales de todo-género se reputará mercantil:

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

De este modo con arreglo a la fracción I, tendríamos un criterio objetivo de calificación y sería mercantil el transporte cuando tuviera por objeto -- mercaderías o cualesquiera objetos del comercio.

De acuerdo con la fracción II, tendríamos un criterio subjetivo de calificación a través de la existencia de un comerciante como porteador o de persona que habitualmente se dedicara a verificar transportes para el público.

Pero, el criterio objetivo que nos da este artículo es totalmente inútil el subjetivo, evidentemente ilógico.

Es inútil el criterio objetivo, porque al ponerlo en contraste con el artículo 2646 del Código Civil nos encontramos con que éste califica como civiles los contratos de transporte, cuando los objetos transportados sean mercaderías, si no constituyen un contrato mercantil; pero de este modo tenemos que el transporte de mercancías será civil cuando no sea mercantil y como no hay norma alguna para calificarlo como mercantil, llegamos a la conclusión de que con arreglo a este criterio no hay posibilidad de distinción alguna.

Por otro lado, es evidente que el Código de Comercio, en el artículo citado, da dos criterios y no uno con dos requisitos, como se comprueba cuando se lee al comienzo de la fracción II, que el contrato se reputará mercantil "Cuando siendo cualquiera su objeto", luego no hay posibilidad de distinción entre un transporte civil y un transporte mercantil por razón del objeto transportado. (17).

Afirmamos, además, que el criterio subjetivo es ilógico. En efecto, no hay razón alguna de orden sistemático que obligue a calificar como mercantil el transporte realizado por comerciante cuando sea patentemente otra su actividad profesional. Así, un comerciante en granos si se compromete mediante retribución, a llevar en su coche a una persona de un lugar a otro, ¿tendrá que ser considerado como porteador mercantil de acuerdo con este criterio?

Del mismo modo, el dueño de una casa de empeños que se compromete a ----

(17) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN, Ibidem. Pág. 240

transportar cualquier objeto o persona, ¿será también considerada como porteador mercantil? y así podrían multiplicarse los ejemplos.

Para resolver esta situación sin salida aparente, debemos acudir al artículo 75, fracción VIII, del Código de Comercio Mexicano, que declara actos de comercio "las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua, y las empresas de turismo". En este artículo encontramos ya el dato fundamental que nos permite llegar a la calificación del transporte mercantil, en consideración a su esencia, y este dato no es otro que la presencia de una empresa y la consideración de los actos de transporte; como actos masivos. Lo que efectivamente hace aparecer el carácter mercantil del transporte es, de acuerdo con lo ya dicho por nosotros respecto de la esencia del acto de comercio, la presencia de un sujeto económico típico, la empresa, y la realización de actos en masa.

De lo dicho se deduce:

- 1o. La calificación del contrato de transporte, como mercantil, no puede depender de la naturaleza de los objetos transportados.
- 2o. Los artículos 576 y 2646, califican contradictoriamente de mercantil o civil, un transporte cuando recae sobre mercaderías.
- 3o. El artículo 576 está en contradicción con el artículo 75, fracción VIII, en cuanto que éste califica de acto de comercio los transportes sin consideración al objeto y sí sólo en atención a la existencia

de una empresa, por lo que da de lado a la calificación de mercantil que se basa exclusivamente en la realización del transporte por un comerciante.

- 4o. Con arreglo al artículo 75, que es el criterio fundamental que aceptamos, los contratos de transporte serán mercantiles cuando sean realizados por empresas de transporte, es decir, cuando la empresa se dedique habitualmente a hacer transportes, esto es, cuando la empresa realice actos de transporte en masa.
- 5o. El transporte del Código Civil supone una actuación ocasional. El transporte regulado en el Código de Comercio y en la Ley de Vías, es un transporte profesional. Por eso, éste es de prestación obligatoria y aquél no.

No se olvide, sin embargo, que el artículo 75 del Código de Comercio Mexicano sólo se refiere a las empresas de transporte de personas o cosas por tierra o por agua. De este modo, los transportes por aire (transportes aéreos) y transportes de noticias en general (inalámbrico, telefónico) no quedan comprendidos en la enumeración del artículo que comentamos; pero, se comprende fácilmente que esta exclusión no fue querida por el legislador, sino simplemente consecuencia de la época en que el Código se dictó. La interpretación analógica -- nos permitiría fácilmente comprender los transportes indicados, cuando sean realizados por empresas, en una calificación mercantil.

Clasificación. -- Por razón del medio a través del que se realiza el trans-

porte, pueden distinguirse transportes por tierra, por mar y por aire.

Dentro de la legislación mexicana, debe hacerse la advertencia que el -- transporte por vías fluviales está asimilado al transporte por vías terrestres.

En consideración al instrumento utilizado podrían distinguirse transportes por ferrocarril, autotransportes, etc.

Pero la clasificación que tiene más trascendencia, desde el punto de vista jurídico, es la hecha en razón a la naturaleza de los objetos transportados. Entonces, distinguiremos transporte de personas, transporte de cosas y transporte de noticias. El transporte de noticias, según vimos (art. 11 L. de V. de C.) queda reservado exclusivamente en favor del Estado.

Al transporte de personas y al transporte de cosas se refieren tanto el Código de Comercio, como el Código Civil y la Ley de Vías de Comunicación.

El transporte también lo podemos clasificar en: Unitario y Acumulativo.

El Unitario, se refiere en que, es aquel realizado por una sola persona o empresa, siendo siempre esta la forma corriente en que se puede presentar la transportación.

El acumulativo, se presente en aquellos casos en los que encomendándose el transporte a una sola persona o empresa, ésta lo lleva a cabo no sólo, sino mediante actividad propia, sino además con la cooperación de varios transportistas.

tas autónomos, en una forma sucesiva y con medios de transporte diferentes.(18)

Nuestro Código establece que todo contrato de transporte será perfeccionado por escrito, mediante documento ya de antemano redactado que se denomina - carta de porte, guía o conocimiento, según los casos.

Este documento deberá contener las siguientes estipulaciones de rigor:--

a) Nombres y domicilios de las partes que intervienen en el contrato; b) la fecha de salida del cargamento, con el lugar y plazo en que se hará la entrega; - c) el número de las mercaderías, con el precio, señales, marcas y otras distinciones; d) el precio convenido por el transporte; e) las responsabilidades en la que incurre el porteador en caso de retardo, por pérdidas, deterioros. Se indicará además la vía o ruta que ha de seguir la cosa transportada. Este documento, según nuestro Código, se firma en dos ejemplares; el original queda en poder del porteador, otro ejemplar en poder del cargador o remitente, quien a su vez le envía al destinatario. Esta disposición legal se explica fácilmente, por que en caso de existir un solo ejemplar, podría alegarse de mala fe su pérdida o extravío.

Cuando la mercadería transportada ha llegado a su lugar de destino --no habiendo observación alguna-- se procederá a canjear dichos ejemplares, con una nota o aditamento en que conste que el destinatario ha recibido conforme.

Doctrinalmente se ha discutido sobre el momento en que se perfecciona es

(18) DE PINA VARA RAFAEL, Elementos de Derecho Civil Mexicano, ob. cit. pág.187.

te contrato. Algunos tratadistas y legislaciones sostienen que es desde que se ha firmado la carta de porte, otros dicen que sólo cuando se procede a la entrega de las mercancías. Nuestro Código se refiere a ello en los Artículos 175 y - 178.

Al respecto, corresponde afirmar que, habiendo acuerdo de voluntades sobre la mercadería transportada, ruta elegida, precio del transporte y todas las demás estipulaciones inherentes al contrato, siendo éste consensual, se habrá perfeccionado antes de la entrega de las mercaderías, siendo dicha entrega el principio de ejecución del contrato.

El consignatario, en el término de 24 horas de haber recibido las mercancías transportadas, tiene derecho a formular sus reclamaciones al porteador sobre fallas en el peso averías, etc. etc. Pasado ese término, no se admite ninguna reclamación según el tenor del Artículo 193 del Código Mercantil.

Si la mercadería no ha sido mayormente afectada en su calidad y precio, el consignatario debe recibirla con descuento del deterioro al precio corriente de plaza. En cambio si los daños han sido mayores, el porteador incurre en responsabilidad absoluta. Todo esto se resuelve con la intervención de peritos. Para casos fortuitos o violencias insuperables --ajenos a la voluntad del porteador-- como sería por ejemplo un derrumbe en el camino por donde pasaba, una huelga, una revolución, etc., etc., no incurre en responsabilidad.

Los carruajes, vehículos, aparejos y demás bienes del porteador, constituyen --según nuestra legislación mercantil-- una prenda y garantía para el car

gador o remitente. Del mismo modo, las mercaderías transportadas, constituyen una prenda para el porteador mientras se le cancele el precio convenido por el transporte.

El porteador puede ejecutar el transporte personalmente, utilizando sus vehículos y personal propios, constituyendo una empresa de transporte conforme a lo que se definiera antes, pero podría hacerlo también por intermedio de otra empresa dedicada al transporte.

En este caso, --según definición del Artículo 195 del Código Comercio será simplemente un comisionista de transporte. Jurídicamente no se modifican en nada sus obligaciones entre dicho comisionista y el subporteador.

6.- CONTRATOS AFINES, AL CONTRATO DE TRANSPORTE.

Los estudiosos del Contrato de Transporte numeran, otros contratos semejantes o afines, al contrato de transporte, como son:

a) Contrato de Arrendamiento de Vehículo.

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

Así se ha resuelto una vieja disputa doctrinal de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, Artículos 150 al 156. (19)

b) Contratos de Circulación de Vehículos sobre Vías Ajenas.

Este contrato se da en los casos de las antiguas compañías de coches cama express, o en los carros particulares que suelen transitar por las vías del ferrocarril. Es claro que, en tales supuestos, no estamos frente a un contrato de transporte. En la vía del ferrocarril Chihuahua al Pacífico circulaba en tren turístico propiedad de un consorcio Chihuahuense-Sinaloense. Creemos que el contrato correspondiente es de una asociación en la que los participantes tienen mutua

(19) JEAN ESCARRAGA, Cours de Droit, Commercial, Paris 1952.

ob. cit. por Cervantes Ahumada Raúl, Derecho Mercantil, pág. 556.

mente la calidad de asociaciones. (20)

c) Contrato de Mudanza.

La doctrina francesa contra las decisiones de su jurisprudencia. Considera al contrato de mudanza como una variedad del contrato de transporte, creemos que la posición doctrinal es correcta, ya que el empresario de mudanza traslada muebles de un lugar a otro a cambio de correspondiente precio del servicio. (21)

d) Contrato de Transmisiones de Mensajes.

Se ha discutido, si el contrato de transmisión de mensajes por medio de la energía eléctrica, como es el caso del telégrafo o de la radio, es o no asimilable al contrato de transporte, algún sector de la doctrina comparada lo niega (22).

Creemos que, dado que en nuestro ordenamiento se admite la noción de cosas incorpóreas, según hemos visto y la definición de nuestro Código Civil ha--

(20) JEAN ESCARRAGA, ob. cit. por Cervantes Ahumada Raúl, op. cit. pág.557

(21) La Nature Jurique du de Demenagemet, RENE DODIERE, ob. cit. por CERVANTES - AHUMADA RAUL, Idem. Pág. 557

(22) FERRI Y SILVAIN WIRSHAM, Economie de Transporte, Paris 1960, ob. cit. por - CERVANTES AHUMADA RAUL, Idem. 557

bla en general de cosas, no está excluida de la noción de transporte, la cosa in corporal. En el fondo, habrá la obligación de trasladar la cosa de un lugar a otro, sea cual fuere el medio. Naturalmente, no se aplicará a este contrato las disposiciones que por contenido sean atribuibles sólo a las cosas corporales; pero, en el fondo, se aplicarán las normas básicas del contrato de transporte.

e) Contrato de Remolque.

Éste se da cuando un vehículo aplica a otro una fuerza extraña a éste, para movilizarlo de un lugar a otro. Para determinar si se trata de transporte, se habrá que atender a si el personal del remolcado conserva el control total del operador. En el primer caso, se tratará de un remolque simple, que se regirá -- por normas especiales y en el segundo, se tratará de un transporte.

f) Contrato de Hospedaje.

El alquiler de una cama dentro de un coche-cama en el transporte ferroviario no es un contrato de transporte, sino más bien de hospedaje.

C A P I T U L O I I

ELEMENTOS JURIDICOS DE LA CONCESION DE TRANSPORTE FEDERAL.

- 1.- CONCEPTO DE CONCESION. .
- 2.- ANALISIS DE CONCESION, PERMISO Y DIFERENCIAS.
- 3.- PRINCIPIOS Y ELEMENTOS DE LA CONCESION.
- 4.- REQUISITOS PARA LA OBTENCION DE CONCESION FEDERAL DEL TRANSPORTE DE PERSONAS
- 5.- BASE CONSTITUCIONAL DE LA CONCESION Y REGLAMENTACION POR LA SECRETARIA DE CO
MUNICACIONES Y TRANSPORTE (S.C.T.)
- 6.- CLASES DE CONCESION.

CAPITULO II

ELEMENTOS JURIDICOS DE LA CONCESION DE TRANSPORTE FEDERAL.

1.- CONCEPTO DE CONCESION.

El Concepto de Concesión tiene varios sentidos:

Analizaremos la definición que da el diccionario de la Lengua Española:-

(1)

Concesión.- Acción y efecto de conceder, otorgamiento gubernativo a favor de particulares o de empresas, bien sea para apropiaciones, disfrutes o -- aprovechamientos privados en el dominio público, bien para construir o explotar obras públicas, o bien para ordenar, sustentar o aprovechar servicios de la administración general o local.

Otra significación es:

Concesión.- Es un acto administrativo discrecional, por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular o empresa.

a) Para que utilice bienes del Estado, dentro de los límites y condicio-

(1) Diccionario Enciclopédico Quillet, Ed. Grolhier, Tercera edición 1987, pág. 364.

nes que señale la Ley.

b) Para establecer y explotar un servicio público, también dentro de los límites y condiciones que señala la Ley.

Otra definición es la que establece el maestro Acosta Romero Miguel en su libro de Derecho Administrativo.

Concesión.- Es el documento formal, que contiene el acto administrativo en el que se otorga la concesión. (2)

Consideraremos que la concesión puede ser:

- a) Un acto contractual.
- b) Un acto unilateral, típico de la acción del poder público.
- c) Situación mixta o acto complejo.

a) Antiguamente se sostenía que la concesión era un contrato de derecho-privado, dada su similitud aparente con el de obra pública al que estuvo ligado por razones históricas, se llegó a pensar que era una relación en que el concesionario y el Estado se obligaban recíprocamente por las cláusulas convencionales, así creando una situación contractualmente sujetas a las reglas del derecho civil, tanto en lo que respecta a su formación como la interpretación de de

(2) ACOSTA ROMERO MIGUEL, Derecho Administrativo, 3er. Ed., Ed. Porrúa, Méx. -- 1972, pág. 241.

rechos y obligaciones que se derivan de dicha relación contractual. (3)_

b) Si se llegara a hacer un examen metodológico de los regímenes de concesión en México, se llegaría a la conclusión de que actualmente la mayoría de las concesiones, han sido otorgadas por medio de actos administrativos discrecionales, ya que los particulares no celebran ningún convenio o contrato con la administración para ello, ni tampoco se le puede pedir a la administración el otorgamiento forzoso de las concesiones, aún cuando en ciertas ramas anacrónicamente se les sigue llamando contrato-concesión, como es el caso de la materia de transporte.

El régimen jurídico que regula la concesión y las relaciones entre la administración y el concesionario, es de derecho público y está constituido por el conjunto de normas establecidas en las leyes, reglamentos, decretos, circulares y acuerdos que fijan precisamente, el régimen al que estarán sometidos la concesión, el concesionario y su actividad.

c) "La concesión de un servicio público, es un acto administrativo complejo, contractual y reglamentario, en virtud del cual, el funcionamiento de un Servicio Público, es confiado temporalmente, a un individuo o empresa concesionaria que asuma todas las responsabilidades del mismo, y se remunera con los in

(3) OLIVERA TORO JORGE, Manual de Derecho Administrativo, 3a. edición, Ed. ---- Porrua, S. A. México 1972, pág. 241

gresos que percibe de los usuarios del servicio concedido" (4)

Analizando estas definiciones de lo que es una concesión nos llama mucho la atención, al hecho de que el acto administrativo tenga dos categorías, por así llamarlas, una contractual y otra reclamatoria. Esta característica contractual, como la puede tener la concesión, ya que ésta es bilateral, es demasiado importante, pues es una diferencia con respecto a los permisos que se dan para explotar un Servicio Público.

De acuerdo a lo anterior, la concesión constituye un acto administrativo discrecional del órgano de la administración pública federal, que se aplica en un caso concreto, y siguiendo las disposiciones que regulan la materia de la concesión.

(4) ANDRES SERRA ROJAS, D. Administ. Ed. Librería de Manuel Porrúa, Méx.
1961, pág. 865.

2.- ANALISIS DE CONCESION, PERMISO Y DIFERENCIAS.

Analizando estas definiciones de lo que es una concesión, nos llama mucho la atención, el hecho de que el acto administrativo tenga dos categorías, -- por así llamarlas, una contractual y otra reglamentaria. Esta característica -- contractual, como la puede tener la concesión, ya que ésta es bilateral, es demasiado importante, pues es una diferencia con respecto a los permisos que se dan para explotar un Servicio Público.

Como todo contrato, las partes van a expresar su labor de decisión con respecto al contenido del mismo; en la concesión, al particular, cuando la autoridad competente le otorgue una concesión, para la explotación de un Servicio Público, va a establecer una serie de normas para que se cumpla el fin del Servicio Público y a reglamentar cuales son los requisitos que debe de cumplir el particular para solicitar la concesión y que los cumpla durante la prestación del Servicio Público. Por ejemplo: disposiciones referentes a horarios, tarifas, derechos de los usuarios, modalidades de la prestación del servicio público, etc.

El acto por medio del cual, la autoridad competente le otorga a un particular una concesión, va a crear una situación jurídica individual, esta situación no puede ser modificada unilateralmente por la autoridad otorgante, ya que la concesión adquiere derechos por sí misma y sólo puede ser revocada si deja de cumplir con algunos de los requisitos que se le imponen para la prestación del servicio.

Esto se entiende de una mejor manera con este ejemplo:

Un particular pide una concesión a la autoridad competente para poder - construir una terminal para autobuses de pasajeros, la autoridad se la otorga - por el término de 50 años, el particular invierte 150 millones de pesos, para - recobrarlos en 5 años y poder tener una ganancia lícita que es el fin de la -- concesión, la autoridad al ver instalada la terminal, debe abstenerse de revocar unilateralmente la concesión, siempre y cuando el particular cumpla con las obligaciones que se derivan de su concesión.

Esta falta de seguridad jurídica detendría el desarrollo de las concesio nes de Servicio Público que tienen como fin la satisfacción de intereses colectivos, es por eso lo importante de la parte contractual de la concesión, ya que aquí reviste la característica de bilateralidad que impide que la autoridad cometa violaciones a la concesión.

PERMISOS.

Para hablar del Permiso hay un problema fundamental que tratar, la falta de doctrina que versa sobre el tema, la no distinción entre Permisos y Concesio nes, la falta de cuidado al tratar indistintamente Concesión y Permiso para ex plotar un Servicio Público.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación, no hay un concepto de conce sión y de permiso, pero analizando esta Ley, se puede sacar algunas diferencias para poder determinar así, qué es un permiso, qué tipos de permisos hay, qué de rechos tienen estos permisos.

Cuando un particular solicita un Permiso a la Administración correspondiente, ésta considerará de acuerdo con el interés general si da lugar al mismo o no, en el caso de que se lo negaran, este acto ya por sí mismo, es unilateral

Si la Administración concediera que procede el otorgamiento del Permiso, éste tendrá el carácter de precario y la Administración le fijará al permisionario las condiciones que debe cumplir. El particular tendrá dos caminos, si se le otorga el Permiso puede aceptarlo, o no puede aceptarlo.

En el segundo caso, la Administración revocará el acto administrativo -- por medio del cual, le otorga el Permiso y esta revocación será un acto unilateral. Si el particular acepta las condiciones que se le impusieron al otorgarle el Permiso, no se estará tratando de un acto bilateral ya que la voluntad del particular no interviene en la integración del acto que le ha sido dictado por la Administración, sino que simplemente su función es de realizarlo, por lo tanto, el acto administrativo por medio del cual, se concedió un permiso para la explotación de un Servicio Público es unilateral, y si el particular acepta las condiciones que la administración le imponga será perfecto y válido y sólo interviene su voluntad por parte del particular en la realización del acto.

DIFERENCIAS ENTRE CONCESIONES Y PERMISOS.

Notamos como fundamental diferencia, analizando la doctrina del Derecho Administrativo correspondiente a la concesión y al Permiso, que la concesión es un acto administrativo bilateral, es decir, que el particular interviene en el acto para la creación de la concesión, ya que como dijimos éste tiene un aspecto

to contractual en donde el particular y la autoridad se pondrán de acuerdo para ver de qué manera se va a cumplir con el Servicio Público Federal y el permiso se deriva de un acto administrativo unilateral, y la intervención del particular sólo se reduce a la ejecución del mismo, si es que se le otorga el permiso y si aceptó las condiciones que se le establecieron.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación se hace una diferenciación entre los servicios que son concesionados y los servicios que pueden realizarse por medio de permisos, en el Capítulo Segundo, que se refiere a la explotación de caminos, en su Artículo 152, se señalan cuáles son los servicios que están sujetos a concesión, y que son:

Transportes de personas:

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

Transporte de carga:

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

Transporte de personas y de carga.

Servicio mixto.

El Artículo 153 de la citada ley, señala los servicios que están sujetos

a permisos, los cuales son:

I. El uso de vehículos cuando se trate 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.

Las empresas de navegación sólo podrán realizar el servicio a que esta fracción se refiere entre los puertos o aeropuertos y las ciudades o poblaciones a que dichos puertos corresponda.

II. El transporte de muebles y efectos en uso, aun cuando sea realizado - por una empresa, siempre que se limite el servicio de personas o entidades que realicen un cambio efectivo de domicilio o de local.

III. Los servicios de grúas para el arrastre o transporte de vehículos.

IV. Los transportes para la distribución del petróleo y sus derivados.

V. Los transportes que en razón de su reducida importancia o de sus modalidades particulares no constituyan servicio público de los que ameritan concesión en términos de esta ley, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Así otras diferencias como es que en el artículo 154, de la mencionada ley, se señala que la concesión durará diez años y que ésta puede ser prorrogada.

da si el concesionario sigue cumpliendo con los requisitos que señala la ley,-- su Reglamento y con las obligaciones que específicamente se determinen en el Título de concesión. En el caso de el Permiso, el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, en su Artículo 176, señala que "con excepción de los casos especiales de que adelante se trate, los permisos se extenderán por tiempo indefinido, pero el interesado tendrá la obligación de acreditar, cuando para ello fuera requerida la subsistencia de las condiciones que sirvieron de base para su explotación".

De este Artículo podemos darnos cuenta, que una vez que las condiciones que fueron base para que se expidiera el permiso, desaparecen, éste queda sin efecto y no crea derechos semejantes a los de la concesión, ya que ésta, puede ser prorrogable y tiene derechos preferenciales, con respecto al permiso.

Para poder aclarar mejor las diferencias que hay entre una concesión y un permiso, a continuación se citan algunas jurisprudencias sobre el tema:

"La notificación personal de la modificación al cuadro de rutas, la declaratoria de necesidades y el pliego de condiciones, a fin de solicitar la concesión correspondiente a que alude el Artículo 15 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, es exclusivamente para concesionarios y no para permisionarios" (5)

(5) AMPARO EN REVISION 3732/69, Omnibus Cristoba Colón, S. A. de C. V. y Coags., 2 de Marzo de 1970, Méx. pág. 121.

De este criterio jurisprudencial podemos extraer que la concesión da un tratamiento especial y distinto al de los permisos, ya que la concesión si genera un derecho y en el caso de que se modifiquen las condiciones para la prestación del servicio, al concesionario puede protegerse y defenderse si su interés jurídico se ve lesionado.

El Artículo 15 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, hace referencia sólo a la concesión y en ningún momento al permiso

TESIS JURISPRUDENCIAL.

"En el caso de que se reclame la derogación de permisos de transporte -- provisional de paso, si tales permisos quedaron sujetos a la condición resolutoria... y se emite en el sentido de negar ante esa circunstancia los permisos -- provisionales citados, pierden su vigencia" (6)

Del análisis de este criterio jurisprudencial se puede considerar que -- los actos de otorgamiento de permisos son unilaterales y que el permiso es precario, ya que habla de permisos provisionales sujetos a una condición resolutoria, si la resolución definitiva es en el sentido negativo, los permisos provisionales pierden su vigencia, por lo tanto nos podemos dar cuenta, que el permiso no genera derechos como los que genera la concesión.

(6) AMPARO EN REVISION 3855/67 Felipe Valdez Sánchez y Coags. Méx. 26 de Agosto de 1968, pág. 69.

TESIS JURISPRUDENCIAL.

"No se afectan los intereses jurídicos de los titulares de una concesión por el permiso que se conceda a los terceros... si existe la prohibición expresa de prestar servicio en los puntos intermedios, ya que dicho desplazamiento, sólo entraña el derecho de tránsito, pero no el de explotar la ruta" (7)

Aquí claramente se dice que la concesión se da para la explotación del servicio público y el permiso sólo se dará para un derecho de tránsito, pero no para explotar un servicio público de autotransporte de pasajeros.

Cabe mencionar que en este punto de diferencias entre permisos y concesiones se hace mención al permiso no supeditado a una concesión, porque existen permisos que se derivan de la concesión, y se hace ésto para un control de las unidades, es decir, se le da una concesión a una empresa y de esta concesión se derivarán 300 permisos, porque tiene 300 camiones.

(7) AMPARO EN REVISION 3756/67 Autotransportes Línea Verde, S. A. de C. V.,

3.- PRINCIPIOS Y ELEMENTOS DE LA CONCESION.

Los principios que rigen la concesión, son los siguientes:

1.- CAPACIDAD JURIDICA.- Hay estados que no señalan ningún límite de capacidad a los concesionarios o llegan a establecer un mínimo de requisitos; el concesionario puede ser nacional o extranjero.

2.- CAPACIDAD TECNICA DEL CONCESIONARIO.- Puede apreciarse en dos aspectos: El personal y el material.

a) PERSONAL: El concesionario debe reunir varios requisitos mínimos de capacidad técnica, ya que en lo particular o mediante el personal que contrate para desarrollar la actividad, especialmente si se trata de servicios públicos, como por ejemplo: En la concesión para el transporte, el concesionario debe contar con el personal capacitado, principalmente en los operadores, mecánicos y demás auxiliares que tengan los conocimientos en esa materia.

b) MATERIAL: Tener los medios necesarios para prestar la concesión, consiste en el conjunto de elementos materiales, especialmente en el equipo, para realizar esa actividad concesionada.

3.- CAPACIDAD FINANCIERA.- Es otro de los requisitos de suma importancia

generalmente se le exige al concesionario, consiste en que éste debe tener el capital necesario que le permita contratar el personal que va a prestar el servicio, el que se va a dedicar a la explotación de los bienes del Estado, así como adquirir un buen equipo cuando se trate de transporte.

4.- PLAZO.- Generalmente las concesiones se otorgan por un plazo determinado, es decir, por un lapso más o menos largo en el cual, el concesionario disfruta de los derechos derivados de este acto.

No todas las concesiones se otorgan a plazos iguales, como ya vimos anteriormente, esta noción va paralela con las ideas políticas que sustentan los gobiernos de los diversos países.

En México y durante el siglo pasado, la mayor parte de las concesiones se otorgaban a plazos que fluctuaban entre los 50 y los 100 años. (8)

Actualmente y en materia de vías generales de comunicación, se otorga por 20 años a las de camino y se limita a 5 vehículos por titular; a 30 años las de obras en zonas federales, así como también a 30 años las de radiodifusión y televisión refrendables.

Así también existen concesiones que no tienen plazo, por ejemplo: Las de uso y aprovechamiento para aguas nacionales, así como también las de educación.

(8) ACOSTA ROMERO MIGUEL, ob. cit. pág. 356

El simple hecho de que carezcan de plazo, creemos que no desvirtuará -- las características de la concesión, ya que por la naturaleza de las actividades o la finalidad de las mismas, se llega a estimar que el plazo puede ser -- por tiempo definido, más no perpetuo, ya que en cualquier momento el Estado -- puede revocar la concesión cuando así lo amerite por causas de interés público (como en el caso de las concesiones bancarias), o se den los supuestos previstos en las leyes para que proceda la revocación.

5.- DERECHOS DEL CONCESIONARIO.- En primer lugar daré un concepto breve del concesionario y es el siguiente: "Es aquella persona que ha tenido del Estado una concesión para su debida explotación". (9)

Una vez otorgada la concesión, ésta crea y genera una serie de derechos y obligaciones al concesionario, éstos se originan en el ejercicio de un derecho potestativo (solicitud), proseguido mediante un acto jurídico derivado del Estado (concesión) que da a la vez un nacimiento a una relación inmediata entre el Estado y el beneficiario, de carácter transitorio que habrá, no obstante, de sustituir por todo el tiempo que dure la concesión y con ésta, los derechos del titular. (10)

(9) Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado de Selecciones del Readers Digest tomo III, editado en México 1979, pág. 834

(10) ROJINA VILLEGAS RAFAEL, Derecho Civil Mexicano, Bienes y Derechos Reales, tomo III, vol. I, ed. 4a. México 1969, pág. 221.

Por lo general dichos derechos, son de naturaleza personal e intrasmisibles, en virtud de que el Estado, les faculta únicamente el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio directo de la Nación, más no la propiedad de los bienes, por eso el particular no tiene derecho de transferir enajenar o gravar los derechos que provienen de la concesión. De esa manera adquiere un derecho personal sobre un bien u obtiene una facultad que no se encontraba dentro de su patrimonio.

En cuanto a los derechos que se originan de la concesión parten de un principio general, consistente en un hecho positivo que precede de la concesión que reserva medios administrativos para obligar al concesionario al cumplimiento de sus deberes, como es el poder de modificar el régimen del servicio, en cuanto a su objeto personal puede ser la prestación de una cosa, consistente en asegurar el funcionamiento regular del servicio. El poder público ha manifestado interés en que el servicio se preste a la manera más eficiente y continua y el de asegurar un régimen estricto para mantener el servicio en condiciones favorables, así como también de evitar una abstención por parte del concesionario el cual en ningún momento debe dejar de prestar dicho servicio.

Por eso el derecho personal de la concesión es relativo, en virtud de que se origina de un acto administrativo, por el cual el Estado otorga unilateralmente la concesión al particular e implica un derecho y una obligación a cargo de una persona determinada (concesionario) obligada para con el acreedor (usuario) a prestarle cierto servicio.

Los derechos que nacen de la concesión en materia de comunicación (trans

portes), según las ideas del maestro Enrique Sayagues en su libro de Derecho Administrativo establece los siguientes: (11)

a) DERECHOS A LA EXPLOTACION DEL SERVICIO.

El concesionario invierte capitales y organiza el servicio teniendo en cuenta el lapso de tiempo durante el cual ejerza su explotación. Es lógico reconocer como derecho básico, el de realizar y consecuentemente explotar el servicio de acuerdo a la concesión otorgada, durante todo el plazo estipulado.

b) LA IGUALDAD FINANCIERA DE LA CONCESION.

Si el servicio funciona en la forma prevista en la concesión, el concesionario por lógica debe obtener la ganancia prevista, que es lo normal.

El resultado financiero, originado de la relación entre los gastos y el producido de la explotación según las previsiones de las partes, constituyen lo que se ha dado en llamar la ecuación financiera de la concesión y es el aspecto típicamente contractual de la misma. Por lo tanto, el concesionario tiene derechos indiscutibles al mantenimiento de la ecuación, como contrapartida de las obligaciones que asume.

c) EL PRECIO DEL SERVICIO.

(11) SAYAGUES LASO ENRIQUE, Tratado de Derecho Administrativo, Tomo II. Montevideo 1959, pág. 62.

La financiación del servicio concedido puede hacerse de distintos modos, según sean las modalidades y circunstancias en cada caso; pero normalmente se - costea mediante un precio que pagan las personas que lo utilizan. Dicho precio- no deja de ser tal por el solo hecho de que la ley o la concesión le hubiere da do otra denominación, pero sabemos que dicho precio consta en la llamada "tari- fa" que consiste en una lista de precios. Ya que respecto a las "tarifas" en ma teria de servicios públicos, cuadra agregar que ellas, una vez fijadas o esta- blecidas en modo alguno son inmutables, pues esto contrariaría "la relatividad- de los fenómenos comprometidos en su determinación". (12)

Las tarifas representan "un ejemplo inestable, variable, sujeto a modifi- caciones de acuerdo a las condiciones en que los servicios son prestados". De - ahí resulta que la revisión periódica de las tarifas es no sólo legítima, en su aspecto jurídico, sino también económicamente necesaria en beneficio del conce- sionamiento y del usuario.

Es por eso que el precio tiene que ser razonable y justo para que el con- cesionario obtenga una ganancia equitativa, y así ajustarse al principio de --- igualdad que rige en todo servicio público.

6.- OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO.

a) Ejercitar personalmente las obligaciones derivadas de la concesión -- (aún cuando contrate personal, porque materialmente no pueda llevarse a cabo --

(12) S.MARIENHOFF MIGUEL, Tratado de Derecho Administrativo, T.III B, Contratos Administrativos, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1970 pág. 619.

todos los actos, pero aquel deberá estar bajo su supervisión).

b) No transferir, enajenar o gravar, los derechos derivados de la concesión, sin el previo consentimiento de la autoridad concedente.

c) Contar con los elementos personales, materiales y financieros para - prestar el servicio público o efectuar la explotación de los bienes en condiciones óptimas.

d) No ceder, traspasar o gravar, el equipo o los bienes destinados a la concesión, sin el consentimiento de la autoridad concedente.

e) Realizar las obras necesarias para prestar el servicio público o explotar los bienes.

f) Prestar el servicio público o explotar los bienes en los términos y condiciones que señalan las disposiciones legales. (Art. 13 L. V. G. C.)

7.- EXTINCIÓN DE LA CONCESIÓN.- La extinción de la concesión la podemos contemplar de varios modos:

a) EL CUMPLIMIENTO DEL PLAZO.- Es el más normal, ya que una vez al terminarse el período del tiempo que fue otorgada la concesión, termina ésta, salvo en aquellos casos en que puede prorrogarse mediante un nuevo acto administrativo.

b) FALTA DE OBJETO O MATERIA DE LA CONCESION.- Esto hace imposible la prestación del servicio.

c) RESCISIÓN.- Se llega a considerar la rescisión, que es la facultad de una de las partes en un contrato o convenio para darlo por terminado, si la otra incurre en el incumplimiento de sus obligaciones.

d) REVOCACIÓN.- En la práctica administrativa en México, se ha orientado como causas de revocación de las concesiones, la falta de cumplimiento del concesionario a las obligaciones que le impone el régimen jurídico de la misma es así como en las concesiones de aprovechamiento de aguas nacionales, mineras y de transportes, etc., son causas de revocación la falta de cumplimiento por parte del concesionario a las obligaciones antes aludidas. Consideramos que esta situación es más técnica que la de presuponer que se trata de rescisión, -- pues es un acto administrativo como la concesión. Esta revocación puede llevarla a cabo por la autoridad que la otorgó en los supuestos de incumplimiento -- que prevén las leyes, los reglamentos y el propio acto de la concesión.

e) CADUCIDAD.- Opera esta, cuando el concesionario está obligado a cumplir con ciertos requisitos establecidos en la ley, reglamento o en el acto de la concesión dentro del plazo determinado y no cumple con ellos, por ejemplo: Cuando no adquiere el equipo necesario para prestar el servicio público o no inicia la prestación de éste en el plazo previsto. A veces se da en las leyes administrativas, como causa de caducidad, causas que constituyen incumplimiento o bien de revocación.

f) RENUNCIA.- En este modo de extinción de la concesión, no se ha llegado a un estudio a fondo que exista la posibilidad de que la concesión se extinga respecto del concesionario por renuncia que éste haga de los derechos que -- tenga a su favor; sin embargo, seguimos creyendo que no puede existir una renuncia lisa o llana, sino que dependerá de la importancia del servicio público o de las necesidades que el Estado tenga de Explotar determinados bienes para que pueda aceptar la renuncia de la concesión.

8.- RESCATE.-Es un principio que se aplica a las concesiones de explotación de bienes del estado: "El rescate es un acto administrativo, mediante el cual la autoridad administrativa, rescata los bienes que había concedido previamente por causas de utilidad pública". (13)

La doctrina generalmente se orienta a precisar que en este caso, el Estado debe de indemnizar al concesionario por las inversiones que hubiere efectuado y por la privación que se le hace del plazo de explotación; en nuestra opinión, ese rescate constituye un caso típico de revocación administrativa. Se dice que es rescate porque los bienes nunca salieron de la esfera del dominio del Estado, sólo se permitió el uso temporal de ellos al concesionario.

Para mayor claridad de esta figura jurídica, la expropiación se viene a distinguir con la figura del rescate en que la primera, el bien pertenece a un particular y se le priva por causas de utilidad pública, en el segundo caso con

(13) ACOSTA ROMERO MIGUEL, ob. cit. pág. 360

curren las mismas circunstancias, pero el bien objeto del procedimiento viene a formar parte del dominio público o más bien la titularidad es el Estado, el servicio se ha otorgado uno u otro al concesionario en las condiciones precisas de ley.

9.- DERECHOS DE REVERSION.- Es una institución administrativa que opera en las concesiones y consiste en: "Que una vez transcurrido el plazo de la concesión, los bienes que fueron afectados, ya sean para el servicio público o en la explotación de bienes del Estado, pasan a ser propiedad de éste sin necesidad de contraprestación alguna". (14)

El derecho del Estado a la reversión administrativa está implícitamente contenido en la naturaleza misma de la concesión. Se estima como justa imposición correlativa o complementaria del derecho de explotación de los bienes o servicios de que goza el titular de la concesión, quien habiendo obtenido una utilidad razonable no tiene porque reclamar los bienes físicos afectos a la concesión, es decir, aquellos que se sirvieron para la explotación del bien público o del servicio concesionado.

La reversión a los bienes de una concesión tiene como razón la de asegurar la continuidad del servicio o la simple explotación de los bienes, ya sea a cargo de la propia administración (directa) o de un nuevo concesionario en su caso; es por eso que cualquier desintegración de la unidad económica que rige -

(14. ACOSTA ROMERO MIGUEL, Ibidem, P. 361

la concesión se llega a estimar como perjuicio al interés público.

Podemos decir así también, que en no toda clase de concesiones existe - el derecho de reversión, sellegaba a dar en las concesiones de energía eléctrica (cuando existían), así como también se encontraba con ciertas limitaciones- en la concesión de transportes no revirtiendo el equipo, únicamente las instalaciones de las terminales. En materia de comunicaciones, el derecho de reversión se encuentra establecido en el artículo 89 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que a la letra dice: "Las vías generales que se construyen en - virtud de concesión, con sus auxiliares, sus dependencias y demás accesorios, - son propiedad del concesionario durante el término señalado en la misma concesión. Al vencimiento de este término las vías pasarán en buen estado, sin costo alguno y libres de todo gravamen al dominio de la Nación, con los derechos de vías correspondientes, terrenos, estaciones, muelles, almacenes, talleres y demás bienes inmuebles".

"Pasarán igualmente al dominio de la Nación, los vehículos, útiles, muebles, enseres y demás muebles que son necesarios para continuar la explotación" Si durante la décima parte del tiempo que precede a la fecha de reversión, el concesionario no mantiene las vías de comunicación en buen estado, el gobierno federal nombrará un interventor que vigile o se encargue de mantener las vías- al corriente, para que sea proporcionado un servicio eficiente y no se menoscaben las vías y sus anexos.

Si bien lo anterior, la disposición se establece en un derecho general- de reversión, en lo que respecta a los servicios públicos de autotransporte, -

existiendo una excepción, pues en este tipo de concesiones la reversión es parcial, al tenor del Artículo 155 de la L.V.G.C., que nos prescribe lo siguiente: "En las concesiones para la explotación de servicios públicos de autotransporte, no tendrá efectos de reversión", establecida por el Artículo 89 en lo que se refiere a los vehículos, pero será aplicable en lo que respecta a estaciones, terminales y demás instalaciones auxiliares para cuya explotación el término de la concesión será de cincuenta años". Así es, como también se llega a apreciar que en ciertas clases de concesiones, como en las de aguas nacionales, en las de radiodifusión, no existiendo en las concesiones de educación, en las de pesca, ni tampoco en las de caza, en estas últimas el concesionario simplemente se apropia del bien del estado de acuerdo con los términos de la propia concesión.

LOS ELEMENTOS DE LA CONCESION SON:

- 1.- La Autoridad Concesionaria, que puede ser la administración pública federal, local o municipal.
- 2.- El Concesionario, que es la persona física o moral a quien se otorga la concesión.
- 3.- Los Usuarios, únicamente en el supuesto de la concesión de servicios públicos.

4.- REQUISITOS PARA OBTENCION DE CONCESION FEDERAL DEL TRANSPORTE DE PERSONAS.

El procedimiento para el otorgamiento de la concesión que se solicita, es de la siguiente manera: primeramente se llena una solicitud por el particular -- que otorga la autoridad administrativa, en que debe responder a los requisitos -- que se le exigen las disposiciones legales, por lo general se llega a publicar -- un extracto de la misma en el Distrito Oficial de la Federación; hay casos en -- los cuales, los ya mencionados concesionarios o personas que tengan interés so-- bre dicha concesión, pueden oponerse a su otorgamiento. Tenemos como ejemplo: En materia de transportes, aguas nacionales, radiodifusión, televisión y minería, -- con el procedimiento que llamamos de oposición, en donde las partes interesadas -- presentan sus escritos donde fijan sus controversias, ofreciendo y desahogando -- pruebas, alegatos y resoluciones que dicta la propia autoridad administrativa. -- Si se declara procedente la oposición, en ningún momento se otorga la concesión, si se rechaza la oposición se continua con el procedimiento para el efecto de -- que si se cumple con los demás requisitos y si así lo estima conveniente la auto -- ridad, se otorga la concesión. Se ha discutido la naturaleza de este procedimien -- to administrativo y se ha llegado a una conclusión que ayuda a resolver una con -- troversia, declarando si es procedente o no la oposición, pues quedan a salvo -- los derechos de las partes para acudir a la autoridad judicial federal, para que ésta se encargue de resolver el conflicto de fondo entre ellas.

La última fase del procedimiento para otorgar la concesión, es que si el solicitante cumplió con todos los requisitos que son solicitados por la autori -- dad administrativa, principalmente si tiene capacidad general, técnica y finan -- ciera y haya otorgado las garantías previstas y si así estima conveniente al --

al interés general, se otorgará la concesión mediante una decisión administrativa que se expresará mediante un acuerdo escrito, que generalmente se llega a publicar en el Diario Oficial de la Federación (en varios casos no se llega a publicar, solamente se notifica personalmente, como en las concesiones de educación, pesca y caza) Artículo 15 de la Ley General de Vías de Comunicación. - (L.G.V.C.) como ya lo establecimos, viene siendo un acto discrecional de parte de la autoridad y no se trata de un acto obligatorio, reglado o vinculado, -- puesto que las leyes antes citadas no obligan a la autoridad a otorgar forzosamente la concesión solicitada, sino al contrario, la facultad para tomar esa - decisión discrecionalmente, aunque dicho acto produce posteriormente derechos- y obligaciones recíprocos, como ya vimos.

REQUISITOS:

1.- Ser Mexicano por nacimiento o sociedades constituidas conforme a -- las leyes de este país, no se le pondrán otorgar a sociedades que tengan el capital total o parcialmente representado por acciones al portador. (Es obsoleto por modificación a la Ley General de Sociedades Mercantiles, que prohíbe cualquier tipo de sociedad que tenga acciones al portador, tienen que ser siempre nominativas).

2.- Se otorgará la concesión para cualquiera de los servicios siguientes:

Transporte de Carga.

a) Servicio de carga,

b) Servicio de express.

Transporte de Personas:

a) Servicio de primera

b) Servicio de segunda

c) Servicio exclusivo de turismo.

Transporte de personas y carga:

Servicio Mixto.

3.- Para poder efectuar la explotación, el solicitante de una concesión tendrá que constituir una sociedad de acuerdo a las leyes mexicanas, la que será autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, según se desprende del Capítulo II, del Título II de la Ley de Vías Generales de Comunicaciones.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, puede autorizar que se constituya una sola sociedad para la explotación de dos o más clases de servicio de transporte de personas o de cosas que se prestan en una misma ruta, cuando todas las concesiones de esa ruta formulen su solicitud correspondiente. En el caso de servicio de carga y express, también podrá autorizar la constitución de dos o más sociedades de los concesionarios que realizan el servicio en la misma ruta, pero en caso de aquellos que presten el servicio sujeto a las mismas modalidades deberán integrar una misma sociedad.

4.- Podrá gozar de una o más concesiones una persona física, pero el número de vehículos cuya explotación se le conceda no puede exceder de cinco, ya sea que operen o no en una misma ruta. En el caso de una sociedad la concesión ampara el número de vehículos que fueren necesarios para la explotación de la ruta, si cumplen con los requisitos siguientes:

a) Que así lo pidiera la interesada.

- b) Que el capital social permita realizar esta explotación y
- c) Que cada sociedad hubiere aportado, como máximo, la suma que demanda la explotación de cinco vehículos.

Este último punto es muy importante, ya que ninguna sociedad podrá aumentar su participación social, ni adquirir acciones de la sociedad concesionaria, si no es en la proporción expresada por la Ley de Vías Generales de Comunicación.

5.- Las concesiones se otorgarán atendiendo el orden en que hubieren sido solicitadas, según datos que arroja el libro de Registro Público de Solicitudes, y que llevará por duplicado la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; con respecto al orden de este registro las Sociedades Cooperativas, gozarán de la preferencia que le otorgan las leyes y

6.- El trámite se va a sujetar respecto a la Ley ya mencionada y a su Reglamento, pero con la salvedad de que tanto la solicitud como la concesión, se publicarán por una sola vez en el Diario Oficial de la Federación y en dos de los periódicos de mayor circulación de la Capital de la República, esto se hace con fin de que dentro de un período de treinta días contados a partir de la última publicación, presenten sus observaciones las personas que pueden resultar afectadas. Estas publicaciones serán a costa de los interesados y tienen la obligación de hacer la publicación, dentro del término de diez días a partir de la presentación de la solicitud.

5.- BASE CONSTITUCIONAL DE LA CONCESION Y REGLAMENTACION POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. (S.C.T.)

La base constitucional en la cual se apoya la figura jurídica de la concesión, es el Artículo 28 Constitucional, Noveno párrafo y que a la letra dice:

"El estado, sujetándose a las leyes, podrá en caso de interés general,-- conceder la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público". (15)

6.- CLASES DE CONCESION.

1.- Concesión Administrativa, que es el acto, por el cual se concede a un particular el manejo y la explotación de un servicio público. (16)

La Concesión de un servicio público, es un acto administrativo complejo, contractual y reglamentario, en virtud del cual el funcionamiento de un Servicio Público, es confiado temporalmente, a un individuo o empresa concesionaria que asuma todas las responsabilidades del mismo, y se remunera con los ingresos que percibe de los usuarios del servicio concedido .(17)

2.- Concesión de Educación

3.- Concesión de Pesca y Caza.

(16) GABINO FRAGA ob. cit. México. Pág. 55

(17) SEERA ROJAS ob. cit. México, pág. 865

C A P I T U L O I I I

PROBLEMATICA JURIDICA DEL TRANSPORTE DE PERSONAS.

- 1.- CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS.
- 2.- ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS.
- 3.- OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL PORTEADOR.
- 4.- OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL CARGADOR
- 5.- OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL CONSIGNATARIO
- 6.- POSICION JURIDICA DE LOS SUJETOS.
- 7.- PRESCRIPCION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

C A P I T U L O I I I

PROBLEMATICA JURIDICA DEL TRANSPORTE DE PERSONAS.

1.- CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS.

Concepto. Del mismo modo y con los mismos elementos con - con que definíamos el contrato de transporte de cosas, puede defi - nirse el transporte de personas. Podemos decir que es aquel en -- virtud del cual una empresa se obliga a transportar a una persona de un lugar a otro a cambio de una retribución. (1)

Son datos esenciales, que debemos poner de relieve, los - siguientes:

Las personas que son transportadas no quedan confinadas - a la dirección del porteador, sino en cuanto a la realización t^éc - nica del viaje, si bien quedan sujetas a las condiciones estable - cidas.

El transporte de personas está regulado en el Código de - Comercio Mexicano, en el Código Civil del Distrito Federal y en - la Ley de Vías de Comunicación, su reglamento y contratos que al - efecto celebran las partes. Muchas de las disposiciones citadas - en materia de transporte de cosas, son de aplicación al transporte de personas.

(1) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN, ob. cit. pag. 258

En cuanto a las personas que intervienen en el contrato sólo son dos: el porteador y el viajero.

Al precio, son aplicables cuantas disposiciones se han citado en el transporte de cosas. El artículo 586 del Código de Comercio Mexicano se refiere a los billetes de transporte de personas.

En general, poco puede añadirse a aquellos principios establecidos en cuanto al transporte de cosas. Los reglamentos de transporte se refieren con detalle a las obligaciones y derechos del porteador y del viajero al lugar convenido, y por la ruta y en el tiempo pactados con observancia de las demás condiciones señaladas en los reglamentos.

El artículo 600, del Código de Comercio Mexicano, fracciones II y III, señala obligaciones específicas del porteador:

Frac. II. A dar a los pasajeros billetes de asiento, y a los cargadores la carta a que se refiere el artículo 581.

Frac. III. A emprender y concluir el viaje en los días y horas señaladas, aunque no estén tomados todos los asientos.

El viajero, por su parte, debe someterse a la estricta observancia de los reglamentos. El artículo 2655 del Código Civil -

del Distrito Federal, establece:

Las personas transportadas no tienen derecho para exigir-aceleración o retardo en el viaje, ni alteración alguna en la ruta, ni en las detenciones o paradas, cuando estos actos estén marcados por el reglamento respectivo o por el contrato.

Hemos visto como los transportes de cosas y de personas - están orientadas, con gran acierto, como transportes de empresa, - frente a los transportes ocasionales propios del derecho civil.

2.- ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS.

ELEMENTOS PERSONALES.

1.- PORTEADOR: Es la persona que asume la obligación y -- las responsabilidades propias de la realización de un transporte; su nombre figura como segundo requisito en la carta de porte (art. 581, fr. I del C. Co. M.).

Lo esencial en la figura del porteador es, pues, la asunción de las obligaciones y responsabilidades propias del contrato. Importa poco que el transporte lo realice por sí o por sus dependientes, si sobre él repercuten económica y jurídicamente los -- riesgos del cumplimiento de la obligación de transportar.

Ya vimos como en el Código Civil del Distrito Federal, al definir el contrato de transporte, se preveía la posibilidad de que se realizase bajo la inmediata dirección del porteador o la de sus dependientes. Y el artículo 577 del Código de Comercio Mexicano tiene mucha mayor trascendencia en cuanto dice que "el porteador, salvo pacto en contrario, puede estipular con otro, la conducción de las mercancías. En este caso conservará tal carácter respecto de las personas con quien haya contratado primero y tomará el de cargador con relación a la segunda".

Por otra parte, el supuesto normal en el cumplimiento de los transportes a grandes distancias es la intervención de varios porteadores. A ello aluden los artículos 52, fracción II, 53, 54 y 68 de la Ley de Vías de Comunicación.

Los artículos 296 y 297 del Código de Comercio Mexicano, se ocupan de una figura especial. La del comisionista de transporte. Denominada también, y con cierta frecuencia, expedicionario. Se entienden por tales, los que reciben el mandato de hacer un contrato de transporte. Su obligación no es transportar, sino hacer transportar; por eso dice el artículo 296 del Código de Comercio que deben cumplir las obligaciones que se impongan al cargador. Es claro que no puede confundirse la figura del comisionista de transporte con la del porteador. Si el comisionista obra en nombre propio asumirá, como acaba de indicarse en el artículo 296, las obligaciones del cargador; y si en nombre ajeno, su interven-

ción es la propia de un representante. En definitiva, jamás podrá considerársele como un transportista. El contenido de las obligaciones del contrato del comisionista de transporte es esencialmente distinto de los del porteador, ya que éste se compromete a transportar y el otro sencillamente a efectuar. El comisionista de transportes cumple su obligación efectuando un contrato de transporte; el porteador sólo cumple con la suya, transportando.

2.- CARGADOR: Es la persona que solicita el transporte y que adquiere el derecho a exigir su realización. (Art. 296 C.Com.Mex.)

ELEMENTOS REALES.

1.- EL PRECIO. El artículo 587 del Código Mexicano refuerza lo dicho al disponer que, en los transportes que se verifican por ferrocarriles y otras empresas sujetas a tarifas o plazos reglamentarios, basta que en las cartas de porte se aluda a las tarifas reglamentarias y que en caso de no referencia expresa habrán de aplicarse las más baratas.

2.- LAS COSAS: El transporte de cosas puede realizarse con todas las que tengan esta calidad. El Código de Comercio habla de mercaderías y mercancías en diversos artículos; pero sería una afirmación totalmente errónea, la de creer que el transporte de cosas sólo se refiere a transporte de mercancías. Si recordamos el concepto de mercancía como cosa corporal, mueble, susceptible

de tráfico jurídico, los títulos valores, el dinero y los buques, que no son mercancías quedarían excluidos del transporte de cosas.

El Código de Comercio Mexicano, cuando en el artículo 576 - fracción I, alude al transporte de "mercaderías o cualesquiera -- efectos del comercio", amplía el concepto de las cosas transportables más allá de la noción restringida de mercancía, determinando así correctamente el concepto de los objetos transportables.

ELEMENTOS REALES.

1.- LA CARTA DE PORTE. El artículo 66 de la Ley de Vías de Comunicación establece que, los portadores de servicios de vías generales de comunicación expedirán a los usuarios, carta de porte, conocimientos 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.

Como vemos la carta de porte en el contrato de transporte - de personas será el boleto de pasaje el cual debe contener:

- 1.- Nombre de la Empresa Transportadora.
- 2.- Clase de transporte (primera o segunda clase)
- 3.- Destino.
- 4.- Precio.
- 5.- Hora de salida.

- 6.- Fecha del viaje.
- 7.- Número de asiento.
- 8.- Folio del boleto.
- 9.- La anotación del Seguro del Viajero.

Si el viajero lleva consigo equipaje, se le dará una contra
seña (carta de porte especial) para éste, siempre y cuando el via
jero no lo conserve bajo su custodia.

3.- OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL PORTEADOR.

OBLIGACIONES DEL PORTEADOR. Estas están contenidas en el artículo 590 del Código de Comercio Mexicano, y al referirnos a éstas lo haremos en relación al transporte de personas.

1.- A transportar al viajero al lugar y en la fecha convenida.

2.- A emprender y concluir el viaje por la ruta señalada

3.- Velar por la seguridad y comodidad de los viajeros desde su origen hasta su destino.

4.- A entregar las mercancías al tenor de la carta de porte. (esto no es aplicable al transporte de personas, es aplicable sólo para los efectos del equipaje del viajero).

5.- Y en general, a cubrir al viajero los daños y perjuicios que resienta, ya por su culpa, ya porque no se da cumplimiento al transporte contratado, incluyendo también la devolución del precio del transporte pactado.

DERECHOS DEL PORTEADOR. Estos están contenidos en el artículo 591 del Código de Comercio Mexicano y al referirnos a ellos haremos un análisis en cuanto al transporte de personas, señalando los que no sean aplicables al transporte de personas.

1.- A recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verifica el viaje. Esto en el - -

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

transporte de personas no se da, porque el artículo 600 frac.III del Código de comercio Mexicano establece:

El porteador está obligado a emprender y concluir el viaje en los días y horas señalados, aunque no estén tomados todos los asientos.

2.- A rescindir el contrato, si comenzando el viaje impidie re su continuación un acontecimiento de fuerza mayor. Esto en el transporte de personas no es aplicable, puesto que el porteador puede buscar otras rutas para el transporte, si esto fuera posible; si la ruta resultara más larga tendrá derecho a exigir el aumento de los costos.

3.- A exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción. Esto en el transporte de personas será sólo en relación a su equipaje.

4.- A que el consignatario le reciba de la carga averiada las mercancías que estén ilesas. Esto en el transporte de personas sería también en relación a su equipaje.

5.- A retener las mercancías transportadas, mientras no se le pague el porte; esto no es aplicable al transporte de personas.

4.- OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL CARGADOR.

OBLIGACIONES DEL CARGADOR. Estas están reglamentadas en el artículo 588 del Código de Comercio Mexicano, y están dirigidas - más que al transporte de personas, al transporte de cosas.

Hemos dicho que el contrato de transporte no es un contrato real; pero, la entrega de las cosas que deban ser objeto de -- transporte es la premisa indispensable para el cumplimiento del -- contrato.

El cargador está obligado:

1.- A entregar las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenidos. Esto al relacionarlo con el transporte de personas, sería su equipaje.

2.- A brindar al porteador los documentos necesarios, para el libre tránsito de la carga. Esto no es aplicable al transporte de personas.

3.- A pagar al porteador el precio convenido o pasaje de - la carga. Esto en el transporte de personas sería el precio del viaje (pasaje).

DERECHOS DEL CARGADOR. Estos están reglamentados por el

artículo 589 del Código de Comercio Mexicano y son:

1.- Derecho de rescisión. El cargador puede rescindir a su voluntad el contrato de transporte antes o después de comenzarse - el viaje; pagando en el primer caso la mitad, y en segundo la totalidad del porte, según lo establece el artículo 578 del Código de Comercio Mexicano.

2.- A variar dentro de la ruta convenida el lugar de la entrega de la cosa, pagando la totalidad del flete estipulado.

Estos derechos del cargador no son aplicables al transporte de personas; siendo aplicables sólo al equipaje del pasajero, - siempre y cuando dicho equipaje no esté bajo la custodia del pasajero.

5.- OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL CONSIGNATARIO.

OBLIGACIONES DEL CONSIGNATARIO.

Como ya habíamos indicado desde el primer momento, el consignatario es una persona extraña al contrato de transporte; ya - que es solamente la persona indicada para recibir las mercancías - en el punto de destino convenido. Para que se lleguen actualizar las obligaciones y los derechos a su cargo y a favor del consignatario, es necesario que éste acepte el contrato de transporte y - se convierta así, en la tercera persona del mismo contrato.

Las obligaciones del consignatario, lo establece el artículo 595 del C. Com. Mex. y nos dice:

1.- A recibir las mercancías sin demora, siempre que lo - permita su estado y que tengan las condiciones expresamente señalizadas en la carta de porte e incluso, cuando parte de los objetos que estuvieran averiados, deberá recibir los que estén ilesos, -- siempre que estén separados de los anteriores y no sufrieren disminución en su valor.

2.- Abrir y reconocer los bultos, si lo solicitara el porteador. Si el consignatario rehusara a cumplir con esta obligación, el porteador quedará libre de toda responsabilidad que no provenga de fraude o de dolo.

3.- A devolver la carta de porte o a otorgar en su defecto, un recibo si la hubiere extraviado, para la entrega de los objetos este recibo, recibe los mismos efectos que la devolución de la carta de porte. Si esta fuere a la orden o al portador, el recibo se extenderá con los requisitos que establece el título respectivo.

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

5.- A ejercer, dentro de las 24 horas, desde la recepción de las mercancías, los derechos que competan contra el porteador, cualquiera que sean, exigiéndole las responsabilidades que haya -- contraído, debiendo reportar, en caso de negligencia, los perjuicios que ésta cause.

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

DERECHOS DEL CONSIGNATARIO. Se encuentran reguladas en el Código de Comercio Mexicano en el artículo 596 el cual establece:

1.- A exigir que se le entreguen las mercancías, mientras sea tenedor de la carta de porte.

2.- A no recibir las mercancías si hay razón legal para --
ello.

3.- Al reintegro de los anticipos que haya hecho con moti-
vo de la entrega de la cosa.

Estos Derechos y Obligaciones del Consignatario enunciados
anteriormente no son aplicables al transporte de personas porque-
en este no se da la figura del consignatario.

6.- POSICION JURIDICA DE LOS SUJETOS.

El porteador, la persona que asume la obligación y la co-
rrespondiente responsabilidad del transporte (custodia, conducci-
ón y entrega de la mercadería). Puede ser persona física o jurídi-
ca. Lo esencial es que se obligue directamente a realizar el - -
transporte, sea por sí misma, sea valiéndose de elementos auxilia
res.

Existe porteador y comisionista de transportes. Este dato-
sirve para diferenciar al porteador del comisionista de transpor-
tes, el cual no realiza por sí el transporte, sino que se limita-
a contratarlo por cuenta del comitente, sea en su nombre, sea en-
nombre propio.

La ejecución del contrato pesa, pues, sobre el porteador -
efectivo y no sobre el comisionista que contrató con él y que asu

me, tan solo, una obligación de vigilar esta ejecución. Como comisionista asumiría, normalmente, frente al porteador, las obligaciones propias del cargador, y frente al comitente, la obligación de cumplir la comisión, o sea contratar el transporte con un porteador.

Remitente o cargador. Es la persona que en su propio nombre solicita el transporte y frente a la cual el porteador asume la obligación de efectuarlo. Es el acreedor del transporte en su fase constitutiva. Lo esencial es que actúe en su propio nombre, pues en otro caso remitente sería la persona representada. En cambio, es indiferente que obre por su cuenta propia o ajena (el mandatario o el comisionista que en su propio nombre pacten el transporte son remitentes frente al porteador) y que sea o no propietario de las cosas transportadas: la posición jurídica del remitente dentro del contrato de transporte está totalmente desligada del título jurídico que le permite disponer de la cosa (propiedad, posesión, simple tenencia, material, etc.)

Destinatario o consignatario. Es la persona a la que han de entregarse las cosas objeto del transporte una vez realizado éste. Es, pues, el acreedor del transporte en la fase ejecutiva. Puede ser la misma persona que figura como remitente (ejemplo: un comerciante hace transportar sus mercancías desde el establecimiento principal a los distintos lugares de venta donde tiene sucursales;

sus representantes o sus empleados retirarán en su nombre la mercancía). Pero hoy es más frecuente que el comerciante remita sus mercancías a puntos donde no tenga sucursales ni representante. En tal caso las dirigirá a la persona a la que tiene que entregar las mercancías por consecuencia de las relaciones jurídicas que median entre ambos. Surge entonces la figura del destinatario como entidad jurídica diversa del remitente. Esta tercera persona, aun sin haber intervenido en la conclusión del pacto, adquiere derechos derivados del contrato de transporte y asume las obligaciones correlativas.

7.- PRESCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

La prescripción en el contrato de transporte tiene, su regulación en el código de comercio mexicano.

En el artículo 592 C. Com. Mex., establece que la responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías se llega a extinguir, por el transcurso de seis meses en las expediciones verificadas dentro de la República Mexicana y el de un año en las que se llevan a cabo en el extranjero.

En el artículo 595 del código anteriormente citado, establece en su fracción V, que el consignatario estará obligado a ejercer dentro de las 24 horas, desde la recepción de las mercancías, los derechos que competan contra el porteador. Y el artículo 1043 en su fracción III, nos dice: "Que prescribirá en un año todas las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre".

La prescripción de seis meses, que establece el artículo 592, rige según texto, para los casos de pérdida de las mercancías o de daños y averías que éstas hayan sufrido; la obligación del consignatario de reclamar al porteador es la de un término de 24 horas desde el momento de la recepción de las mercancías, no implica que, en caso de no reclamar, se extingan acciones, sino que surge una sola responsabilidad del consignatario frente al cargador, por los daños que el retraso en reclamar hubiera ocasionado;

a la prescripción de un año, establecida por el artículo 1043, se refiere a todas las distintas acciones que puedan surgir de las diversas relaciones que nacen del contrato de transporte; cargador--porteador, consignatario-cargador.

Si se tratare de pérdidas de las mercancías, la prescripción comenzará a correr al día siguiente a la fecha en que debió terminar el viaje; y si se tratare de averías, después de las 24 horas de recibidas las mercancías. (Art. 494, en todos los demás casos el plazo correrá, según la regla general, a partir del día siguiente en que la obligación fue exigible.

C A P I T U L O I V

PROBLEMAS DEL AUTOTRANSPORTE PUBLICO DE PERSONAS Y SOLUCIONES.

1.- PROBLEMA: INSEGURIDAD DE CARRETERAS Y AUTOPISTAS.

2.- SOLUCIONES:

A) MAYOR SEGURIDAD A LAS CARRETERAS Y AUTOPISTAS.

B) MEJOR ADECUACION A LAS CARRETERAS Y AUTOPISTAS.

3.- PROBLEMA: FACTOR HUMANO EN EL SERVICIO DE MANTENIMIENTO A -
LAS UNIDADES.

4.- SOLUCIONES:

A) MEJOR CAPACITACION Y ADIESTRAMIENTO TECNICO.

5.- PROBLEMA: INSUFICIENCIA DEL SERVICIO EN CENTRALES DE AUTOBU
SES

6.- SOLUCIONES:

A) MEJORAR A LAS CENTRALES DE AUTOBUSES.

PROBLEMAS DEL AUTOTRANSPORTE PUBLICO DE PERSONAS Y SOLUCIONES.**1.- PROBLEMA:****INSEGURIDAD EN CARRETERAS Y AUTOPISTAS.**

Actualmente, el crecimiento económico de nuestro país, a aumentado considerablemente, como consecuencia a traído mayor demanda en la transportación de bienes y personas, entre lo que llamos centros productores de consumo, habitacionales y centros re creativos.

El desarrollo tecnológico en cuanto a sus zonas industria les, ha generado un incremento en el transporte de carga, con -- una capacidad de volumen de peso y dimensiones cada vez mayor de los autorizados, para impedir el transporte de esas cargas, de no - hacerse así, se afecta el desarrollo económico del país, de permi tirse sin ninguna reglamentación, se llega a ocasionar el rápido- deterioro de la infraestructura vial que no está diseñada para so portar el peso de tales cargas, llegando a propiciar por las di-- mensiones excesivas accidentes en las carreteras.

Se puede hablar de tres elementos para afirmar la inseguridad de las carreteras. Son los siguientes:

1.- La ausencia de Educación Vial.

2.- El problema de la carga por eje y de la sobrecarga en los vehículos.

3.- La falta de vigilancia.

3.- SOLUCIONES:

A) MAYOR SEGURIDAD A LAS CARRETERAS Y AUTOPISTAS.

El autotransporte federal, es el medio que se utiliza con mayor frecuencia, tanto para el traslado de pasajeros, como para el de mercancías, ya que se transportan mayor número de pasajeros y toneladas de mercancías a menor costo. Por esto la seguridad en su operación es propósito fundamental.

El incremento de viajes en los caminos de jurisdicción federal, generado por el desarrollo económico, aumentó la probabilidad de los accidentes de tránsito. Así con respecto a cada 10,000 vehículos, los accidentes pasaron 70 en 1977 a 93 en 1980, el número de decesos que era de 11 bajó a 10 y el número de heridos de 48 a 52, respectivamente en esos años. (1)

(1) Programas de Desarrollo del Autotransporte Federal, Avance - 1980-1981, Dirección General de Autotransporte Federal S.C.T. pag. 126.

Es necesario incrementar las actuales campañas de seguridad sobre las carreteras, mediante una adecuación vial, ya que la mayoría de la población carece de ella. Los programas que se darían estarían estructurados a diferentes niveles.

Con fecha 28 de Mayo de 1981, se dicta un acuerdo presidencial, que establece: "La incorporación al sistema de seguridad de registro gráfico de velocidad en los vehículos propulsados por motor a diesel, destinados para el servicio público del autotransporte de personas y bienes". Dicho acuerdo se publicó el día 18 de Junio de 1981, en el Diario Oficial de la Federación, entrando en vigor el día siguiente de su publicación. (2)

El acuerdo presidencial, manifiesta que la Ley de Vías Generales de Comunicación, debe: "Limitar a los autotransportistas a 95 kilómetros por hora, la cual debe ser la velocidad máxima a que pueden circular por las carreteras nacionales los vehículos, tanto de carga como de pasajeros". Sin embargo, el objetivo de esta disposición, obviamente ha sido y seguirá por desgracia siendo violada por la inmensa mayoría de los conductores, ya que siempre son solapados por los mismos concesionarios autotransportistas --

(2) Impacto Revista, Publicaciones Llergo, S. A., Ed. 1741, 14 de Julio de 1983, México, D. F. pág. 19.

del servicio público federal de pasajeros, lo anterior lo podemos comprobar cuando se sale de viaje, a pesar de tener este medio de seguridad, se encuentra en las carreteras a los autobuses corriendo a 120 kilómetros por hora o más, tal parece que no hay autoridad capaz de meterlos al orden, es como llegan a suceder los accidentes con pérdidas de vidas, así como pérdidas materiales.

En cuanto a las campañas de seguridad vial, se han difundido a través de la radio y la televisión con la participación coordinada de diversas instituciones estatales, paraestatales y privadas, básicamente se orienta a conductores particulares.

Así mismo, para los niños la educación vial se imparte fuera y dentro del recinto escolar, se han desarrollado actividades en las escuelas primarias, que se refieren al "Periódico Mural" en el que se expresan en forma gráfica semanalmente, las normas generales de la educación vial.

En cuanto a la Medicina Preventiva en el Transporte, esta es factor determinante en la seguridad en las carreteras y autopistas.

Los programas de trabajo de la Dirección de Medicina Preventiva en el Transporte, incluyen entre sus apartados, los relativos al autotransporte.

En 1975 se dio comienzo a la expedición de la Licencia Federal de Conductores y paralelamente se realizaban exámenes médicos a los operadores del Servicio Público Federal de Autotransporte. Estas acciones las practican respectivamente, las Direcciones Generales de Autotransporte Federal y Medicina Preventiva en el Transporte.

El Programa de Inspección Médica en caminos de jurisdicción federal es otro aspecto de la coordinación. Esta la desarrollan la Policía Federal de Caminos y facultativos de la Dirección General de Medicina Preventiva en el Transporte, quienes efectúan sobrevigilancia para revisar el estado físico y mental de los conductores en servicio. Esto se aplica tanto a operadores del Servicio Público como a conductores particulares, e inicialmente fue implantado en algunas vías que convergen en la Ciudad de México, extendiéndose posteriormente a otras carreteras del país.

En las Terminales Centrales de Autobuses también se efectuó la verificación de certificados de capacidad física por parte de los inspectores de esta Dirección General de Autotransporte Federal, como requisito para su salida de dichas centrales de autobuses.

B) MEJOR ADECUACION A LAS CARRETERAS Y AUTOPISTAS.

Las rutas deben responder por una parte, a los equipos y ma

terial con que cuente la empresa, por otra parte el equilibrio de la oferta y la demanda.

Hace falta, llevar a cabo sistemáticamente estudios actualizados sobre la demanda del transporte por grandes rutas, esto ha sido ya iniciado con los trabajos del Plan de Desarrollo del Autotransporte. (3)

Además, sería conveniente especializar las autorizaciones por distancia, en vez de estrictamente por ruta:

- Pequeña distancia, hasta 200 kilómetros, transporte que se realiza con "rabones",
- Distancia media, de 200 a 600 kilómetros, transporte justificable a vehículos "torthons".
- Gran distancia, más allá de 600 kilómetros, sistemáticamente con "trailers".

3.- PROBLEMA: FACTOR HUMANO EN EL SERVICIO Y MANTENIMIENTO DE LAS UNIDADES.

En toda actividad es importante el elemento humano, pero en el autotransporte ésto resulta, como en pocas actividades, trascendente. Ello tiene que ver con el hecho de que, particularmente

(3) Plan Nacional de Autotransporte, ob. cit. pág. 203

los operadores, desempeñan su labor responsabilizándose, en el tiempo que dura ésta, del equipo y el servicio propiamente dicho.-- La relación que guarda esto con los accidentes es evidente, ya que cada conductor de hecho tiene a su cargo, en el cumplimiento de su función, el conducir las vidas de muchos ciudadanos y en el servicio de carga, las mercancías, y el hecho de que lleguen oportunamente a su destino, también es su responsabilidad.

De esa manera se fijó como objetivo fundamental de este programa el desarrollar un sistema que incluyera la capacitación a los nuevos operadores que demanda la industria y fijar y actualizar los conocimientos de quienes ya desempeñan la actividad.

Los resultados obtenidos en los centros se presentaron a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social a través de su Unidad Coordinadora para el Empleo, Capacitación y Adiestramiento (UCECA) a efecto de que sus funciones se realicen de acuerdo a la Ley de la materia.

En el Autotransporte Federal, que es el modo que traslada el mayor número de pasajeros y toneladas de mercancías en el país, la seguridad en su operación es propósito fundamental.

El incremento de viajes en caminos de jurisdicción federal, generado por el desarrollo económico, aumenta la probabilidad de los accidentes de tránsito.

Así, con respecto a cada diez mil vehículos los accidentes pasaron de 70 en 1977 a 93 en 1980; el número de decesos que de 11 bajó a 10 y el número de heridos de 48 a 52, respectivamente en -- esos años. (4)

De conformidad con el Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal entre 1977 y 1980 se efectuaron acciones tendientes-- a limitar la velocidad máxima de operación de los vehículos y a inintensificar las campañas de educación y seguridad vial.

En esa forma, se promovió el cambio de la relación coronapiñón en los autobuses y camiones a fin de limitar su velocidad a 95 y 80 km/h respectivamente; se instalaron e iniciaron operación, seis Centros Comunes de Capacitación para Conductores en los que - se dio principio a la impartición de cursos para operadores en activo. En ellos se procuró, entre otras cosas inculcar a los conductores, actitudes sociales positivas; se proporcionó asesoría sobre educación y seguridad vial a los gobiernos de los estados de Tabasco y Guerrero y se suscribieron en forma conjunta con la Dirección General de Normas de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, Normas Oficiales Mexicanas cuya esencia es obtener mayor seguridad en la conducción de vehículos.

(4) Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1977-1982

Otra actividad a reseñar es la implantación permanente de la Campaña de Prevención de Accidentes, para lo cual se formularon mensajes difundidos por televisión, con temas sobre vacaciones, bebidas, niebla, prisa, choque de frente y alcance lateral entre otros., También se difundieron mensajes por radio; se diseñaron anuncios preventivos para su exhibición en cinematógrafos y se elaboraron carteles y folletos alusivos. La campaña integral se realizó en forma coordinada con otros órganos oficiales y privados relacionados con la materia .

Se tuvieron reuniones con la Secretaría de Educación Pública a fin de que se incluyera en los libros de texto gratuito el tema de Educación Vial y se realizó a principios de 1980, el Primer Concurso Nacional de Pintura Infantil sobre Seguridad Vial.

Del análisis realizado a las estadísticas se observó que el factor humano es la causa del 60% del total de los accidentes y que esto se debió la mayoría de los casos, al exceso de velocidad. Los propios cómputos indicaron que los operadores del Servicio Público Federal, no obstante las miles de horas-hombre al volante que en conjunto representan, tuvieron una menor participación en tales hechos.

De las experiencias obtenidas, se determinó dirigir las futuras actividades a modificar las conductas que propician el accidente, enfocando los mensajes a recomendar como prevenir y, ad

más, a intensificar las acciones formativas mediante la capacitación de adultos y la enseñanza activa por objetivos de aprendizaje, para menores.

4.- SOLUCIONES:

A) MEJOR CAPACITACION Y ADIESTRAMIENTO TECNICO.

De esta manera, se ha fijado como objetivo fundamental la creación de Centros Comunes de Capacitación de Conductores, con la participación tripartita de autoridades, trabajadores y empresarios, en virtud de que dichas autoridades se dieron cuenta, que el operador solamente tiene amplia experiencia como resultado de la práctica diaria sobre el manejo, más no tiene un sistema de capacitación que les permita completar o actualizar sus conocimientos. Se definió su organización administrativa y su coordinación nacional. Paralelamente, se organizaron reuniones y seminarios, -- con el fin de definir los programas de estudio y métodos de enseñanza; así como, también se elaboró un libro texto y audiovisuales complementarios, se establecieron las bases de operación para el desarrollo de los ocho centros, que inicialmente se implantaron. (5)

Hasta la fecha se encuentran registrados ante la Dirección General de Capacitación y Productividad, los centros de capacitación de las ciudades de Chihuahua, Chihuahua, Cd. Juárez, - - Chihuahua, Mérida Yucatán, Monterrey Nuevo León, Pachuca Hidalgo

y Torreón Coahuila; se calcula que han egresado de ellos cerca de 4,300 conductores con una capacitación eficiente.

Además, el Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica (CONALEP), ha implantado una carrera de nivel medio especializada en autotransporte. A la fecha se tienen los estudios de demanda, los perfiles y los programas de estudio de "Técnico Profesional Medio en Administración y Operación de Autotransporte" y "Técnico -- Profesional Medio en Diagnóstico y Mantenimiento". (6)

Con el fin de limitar la velocidad de los vehículos, esta Secretaría promovió en coordinación con la de Patrimonio y Fomento Industrial el establecimiento de las especificaciones de la relación final entre la caja de velocidades y el diferencial para los vehículos actualmente en operación y la instalación de un tren motor que limite las velocidades en las unidades de nueva fabricación. Esto se materializó en la elaboración de un instrumento jurídico que después de todos los trámites formales, fue sometido a -- consideración del Titular del Ejecutivo. El Acuerdo fue publicado en el Diario Oficial el 28 de Julio de 1980 y representantes de -- las empresas fabricantes, de las armadoras nacionales de unidades y de los distribuidores.

De conformidad con el Acuerdo, la velocidad normal de ope-

(6) Ibidem, pág. 180

ración que podrán desarrollar las unidades fue determinada en --- 95 km/h. para los autobuses integrales y en el caso de autobuses - convencionales, camiones y tractocamiones de 80 km/h. con una flexibilidad de 15 km/h. para maniobras de rebase.

La Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial verificará el cumplimiento del Acuerdo en lo que toca a la fabricación y - expedirá a las empresas de la Industria Terminal que cumplan con - lo establecido, un certificado de conformidad de velocidad, para - cada tipo de vehículo. A partir de Mayo de 1981 saldrán ya de fá--brica los vehículos con esa modificación.

En los vehículos en operación, la Secretaría de comunica--ciones y Transportes verificará que los piñones y coronas tengan - las relaciones especificadas en el Acuerdo mencionado, para lo - -cual colocará una calcomanía en el parabrisas de la unidad y sella rá el gobernador del motor a las revoluciones por minuto especificadas por el fabricante.

En complemento de tal medida mecánica y a propuesta de los autotransportistas, quienes consideran que a pesar de haberse regu lado las velocidades a partir de la instalación del tren motos más adecuado, los conductores pueden todavía rebasar los límites establecidos en ciertos tramos de las carreteras, se elabora en coordi nación con el Grupo de Trabajo que estudia la metrología de los- vehículos, el acuerdo y los procedimientos respectivos que estable

cerán la obligatoriedad de usar en los vehículos propulsados por motor a diesel, el Sistema de Seguridad de Registro Gráfico de Velocidad.

Es importante exponer que la aplicación de este sistema - permitirá que los conductores obtengan diversas ventajas como son las del aviso al rebasar las velocidades autorizadas, el reconocimiento de sus tiempos efectivos de labor y desde luego el incremento de seguridad en el desempeño de sus labores.

Utilizando el Registro Gráfico se podrán saber las velocidades desarrolladas, las distancias, los tiempos de recorrido los períodos de manejo y de descanso y las demoras en carga y descarga de mercancías.

Este sistema se ha recibido con entusiasmo por parte de - los sindicatos de trabajadores y de los empresarios. El sistema - consiste en tacógrafos que registran en discos individuales.

La educación y la persuasión son herramientas utilizadas - para convencer a la población adulta e infantil. Una de las medidas orientadas a los conductores del servicio público, como se detalla posteriormente en el subprograma de desarrollo de personal, es la capacitación.

En cuanto a la Campaña Permanente de Seguridad Vial se ha

mantenido su difusión a través de la radio y la televisión con la participación coordinada de diversas instituciones estatales, para estatales y privadas y básicamente se orienta a conductores particulares.

La temática de los mensajes se ha mantenido enfocada a situaciones o períodos que aumentan o propician el accidente: "bebida", "prisa", "semana mayor", "puentes", "niebla" y "fin de año", entre otros. A esto, se añadieron tres mensajes formativos para combatir la de causal denominada impericia; con ellos se instruye al conductor para que rebase adecuadamente, utilizando una regla para evitar el choque por alcance e instalar en caso de detenciones en la carpeta asfáltica, abanderamiento efectivo y se introdujeron dos mensajes, donde se muestran los saldos trágicos que producen los accidentes.

Un transporte suficiente, seguro, puntual y responsable, sólo se alcanzará en la medida en que los trabajadores de base y de confianza, los accionistas y los cooperativistas esten convencidos de que, la capacitación es promotora del cambio y principal canal de movilidad social.

2.- PROBLEMA:

INSUFICIENCIA DEL SERVICIO EN CENTRALES DE AUTOBUSES.

El autotransporte desempeña el traslado del más del 85% del total de pasajeros movilizados en el servicio público.

En ello, tienen participación determinante las Terminales, que centralizan la oferta y por lo tanto concentran la demanda de los servicios. Otras ventajas se refieren a que estas instalaciones posibilitan la reducción de los niveles de contaminación al ubicarse en las afueras de las poblaciones. Además tienden a sustituir a las terminales individuales, de cada empresa, sustitución cuya consecuencia incide en la disminución de costos de administración. Para la autoridad estas instalaciones presentan la facilitación de controles de las propias empresas concurrentes y de los servicios complementarios. Una de las mayores ventajas consiste en que establecen la conexión con otros medios de transporte y sus servicios complementarios. Para la construcción de las diversas instalaciones, se han formado grupos de trabajo por entidad federativa, integrados por autoridades de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas y de los gobiernos estatales y municipales y los autotransportistas del Servicio Público Federal agrupados en comités, todos coordinados por esta Dirección.

Una de las principales causas de la insuficiencia en el servicio en las centrales de autobuses se debe a la mala calidad de las refacciones, así como al mal mantenimiento que le dan a las unidades de transporte.

De hecho las terminales se constituyen como agrupación de So ciudades con la serie de beneficios intrínsecos que implica el aco gerse a esa figura jurídica y en el primer trienio del régimen actual de gobierno, se ha impulsado su construcción basando la prom oción en las ventajas descritas. Considerando el objeto general, se formularon estudios para sistematizar las acciones y poder cum- plir las metas establecidas en el Programa de Desarrollo del Auto-transporte Federal 1977-1982, bajo las siguientes consideraciones- (7).

1. Era indispensable hacer coincidir los legítimos inter eses de los autotransportistas con los objetivos y metas sectoriales e insistir en la mejoría que representa para tales prestado- res de servicios, la construcción y operación de las terminales.

2. Se habría de hacer uso de la estructura organizativa - del autotransporte federal, para reforzar el cumplimiento del Pro grama de Terminales. En ese punto se llegó a lo previsto con más- celeridad. en virtud de que la unidad administrativa con facultades para regir las terminales, pasó a mediados 1978, por acuerdo del Secretario del Ramo a depender de la Dirección General de Auto transporte Federal.

3. La construcción priorizada de instalaciones en diver- sos lugares de la República, tenía que atender a una programación integral.

4.- Tenía que impulsarse el financiamiento para la cons- trucción de estas instalaciones;; en este aspecto, instituciones - (7) Ibidem, pag. 38

financieras como BANOBRAS, han puesto a disposición de los auto -- transportistas importantes sumas.

5.- Habrían de tener intervención todas las partes involu-- cradas. Esto, que además está previsto en la Alianza para la Pro-- ducción propuesta por el actual régimen y materializada en el Pro-- grama de Desarrollo, ha tenido resultados muy satisfactorios ya -- que la autoridad y diversas formas de representación de los auto-- transportistas, están trabajando coparcitivamente.

6.- SOLUCIONES:

A) MEJORAS A LAS CENTRALES DE AUTOBUSES. (de la Cd. Méx.)

En la Central Poniente. Con el objeto de construir una instalación que atiende los servicios de y hacia Toluca que utilizan el camino que parte de San Bartolo Naucalpan a esa ciudad, se continúa con la localización de un terreno en las inmediaciones de la zona.

En la Central Oriente. Con fecha 21 de Junio de 1980 se -- aprobaron las modificaciones al proyecto arquitectónico de esta -- Terminal Central, realizadas en el área de taquillas y oficinas de las empresas socias, con objeto de brindar un mejor servicio al pú blico.

En la Central Norte. Se aprobó el proyecto arquitectónico - de modificaciones a las taquillas de las empresas Transportes del Norte-México Laredo y Anexas, Servicio Internacional, S. A. de C.- V., Transportes Chihuahuenses, S. A. de C. V. y Autobuses México-- Pachuca Flecha Roja, S. A. de C. V., las cuales se realizaron con la finalidad de ampliar las áreas y brindar un mejor servicio.

Asimismo, se han llevado a cabo diversas reuniones en esta ciudad en las oficinas de Ingeniería de Sistemas de Transporte Metropolitano, con la asistencia de representantes de la Comisión de

Vialidad y Transporte Urbano, a efecto de definir los terrenos -- donde se construirá la sucursal de la Terminal que englobará los servicios hacia poblaciones del Golfo, en la inmediación a la Estación del Metro que se ubicará en la prolongación de una de sus líneas.

En la Central Sur. Se promueve con la sociedad concesionaria la construcción de la Terminal de los servicios de la clase, en el terreno que actualmente se utiliza para el estacionamiento de vehículos particulares.

El principio de que cada clase de transporte debe cumplir - eficientemente su función de acuerdo a sus particulares planes de tráfico y que juntos han de conformar un sistema de operación integrado y coherente, determina la necesidad de pugnar por la cooordinación del conjunto. Los fines que se persiguen son los de equilibrar la relación oferta-demanda en los servicios y hacer efi-ciente la operación de las empresas, todo ello encaminado a ser--vir al usuario. De 1977 a 1980 esta Dirección participó en los estudios relativos al proyecto del Tren Suburbano del Valle de México; realizó los referentes a conectar las terminales de Autotransporte Federal de la Capital, con las estaciones del Metro y los - relativos a que las prestadoras de los Servicios Suburbanos de Jurisdicción Federal arriben a los paraderos construidos para tal - fin en las estaciones periféricas del propio Sistema de Transpor-te Colectivo.

Estos propósitos se lograron en la terminal del Sur desde el sexenio anterior y en las de Oriente y Poniente entre 1977 y - 1980.

La coordinación establecida con aeropuertos y servicios auxiliares, permitirá en breve conjugar los intereses de los trasladistas de aeropuertos, de las empresas del Servicio Regular de Autotransporte Federal de Pasajeros, de los prestadores del Servicio Exclusivo de Turismo operado por Viajes Mexicorama, S. A. de C. V. y los choferes guías de turistas y en consecuencia ofrecer un servicio integral que satisfaga las necesidades de los usuarios, cuyos orígenes o destinos sean los aeropuertos o cualesquiera de los puntos que comprendan sus zonas de influencia.

Asimismo, se ha coadyuvado a disminuir la contaminación -- del ambiente al promover la instalación de Terminales Centrales de Pasajeros y de Carga, en la periferia de las ciudades, a fin de -- evitar que las unidades afecten a las áreas urbanas. En el mismo -- sentido se orientó la construcción de talleres de mantenimiento de las empresas Autobuses de Oriente, Flecha Amarilla, Autobuses Unidos, Tres Estrellas de Oro y Estrella Blanca.

En el área metropolitana del Valle de México, se han aplicado medidas para que los autobuses de servicios suburbanos de jurisdicción federal, terminen sus recorridos en las estaciones del Metro que se ubican en los límites de la ciudad y así evitar la -- entrada de tales fuentes contaminantes al área urbana.

En el Sector Comunicaciones y Transportes y especialmente en el autotransporte, destaca el hecho de que los servicios públicos fundamentales, cuya prestación corresponde al Estado, se concesionan a empresarios mexicanos para que en su lugar proporcionen el servicio público correspondiente. De éste, tiene una importancia relevante la política de regulación tarifaria, ya que se constituye en una función rectora, coordinadora y promotora de la actividad económica. De ahí que se ha propugnado porque la tarificación de los servicios se sustente, en primer término en el conocimiento mismo del fenómeno en donde las variables de infra-estructura, equipo, administración y organización constituyen las bases para el análisis consistente del costo real del servicio, en condiciones de eficiencia administrativa, función que corresponde a la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos.

Los niveles tarifarios se estructuran sobre la base de recuperación de los costos de operación y obtención de beneficios sobre la inversión, que permite el desarrollo integral de la industria, la reposición de equipo y la inversión en infraestructura relativa.

Se ha venido aplicando sistemáticamente el acuerdo secretarial que marca los lineamientos a seguir por Oficiales de la Policía Federal de Caminos. Inspectores de Vías Generales de Comunicación y Delegados de Autotransporte Federal para que en auxilio-

de la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos, se lleve a cabo la vigilancia, inspección y sanciones en materia - tarifaria, apegados invariablemente a los instructivos expedidos - para el caso; así, se ha supervisado la aplicación tarifaria por - parte de los concesionarios y permisionarios de servicios de auto- transporte público federal, especialmente en Terminales.

CONCLUSIONES.

1.- El Código Civil califica al contrato de transporte como un contrato de Prestación de Servicios. El Código de Comercio lo considera como un contrato mercantil por su objeto, en ello -- conviene la mayor parte de la doctrina, como tal lo consideramos nosotros.

2.- El contrato de transporte será mercantil cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio, o cuando siendo cualesquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.

Será Civil cuando "alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por aire, a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos."

3.- La empresa de transporte, será la persona física o la persona moral, concesionaria o Permisinaria del Estado, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, según lo establece el artículo 3 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

4.- La concesión es un otorgamiento gubernativo a favor de particulares o de empresas, bien sea para apropiaciones, disfrutes o aprovechamientos privados en el dominio público, bien -- para construir o explotar obras públicas, o bien para ordenar, -- sustentar o aprovechar servicios de la administración general o local. Consideramos que la concesión es: un acto contractual y un acto bilateral, típico de la acción del poder público, es un acto complejo.

5.- Las diferencias entre concesión y permiso, es que la concesión es un acto administrativo bilateral, es decir, que el particular interviene en el acto para la creación de la concesión ya que como dijimos éste tiene un aspecto contractual en donde el particular y la autoridad se pondrán de acuerdo para ver de que manera se va a cumplir con el servicio público federal y el permiso se deriva de un acto administrativo unilateral, y la intervención del particular sólo se reduce a la ejecución del mismo, - si es que se le otorga el permiso y si acepta las condiciones que se le establecieron. La base constitucional en la cual se apoya la figura jurídica de la concesión es el artículo 29 constitucional, noveno párrafo.

6.- Podemos decir que el contrato de transporte de personas es aquel en virtud del cual una empresa se obliga a transportar a una persona de un lugar a otro a cambio de una retribución.

7.- En el contrato de transporte, la responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías de las mercancías transportadas se extinguirá por el transcurso de 6 meses en las verificadas en la República Mexicana y un año las que se verifiquen en el extranjero como lo establece el Código de Comercio.

8.- Los principales problemas del autotransporte de personas son:

10. La inseguridad en las carreteras, ya que actualmente, el crecimiento económico de nuestro país, ha aumentado considerablemente y como consecuencia ha traído mayor demanda en la trans-

Portación de bienes y personas, entre lo que llaman centros de conductores de consumo, habitacionales y centros recreativos, dando como consecuencia una inseguridad en las vías de comunicaciones.

30. Insuficiencia del servicio en centrales de autobuses, dentro del contexto de las clases de transporte, el autotransporte desempeña el traslado de más del 95% del total de pasajeros no utilizados en el servicio público en ello, tienen participación determinante las terminales, que centralizan la oferta y por lo tanto concentran la demanda de los servicios, dándose en estas la insuficiencia en el servicio por falta de unidades.

9.- Proponemos como soluciones a los problemas del autotransporte las siguientes:

1a. Seguridad a las carreteras y autopistas, es necesario incrementar las actuales campañas de seguridad sobre las carreteras, mediante una educación vial, ya que la mayoría de la población carece de ella, los programas que se darían estarían estructurados a diferentes niveles, en cuanto a las campañas de seguridad vial, se han difundido al través de la radio y la televisión, con la participación coordinada de diversas instituciones estatales, y paraestatales, y básicamente se orienta a conductores particulares.

2a. Mejor capacitación y adiestramiento técnico, de esta manera, se ha fijado como objetivo fundamental la creación de centros comunes de capacitación de conductores, con la participación tripartita de autoridades, trabajadores y empresarios, en virtud de que dichas autoridades se dieron cuenta, que el operador solamente tiene amplia experiencia, como resultado de la práctica diaria sobre el manejo, más no tiene un sistema de capacitación que le permita completar o actualizar sus conocimientos.

3a. Mejoras a las terminales vía aérea, en principio cada clase de transporte debe cumplir eficientemente su función, de acuerdo a sus particulares planes de tráfico y que juntos han de conformar un sistema de operación integrado y coherente, los fines que se persiguen con los de equilibrar la relación oferta-demanda en los servicios y hacer eficiente la operación de las empresas, todo ello encaminado a servir al usuario, los niveles tarifarios se estructuran sobre la base de recuperación de los costos de operación y obtención de beneficios sobre la inversión, que permita el desarrollo integral de la industria, la reposición de equipo y la inversión en la infraestructura; esto se logrará mediante la aportación más amplia de la ya establecida por los socios o permisionarios de las terminales para la mejora de las mismas.

3a. Mejoras a las terminales vía rápida, en principio cada clase de transporte debe cumplir eficientemente su función, de acuerdo a sus particulares planes de tráfico y que juntos han de conformar un sistema de operación integrado y coherente, los fines que se persiguen son los de equilibrar la relación oferta-demanda en los servicios y hacer eficiente la operación de las empresas, - todo ello encaminado a servir al usuario, los niveles tarifarios se estructuran sobre la base de recuperación de los costos de operación y obtención de beneficios sobre la inversión, que permita el desarrollo integral de la industria, la reposición de equipo - y la inversión en la infraestructura; esto se logrará mediante la aportación más amplia de la ya establecida por los socios o Permis sionarios de las terminales para la mejora de las mismas.

BIBLIOGRAFIA.

DOCTRINA.

- 1.- ACOSTA ROMERO MIGUEL, Derecho Administrativo, 3a. Edición, Editorial Porrúa, S. A. México 1979.
- 2.- AGUILAR CARRAJAL LEOPOLDO, Contratos Civiles, 2a. Edición, Editorial Porrúa, S. A. México 1977.
- 3.- ARRIETA ZAMORA ARMANDO, Derecho Mercantil, 2a. Edición, Editorial Porrúa, S. A. México 1962.
- 4.- CERVANTES AHUJADA RAUL, Derecho Mercantil, 1er. curso Editorial Herrero, S. A. México 1982.
- 5.- CESAR VIVANTE, Tratado Derecho Mercantil, 5a. Edición, Editorial Porrúa, S. A. México 1960.
- 6.- DE PINA VARA RAFAEL, Elementos de Derecho Mercantil Mexicano, 6a. Edición, Editorial Porrúa, S. A. México 1973.
- 7.- DE PINA VARA RAFAEL, Elementos de Derecho Civil Mexicano, volumen IV, Editorial Porrúa, S. A. México 1961.
- 8.- GARINO FRAGA, Derecho Administrativo, 23a. Edición, Editorial Porrúa, S. A. México 1984.
- 9.- GARRIGUES JOAQUIN, Curso de Derecho Mercantil, tomo II, Editorial Porrúa, S. A. México 1979.
- 10.- MUÑOZ LUIS, Derecho Mercantil, tomo IV Editorial Cárdenas Editores y Distribuidor México 1974.
- 11.- OLIVERA TORO JORGE, Manual de Derecho Administrativo, 3a. Edición, Editorial Porrúa, S. A. México 1972.
- 12.- RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN, Curso de Derecho Mercantil, 4a. Edición, Editorial Porrúa, S. A. México 1960.

- 13.- ROJINA VILLEGAS RAFAEL, Derecho Civil Mexicano,
4a. Edición, Editorial Porrúa, S. A. México 1981.
- 14.- SAYAGUES LASO TURIBIO, Tratado de Derecho Administrativo,
tomo II, Montevideo 1969.
- 15.- SEPRA ROJAS ANDRES, Derecho Administrativo,
11a. Edición, Editorial Porrúa, S. A. México 1982.
- 16.- S. MARIENHOFF NIGUEL, Tratado Derecho Administrativo,
tomo III, Montevideo, 1969.

ENCICLOPEDIAS.

- 17.- ARRERIA EN LA ENCICLOPEDIA DE MEXICO, Tomo I
Editorial Enciclopedia de México, S. A. México 1977.
- 18.- ENCICLOPEDIA CUMBRE, Editorial
Cumbre S. A. México 1971.
- 19.- TRANSPORTES EN LA ENCICLOPEDIA DE MEXICO, tomo 12
Editorial Enciclopedia de México, S. A. México 1977.

DICCIONARIOS.

- 20.- DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO QUILLET,
3a. Edición, Editorial Grolier México 1987.
- 21.- GRAN DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO ILUSTRADO, tomo III,
Editorial Selecciones Readers Digest, México D. F.

JURISPRUDENCIA.

- 22.- AMPARO EN REVISION 3856/87, Autotransportes Línea Verde, S.A.
de C.V., 25 de Octubre 1988 5 votos, Volumen CXXXVI.