

460
2ej



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE DERECHO

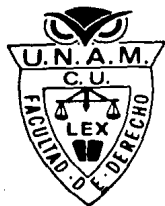
**CONTRATO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL INTERNACIONAL
MEDIANTE EL USO DE
CONTENEDORES**



**FACULTAD DE DERECHO
SECRETARIA AUXILIAR DE
EXAMENES PROFESIONALES**

T E S I S

**Que para Obtener el Titulo de
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
Patricia Lemus Raya**



MEXICO, D. F. AGOSTO DE 1992

FALLA DE ORIGEN



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.

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

I N D I C E

	Página
Dedicatoria.....	I
Introducción.....	IV

CAPITULO PRIMERO

I. GENERALIDADES

1. Concepto de Contrato.....	1
1.1. Elemento de existencia.....	3
1.1.1. Consentimiento.....	3
1.1.2. Objetivo Motivo o fin del Contrato.....	9
1.1.3. La Solemnidad.....	16
1.2. Elementos de validez.....	18
1.2.1. La Capacidad como elemento de validez del Contrato..	19
1.2.2. Ausencia de vicios del consentimiento.....	24
1.2.2.1. Error.....	24
1.2.2.2. Dolo como segundo elemento de la ausencia de vicios del consentimiento.....	29
1.2.2.3. La Violencia como tercer elemento de la ausencia de vicios del consentimiento.....	31
1.2.3. Licitud en el objeto.....	33
1.2.4. La Forma que prevea en cada caso la norma jurídica..	36
2. Contrato de Transporte.....	39
3. Características del Contrato de Transporte.....	41
4. Naturaleza Jurídica del Contrato de Transporte.....	43
5. Diversos Tipos de Transporte.....	44

CAPITULO SEGUNDO

II. TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS

1. Definición del Contrato de Transporte Terrestre de Personas...	48
---	----

	Página
2. Elementos del Contrato de Transporte Terrestre de Personas...	50
2.1. Elementos Personales.....	50
2.2. Elemento Real (Precio).....	52
2.3. Elemento Formal (Boleto o Billeto de viajero).....	56
3. Regulación Jurídica.....	58
3.1. Responsabilidad del Transportista.....	58
3.1.1. Obligaciones del Transportista.....	62
3.1.2. Derechos del Transportista.....	62
3.2. Responsabilidad del Pasajero.....	63
3.2.1. Obligaciones del Pasajero.....	63
3.2.2. Derechos del Pasajero.....	63
3.2.3. Diferencias entre los derechos y obligaciones de los Transportistas y el Viajero.....	64
4. Comentarios sobre diversos artículos de la ley de vías gene- rales de comunicación con referencia al transporte terrestre de personas.....	64

CAPITULO TERCERO

III. TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCIAS

1. Definición del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.	67
2. Elementos del Contrato Terrestre de Mercancías.....	72
2.1. Elementos Personales.....	72
2.1.1. Porteador.....	73
2.1.1.1. Obligaciones del Porteador.....	74
2.1.1.2. Derechos del Porteador.....	76
2.1.1.3. Estudio de diversos supuestos Jurídicos con respecto al Porteador.....	78
2.1.1.3.1. Pluralidad de Porteadores.....	78
2.1.1.3.2. Extinción de la Responsabilidad del Portea dor en caso de Pérdida o Avería de las mer cancías.....	80
2.1.2. Cargador.....	81
2.1.2.1. Obligaciones del Cargador.....	82
2.1.2.2. Derechos del Cargador.....	83

	Página
2.1.2.3. Estudio de diversos supuestos jurídicos con respecto al Cargador.....	86
2.1.2.3.1. El Comisionista.....	86
2.1.2.3.2. La Representación.....	88
2.1.3. Consignatario.....	90
2.1.3.1. Obligaciones del Consignatario.....	91
2.1.3.2. Derechos del Consignatario.....	92
2.2. Elementos Reales.....	93
2.2.1. La Cosa Porteadada.....	93
2.2.2. El Precio.....	94
2.3. Elementos Formales.....	96
2.3.1. Carta de Porte.....	96
2.3.2. Contenido de la Carta de Porte.....	96
3. La Empresa Mercantil que realiza el Transporte de Mercancías..	102
3.1. Definición de Empresa.....	102
3.2. Elementos de la Empresa.....	103
3.2.1. Personales.....	103
3.2.1.1. Empresario.....	103
3.2.1.2. Personal.....	104
3.2.2. Reales.....	105
3.2.2.1. Patrimonio.....	105
3.2.2.2. Hacienda.....	106
3.3. Significado Mercantil de Empresa.....	106
3.4. Diversas Categorías de Empresas Mercantiles.....	108
3.5. La Empresa Mercantil del Transporte de Mercancías.....	113

CAPITULO CUARTO

IV. CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL MEDIANTE EL USO DE CONTENEDORES	
1. Tráfico Multimodal.....	120
1.1. Explicación Práctica.....	122
2. Marco Jurídico del Transporte Multimodal.....	124
3. Contenedor.....	126
3.1. Características específicas del Contenedor.....	128
3.1.1. Contenedor de uso general.....	128

	Página
3.1.2. Pesos del Contenedor.....	129
3.1.3. Dimensiones y Volumen del Contenedor.....	129
3.1.4. Elementos Constitutivos del Contenedor.....	130
3.1.5. Cargas estáticas y dinámicas soportadas por el Contenedor.....	131
3.1.6. Contenedores no normalizados.....	132
3.1.6.1. Contenedores especiales.....	132
4. Transporte Multimodal mediante el uso de Contenedores.....	133
5. Importancia del Contenedor en el Tráfico Multimodal.....	133
6. México en el Transporte Multimodal mediante el uso de Contene- dores.....	134
6.1. Transporte Ferroviario.....	134
6.2. Transporte Carretero.....	135
6.3. Transporte Marítimo.....	136
6.4. Transporte Aéreo.....	137
7. Empresa del Transporte Multimodal.....	138
7.1. Requisitos que deben cumplir los solicitantes.....	140
7.2. Trámite.....	142
7.3. Información relativa a los Documentos que deberán presen- tar los operadores multimodales una vez autorizados.....	143
8. Contrato de Transporte Multimodal.....	143
8.1. Elementos Personales.....	144
8.1.1. Operador de Transporte Multimodal.....	144
8.1.1.1. Obligaciones.....	144
8.1.1.2. Responsabilidades.....	146
8.1.1.3. Derechos.....	148
8.1.2. Expedidor o Usuario.....	149
8.1.3. Consignatario.....	149
8.2. Elemento Formal.....	149
8.2.1. Documento de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.....	149
9. Proyecto de Contrato.....	152
V. CONCLUSIONES	156
Apéndices.....	161
Bibliografía.....	165

INTRODUCCION

El transporte con el tiempo ha sufrido cambios que han generado diversas reestructuraciones.

En la modernidad es necesario actualizar el transporte interno y externo, generándose la implementación del TRANSPORTE MULTIMODAL.

El desarrollo del transporte debe ser objetivo, esencial aprovechar la rapidez, flexibilidad y accesibilidad tanto en los servicios de - carga como de pasaje.

Dentro de las formas de transporte más usuales, aparece el ferrocarril que independientemente de realizar servicios masivos de carga y pasaje, a la fecha no otorga un servicio adecuado y eficaz.

Por lo que respecta a la Marina Mercante con un tráfico de altura y cabotaje, no obstante su necesidad, adolece de una regulación jurídica adecuada y de mecanismos prácticos que permitan aprovechar el tener un acceso a este tipo de transporte.

En cuanto al Transporte Aéreo se refiere, si bien es cierto que ha generado rapidez y flexibilidad en actividades comerciales e industriales no es menos cierto que la responsabilidad del transportista en ocasiones no responde al valor de los bienes que se otorgan en custodia implicando la necesidad de reflexionar la forma y términos en que debe protegerse a la carga y al usuario.

Conjugando tanto al Transporte Terrestre, Transporte Marítimo y Transporte Aéreo mediante el TRANSPORTE MULTIMODAL, se trata de eliminar - las inadecuaciones de los diversos tipos de transporte, así como los trámites gubernamentales, comerciales y de transportación en tanto se avanza en una liberación tarifaria que se justifica en un sólo documento.

Considero que mediante el estudio del CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL MEDIANTE EL USO DE CONTENEDORES; se dan pasos firmes para llevar a cabo un transporte más completo y de mejor servicio, regulándose la voluntad de las partes y eliminándose el mayor número de trámites; además con - la utilización del Contenedor se proporciona mayores beneficios a los usuarios.

Patricia Lemus Raya.

CAPITULO PRIMERO

GENERALIDADES

CAPITULO PRIMERO

I. GENERALIDADES

1. CONCEPTO DE CONTRATO

Iniciaré el presente trabajo de investigación, señalando las características del concepto de Contrato así como los elementos que lo forman, al efecto me permito transcribir definiciones del concepto de Contrato y Convenio que enuncian diferentes autores, a saber:

Don Miguel Angel Zamora y Valencia señala:

"El Contrato es el acuerdo de dos o más personas para crear o transmitir derechos y obligaciones".

"El Convenio en sentido restringido es el acuerdo de dos o más personas para modificar o extinguir derechos y obligaciones".(1).

Para Don Rafael Rojina Villegas:

"El Contrato se define como un acuerdo de voluntades para crear o transmitir derechos y obligaciones".

"El Convenio es un acuerdo de voluntades para crear, transmitir, modificar o extinguir obligaciones y derechos reales o personales".(2).

1) ZAMORA Y VALENCIA, Miguel Angel. Contratos Civiles. Editorial Porrúa, S. A. Segunda Edición. México. 1985. Pág. 19.

2) ROJINA VILLEGAS, Rafael. Compendio de Derecho Civil IV. Contratos. Décimo octava Edición. Editorial Porrúa, S. A. México. 1987. Pág. 7.

Don José Arias establece:

"El Contrato es el acuerdo entre varias personas sobre una declaración de voluntad común, destinada a reglar sus relaciones de derecho".(3).

Finalmente en el Código Civil aplicable para el Distrito Federal en materia común se mencionan en los artículos 1792 y 1793 lo siguiente:

Art. 1792.- Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones.

Art. 1793.- Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de Contratos.

De las definiciones que han quedado señaladas así como de los preceptos legales citados se puede entender al Contrato como:

Acuerdo de voluntades entre dos o más personas para producir o transmitir derechos y obligaciones.

De este concepto observamos que el Contrato es una especie de Acto Jurídico, entendiéndose a este último como una manifestación de voluntad que tiene por objeto modificar, transmitir, crear o extinguir obligaciones y tiene estrecha vinculación con el Contrato al generarse el acuerdo de dos o más voluntades.

Para que el Acto Jurídico tenga vida es necesario que reúna ciertos elementos llamados esenciales o de existencia y para que tenga plena eficacia debe cumplir con los elementos de validez.

3) ARIAS, José. Contratos Civiles, Teoría y Práctica. Tomo I. Compañía Argentina de Editores. Buenos Aires, Argentina. 1939. Pág. 49.

1.1. ELEMENTOS DE EXISTENCIA

Los elementos de Existencia son el Consentimiento y el Objeto, - como lo indica el Artículo 1794 del Ordenamiento Jurídico antes citado, ca be hacer notar que también en ocasiones es la Solemnidad.

Art. 1794.- Para la existencia del Contrato se requiere:

I.- Consentimiento.

II.- Objeto que pueda ser materia del Contrato.

Estos elementos como su nombre lo indica son necesarios para que el Contrato exista, tenga vida Jurídica; si falta alguno el acto jurídico será declarado inexistente o nulo.

1.1.1. CONSENTIMIENTO

El Consentimiento se designa como la exteriorización de la voluntad de uno o varios sujetos.

Recordando que la voluntad puede ser Unilateral o Bilateral; es Unilateral cuando sólo crea obligación de una sola parte, tal es el caso - por citar un ejemplo del testamento.

Y la voluntad Bilateral es donde participan dos o más personas - obligándose ambas partes, y, precisamente este tipo de voluntad es la contractual motivo de nuestro estudio.

El maestro Don Rafael Rojina Villegas define al Consentimiento - como:

"Un acuerdo de voluntades que tiene por objeto la transferencia de un bien a cambio de una contraprestación".(4).

Así mismo el maestro Don Ramón Sánchez Medal contempla al Consentimiento en dos sentidos:

- 1) Como voluntad del deudor para obligarse.
- 2) Como concurso o acuerdo de voluntades.

1) Como voluntad del deudor para obligarse con las siguientes características:

- a) Una voluntad real.
- b) Una voluntad seria y precisa.
- c) Que la voluntad se exteriorice.
- d) Que la voluntad tenga un determinado contenido.

2) Como concurso o acuerdo de voluntades mencionando también sus diferentes características:

- a) Cuando no hay coincidencia en las dos voluntades.
- b) Tratos previos consistentes en la buena fe y la obligación de pagar los intereses negativos.
- c) La oferta o sollicitación y la aceptación.(5).

4) ROJINA VILLEGAS, Rafael. Op. Cit. Pág. 70.

5) SANCHEZ MEDAL, Ramón. De los Contratos Civiles. Editorial Porrúa, S. A. Cuarta Edición. México. 1978. Págs. 15,16,17.

También Don Miguel Angel Zamora y Valencia al efecto dice:

"El Consentimiento es la unión o conjunción acorde de voluntades de los sujetos contratantes en los términos de la norma, para crear o transmitir derechos y obligaciones".
(6).

Con esta gama de ideas podemos entender al Consentimiento como:

Un acuerdo entre dos o más personas en donde manifiestan su voluntad real sobre una situación jurídica que tiene por objeto producir consecuencias de derecho y su forma puede ser expresa o tácita, como lo indica el artículo 1803 del Código Civil aplicable para el Distrito Federal.

Art. 1803.- El Consentimiento puede ser expreso o tácito.

Es expreso cuando se manifiesta verbalmente por escrito o por signos inequívocos. El tácito resultará de hechos o de actos que lo presupongan o que autoricen a presumirlo, excepto en los casos en que por la Ley o por Convenio la voluntad deba manifestarse expresamente.

Estas manifestaciones de voluntad no son idénticas, tampoco contrarias ni contradictorias, pues siendo distintas son complementarias porque recíprocamente se complementan para alcanzar un fin común.

6) ZAMORA Y VALENCIA, Miguel Angel. Op. Cit. Pág. 27.

En nuestro mundo jurídico esta manifestación de voluntad se realiza entre presentes y ausentes; entendiéndose que al hablar de presentes, las partes se encuentran en una situación física que permite la comunicación en forma directa e inmediata. Los ausentes son las partes que están distantes unas de otras en lugares diferentes y no disponen de una comunicación directa e inmediata.

Ahora bien, el Consentimiento entre presentes se efectúa con plazo y sin plazo para aceptar.

En el caso del Consentimiento entre presentes y con plazo para aceptar, el proponente debe respetar el plazo mientras este pendiente de vencer y durante su transcurso, está obligado a sostener la oferta, no la puede retirar y si lo hace habrá incumplimiento que lo responsabiliza del pago de daños y perjuicios, así como lo demanda el artículo correspondiente del Código Civil aplicable al Distrito Federal en materia común.

Art. 1804.- Toda persona que propone a otra la celebración de un contrato fijándole un plazo para aceptar queda ligada por su oferta hasta la expiración del plazo.

Así el siguiente artículo del mandamiento antes citado dice:

Art. 1805.- Cuando la oferta se haga a una persona presente, sin fijación de plazo para aceptarla, el autor de la oferta queda desligado si la aceptación no se hace inmediatamente. La misma regla se aplicará a la oferta hecha por teléfono.

Aquí se toma en cuenta al Contrato celebrado por teléfono ya que es entre presentes y sin fijación de plazo, por lo tanto se le aplicarán los preceptos normativos para la aceptación inmediata.

En los Contratos celebrados entre ausentes o por correspondencia, hay que distinguir si se estipula o no plazo para aceptar y si en el caso de que no se haya acordado, el artículo 1806 del Código Civil señala como -plazo mínimo de tres días, aumentando por el tiempo necesario para la ida y vuelta del correo.

Art. 1806.- Cuando la oferta se haga sin fijación de plazo a una persona no presente, el autor de la oferta quedará ligado durante tres días, además del - tiempo necesario para la ida y vuelta regular - del correo público, o del que juzgue bastante no habiendo correo público, según las distancias y la facilidad o dificultad de las comunicaciones.

Ahora bien el artículo 1807 menciona:

Art. 1807.- El Contrato se forma en el momento en que el proponente recibe la aceptación, estando ligado por su oferta según los artículos precedentes.

Así es que el Contrato se forma en el momento en que el proponente recibe la aceptación.

En cuanto a la retractación, el artículo que sigue dispone:

Art. 1808.- La oferta se considerará como no hecha si la retira su autor y el destinatario recibe la retractación antes que la oferta. La misma regla se - aplica al caso en que se retire la aceptación.

La Retracción se realiza si el proponente retira la oferta antes de que el destinatario se entere de la misma, lo mismo sucede con la aceptación.

En el caso de muerte del proponente, el artículo 1809 establece:

Art. 1809.- Si al tiempo de la aceptación hubiere fallecido el proponente, sin que el aceptante fuere sabedor de su muerte, quedarán los herederos de - aquel, obligados a sostener el Contrato.

Si muere el proponente antes de recibir la aceptación y sin que el aceptante sepa del fallecimiento, los herederos del proponente deberán sostener la oferta, en sentido contrario si el aceptante tiene conocimiento del fallecimiento, los herederos no tendrán ninguna obligación.

El artículo 1810 preceptúa cuando son nuevas proposiciones, la siguiente regla:

Art. 1810.- El proponente quedará libre de su oferta cuando la respuesta que reciba no sea una aceptación - lisa y llana, sino que importe modificación de - la primera. En este caso la respuesta se considera como nueva-proposición que se regirá por lo dispuesto en los artículos anteriores.

Así es que si en la respuesta a la oferta, esta no se acepta lisa y llanamente o se hace alguna modificación, se considerará como Nueva-propo- sición esto implica una nueva oferta que quedará sujeta a la aceptación del solicitante originario.

1.1.2. OBJETO MOTIVO O FIN DEL CONTRATO

El objeto se ha clasificado como un requisito de existencia dentro de los Contratos, reafirmando dicha idea en base a lo preceptuado en el artículo 1794 Fracción II del Código Civil que a la letra dice:

Art. 1794.- Para la existencia del Contrato se requiere:

Fracc. II.- Objeto que pueda ser materia del Contrato.

Ahora bien diferentes tratadistas lo conceptualizan destacándose entre ellos los siguientes:

Ramón Sánchez Medal que señala un Objeto Directo y uno Indirecto, de la siguiente manera:

"El Objeto Directo e Inmediato del Contrato es la creación o la transmisión de obligaciones o derechos sean estos - reales o personales".

"El Objeto Indirecto o Mediato del Contrato puede ser o la prestación de una cosa, o la cosa misma; o bien la prestación de un hecho o el hecho mismo". (7).

Así mismo emplea la terminología Objeto-Cosa, Objeto-Hecho.

"El Objeto-Cosa del Contrato debe existir en la naturaleza; ser determinada o determinable en cuanto a su especie; y - estar en el comercio".

"El Objeto-Hecho del Contrato puede ser positivo (hacer una cosa) o negativo (no hacer una determinada cosa), el hecho debe ser posible y lícito". (8).

7) SANCHEZ MEDAL, Ramón. Op. Cit. Pág. 21.

8) SANCHEZ MEDAL, Ramón. Op. Cit. Págs. 22, 27.

También Don Miguel Angel Zamora y Valencia divide al Objeto para su estudio en: Objeto Directo y Objeto Indirecto en los siguientes términos:

"Será Objeto Directo del Contrato la conducta que pueda manifestarse como una prestación -un dar o un hacer- o como una abstención -un no hacer-".

"Será Objeto Indirecto del Contrato" La cosa como contenido del dar (que debe ser posible); el hecho como contenido del hacer (que debe ser posible y lícito) y la abstención como contenido del no hacer (que debe ser posible y lícita)".(9).

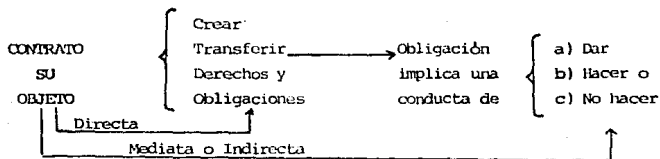
Para el Lic. Ernesto Gutiérrez y González el vocablo Objeto tiene tres significados a propósito de la materia contractual.

- 1.- "Objeto Directo del Contrato que es el crear y el transmitir derechos y obligaciones".
- 2.- "Objeto Indirecto es la conducta que debe cumplir el deudor; conducta que puede ser de tres maneras:
 - a) de dar;.
 - b) de hacer y
 - c) de no hacer".
- 3.- "Finalmente se considera también Objeto del Contrato por el Código, la cosa material que la persona deba entregar".(10).

9) ZAMORA Y VALENCIA, Miguel Angel. Op. Cit. Pág. 28.

10) GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto. Derecho de las Obligaciones. Quinta Edición. Editorial Cajca, S. A. Puebla, Pue. Págs. 228 y 229.

A continuación para hacer más explícita la idea del Objeto motivo del Contrato, el maestro en estudio lo esquematiza de la siguiente manera:



El Objeto materia de un contrato, se procederá a desarrollarlo bajo dos puntos de vista: Uno personal y el otro real.

En cuanto al tratamiento del objeto desde el punto de vista personal, se debe entender como obligaciones de resultado o bien como medio o actividad en donde el interés principal es el resultado de dicha actividad o servicio realizado.

Evaluándolo dentro de un punto de vista real, el objeto vinculado a la conducta a efectuarse puede ser de dar, hacer o no hacer o bien de una abstención.

La conducta de dar es la cosa que el obligado debe dar o prestar y tiene cuatro supuestos.

1.- La traslación del dominio de cosa cierta.

Que se contempla en la transmisión del dominio de la cosa vendida y el pago del precio. El ejemplo típico se presenta en la compra-venta en donde por el pago de un precio se obtiene como contraprestación un objeto o un bien.

- 2.- Enajenación temporal del uso o goce de cosa cierta.
Usualmente es el contrato de arrendamiento en donde el propietario presta la cosa cierta para que el otro la use o la goce a cambio de una contraprestación, esta enajenación debe ser temporal o sea por tiempo determinado, entendiéndose que no se transmite el dominio de la cosa.

- 3.- Restitución de cosa ajena.
Cuando se le pide al depositario entregue la cosa que estaba bajo su custodia, al dueño de la misma y esta debe ser restituida bajo las mismas condiciones en que fue entregada para su guarda y custodia.
Debe contener las características específicas, individuales que lo distinguen de cualquier otro, lo mismo en cuanto a la cantidad y calidad.

- 4.- Pago de cosa debida.
Cuando se exige el pago de una suma de dinero ó bien en pecuniario y en especie, la cual no puede exceder del 50%, con el objeto de no presentarse la permuta.

Si pensamos en el tratamiento del cumplimiento de un objeto, mediante una obligación de hacer, sería por ejemplo una prestación de servicios profesionales en donde en base a la persona que debe realizar la conducta surge el objeto que vincula las partes.

Finalmente, en cuanto a conductas de no hacer o de abstención, se presenta el supuesto de que una autoridad ordena a una de las partes, impida que la rama de su fundo invada a la del vecino.

Ahora bien, los requisitos más importantes del Objeto en cualquiera de sus diferentes clases son:

- A.- Que debe existir en la naturaleza.
- B.- Ser determinado o determinable en cuanto a su especie.
- C.- Estar en el comercio.
- D.- Debe ser posible.
- E.- Y Lícito.

Estos dos últimos de acuerdo al hecho ya sea negativo o positivo.

- A.- Es materia del contrato todas las cosas que existen, - que son reales o las que son susceptibles de existir. Como ejemplo que el objeto del Contrato se refiera a un ser literario, de la ciencia ficción o de la imaginación o fantasía de una de las partes. (la minerva, el castillo de la bella durmiente o el titanic). Esta imposibilidad física del objeto, como los demás requisitos provocan inexistencia del contrato. En el caso de cosas futuras susceptibles de existir, - son las cosas que no se encuentran físicamente en el momento presente, pero a futuro pueden estarlo. Tal es el caso de la vaca con sus crías o bien sobre el contrato celebrado sobre las cosechas futuras, o también cuando se celebra un contrato para comprar una serie de vestidos para la moda primavera, en el momento presente no están pero a la fecha de la entrega deben existir o sea que es muy posible que existan pues no tienen impedimento físico o jurídico.

- B.- El objeto materia del contrato debe ser determinado o - determinable en cuanto a su especie, esto es para evitar confusiones y la nulidad del contrato. Se debe determinar el género del cual es objeto del contrato, - ejemplo cuando tratamos de animales, (vacas, toros, perros, etc.). Independientemente que la determinación - sea genérica o específica. La especie es importante ya que individualiza lo que queremos, o bien especificamos las cantidades o unidades, ejemplo: La compra-venta de un perro, pero no cualquier perro si no de una raza específica, o bien un contrato por 100 kilogramos de arroz de marca determinada.
- C.- Estar en el comercio, esto significa que el objeto materia del contrato debe de ser susceptible de apropiación por así permitirlo la naturaleza o la Ley. Para entender mejor este requisito, se cita un ejemplo, hay cosas que la naturaleza impide que sean poseídas en forma exclusiva por una persona, como el aire, esto está fuera del comercio por su naturaleza. En otras ocasiones es la norma jurídica la que impide - que la cosa pertenezca en forma exclusiva a una persona, como sería el caso de tratar de adquirir el Palacio de las Bellas Artes, Palacio Nacional o la Catedral Metropolitana.
- D.- A partir de este requisito nos enfocaremos a estudiar - sobre el hecho, ya sea en su forma positiva o negativa o en su abstención. Así el hecho debe ser posible, como que el ser humano - pueda realizar la conducta, ejemplo de una imposibilidad, es que el objeto del contrato verse en el hecho - de que el hombre descienda 10,000 metros de profundidad en el mar, o bien que deje de respirar 20 horas, estos son hechos imposibles de hacer y de abstención.

E.- Finalmente estudiaré el concepto licitud.

El hecho motivo del objeto del contrato no debe ir en contra de la ley, la moral y las buenas costumbres. - Por ejemplo cuando 2 individuos del mismo sexo quieren contraer matrimonio, al menos en nuestro país este hecho sería ilícito porque va en contra de nuestra ley, o bien por citar otro ejemplo es que un extranjero adquiera una propiedad en una playa mexicana.

1.1.3. LA SOLEMNIDAD

Como anteriormente he referido que los elementos de existencia del contrato son: El Consentimiento, El Objeto y en ocasiones La Solemnidad.

La Solemnidad será materia de nuestro estudio, en donde mencionare que existe desacuerdo entre algunos autores en cuanto que sí es elemento de existencia o no.

Así tenemos que para Don Manuel Bejarano Sánchez dice:

"La importancia social o económica de ciertos actos impone la necesidad de que su exteriorización se realice con determinados ritos que son condición de su existencia. Es así una verdadera solemnidad que complementa al acto; es un elemento necesario para su creación".(11).

Más sin embargo Don Ernesto Gutiérrez y González opina que:

"La solemnidad es el conjunto de elementos de carácter exterior, sensibles que rodean o cubren a la voluntad de los que contratan y que la ley exige para la existencia del acto.

El efecto de esta forma es darle existencia al acto jurídico, y así por el contrario ante su falta, por ministerio de ley, la voluntad de los que desean contratar no produce los efectos deseados y el acto no existe".(12).

11) BEJARANO SANCHEZ, Manuel. Obligaciones Civiles. Tercera Edición. 1984. Harla Harper Row Latinoamericana. Pág. 79.
 12) GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto. Op. Cit. Pág. 241.

El Diccionario Jurídico establece:

"La Solemnidad es un conjunto de requisitos legales para la existencia de un acto jurídico al que la ley da el carácter de solemne.

El acto que no se exterioriza cumpliendo con las solemnidades de la ley, no existe".

Así entendemos que la solemnidad en los contratos se encuentra establecida en la norma jurídica y serán:

A) El Matrimonio y el

B) Testamento el cual sus requisitos como ejemplo del Testamento Público Abierto, debe realizarse ante Notario, con testigos que no sean trabajadores del fedatario ni los beneficiarios del testamento, -- así mismo no podrán estar presentes ningún heredero o legatario en la celebración del acto.

La solemnidad figura jurídica descrita por los tratadistas antes mencionados indica que son los requisitos o elementos que la ley exige a los actos jurídicos para que estos existan, (como en el ejemplo del testamento arriba citado), si estos actos no cumplen con lo que mandan los preceptos jurídicos no producirá los efectos deseados.

Ahora bien por lo que respecta al Matrimonio, se preceptúa en la ley que debe llevarse a cabo ante un Juez del Registro Civil, de lo que se concluye que no cualquier autoridad puede realizar el acto del Matrimonio Civil, ya que de efectuarse ante autoridad diferente por regla general implicaría la inexistencia del acto, de lo que se desprende que si por ejemplo se realiza exclusivamente un matrimonio religioso civilmente se entenderá que se vive en amasiato o concubinato según sea el caso.

1.2. ELEMENTOS DE VALIDEZ

Los elementos de validez tienen su fundamento jurídico en el artículo 1795 del Código Civil que dice:

Art. 1795.- El contrato puede ser invalidado:

- I.- Por incapacidad legal de las partes o de una de ellas.
- II.- Por vicios del consentimiento.
- III.- Porque su objeto o su motivo o fin sea ilícito.
- IV.- Porque el consentimiento en la forma que la ley establece.

Entendiendo dicho artículo en forma contraria diría:

El Contrato es válido cuando tenga:

- La capacidad legal de las partes.
- Ausencia de vicios del consentimiento.
- Licitud en el objeto.
- La forma que prevea en cada caso la norma jurídica.

En este orden de ideas comenzaré por estudiar al primer requisito o elemento de validez, que en este caso se trata de la Capacidad.

1.2.1. LA CAPACIDAD COMO ELEMENTO DE VALIDEZ DEL CONTRATO

Para iniciar nuestro estudio es necesario comprender el término- Capacidad y al efecto el Diccionario Jurídico Mexicano lo define como:

"La capacidad jurídicamente se entiende como la aptitud legal de una persona para ser sujeto de derechos y obligaciones, o como la facultad o posibilidad de que esta persona pueda ejercitar sus derechos y cumplir sus obligaciones - por sí misma".

Diversos tratadistas dan su opinión sobre lo que se debe entender por capacidad, así enunciaré a algunos de ellos.

Para Don Manuel Bejarano Sánchez la capacidad es como:

"La aptitud para ser titular de derechos y obligaciones y - para ejercitarlos".

El mismo autor en estudio determina que existen dos clases de Capacidades que son las de Goce y de Ejercicio, las cuales las determina así:

"La llamada capacidad de Goce es una verdadera vocación para tener derechos, para ser titular de ellos.

Es un atributo de la personalidad y la poseen todos los - hombres sin excepción, en los países civilizados".

"La incapacidad de ejercicio, se exige que el acto jurídico sea realizado por una persona capaz de ejercicio con el - propósito de proteger a ciertos grupos de personas, que - por varias causas (minoridad, locura, adicción a las drogas o a bebidas embriagantes o falta de posibilidad de comunicar su voluntad) podrían ser víctimas de abusos".(13).

13) BEJARANO SANCHEZ, Manuel. Op. Cit. Pág. 130.

También Don Raúl Ortiz Urquidi menciona que la capacidad en derecho existen dos especies las cuales nombra de Goce y Ejercicio.

"La capacidad de Goce es la aptitud que toda persona tiene para ser titular de derechos y obligaciones".

"La capacidad de Ejercicio es la aptitud que tienen determinadas personas para hacer valer sus derechos y cumplir sus obligaciones por sí mismas".(14).

El concepto "Capacidad" entendido como la aptitud legal de una persona para ser sujeto de derechos y obligaciones al subclasificarse en Capacidad de Goce y Capacidad de Ejercicio desentraña dos eventos diferentes en virtud de que la capacidad de goce se genera en todo sujeto desde el momento en que es concebido, tiene la aptitud de ser sujeto de derechos y obligaciones, toda vez que por una ficción de la ley se considera para los efectos jurídicos como nacido.

Ahora bien la Capacidad de Ejercicio como en términos generales han desarrollado los tratadistas mencionados, establece la aptitud que tiene una persona para hacer valer sus derechos y cumplir sus obligaciones por sí mismas.

Es interesante destacar las reflexiones que adicionalmente a la Capacidad de Goce y a la Capacidad de Ejercicio establece el tratadista Ramón Sánchez Medal y que vincula al ámbito contractual señalado:

"La capacidad referida en especial a los contratos es la capacidad de ejercicio y esta misma es la capacidad para contratar, es la aptitud reconocida por la ley en una persona para celebrar por sí misma un contrato".(15).

14) ORTIZ URQUIDI, Raúl. Derecho Civil. Editorial Porrúa, S. A. Tercera Edición. México. 1986. Pág.297.

15) SANCHEZ MEDAL, Ramón. Op. Cit. Pág. 29.

El elemento negativo de la capacidad tradicionalmente se le ha identificado como incapacidad, preceptuándose en el artículo 450 del Código Civil los casos de incapacidad a saber:

Art. 450.- Tienen incapacidad natural legal:

- I.- Los menores de edad.
- II.- Los mayores de edad privados de inteligencia por locura, idiotismo o imbecilidad, aún cuando tengan intervalos lúcidos.
- III.- Los sordo-mudos que no saben leer ni escribir.
- IV.- Los ebrios consuetudinarios, y los que habitualmente hacen uso inmoderado de drogas enervantes.

Existe otra fracción que nos indica que procesalmente aquellos que son declarados en estado de interdicción.

Estas situaciones psicológicas y biológicas de la persona física indican una verdadera imposibilidad para efectuar contratos pues carecen - de voluntad para realizarlos.

La mayoría de edad en México es a partir de haber cumplido los - 18 años de edad, entonces, si la persona física no ha cumplido con este requisito se dice que es menor de edad.

Cabe señalar que los menores de edad, tratándose del hombre que - tenga 16 años y la mujer 14 años, con motivo de la celebración de matrimo - nio civil, se establece que se emancipan y pueden realizar los actos de derechos, no obstante siguen con la calidad de menores de edad.

En la fracción segunda del precepto en estudio se señala:

Si una persona física mayor de edad esta privado de su inteligencia esto es, que tenga locura, idiotismo o imbecilidad no pueden contratar ya que se supone que son estados psicicos del individuo que no le permiten razonar conforme a la realidad, ya que se encuentran perturbados de sus sentidos y privados de todo entendimiento.

Los sordo-mudos son personas que no pueden hablar ni oír debido a esta incapacidad, es entendible que no puedan expresar sus sentimientos y voluntad para contratar.

Los ebrios consuetudinarios, personas que ingieren bebidas alcohólicas como un hábito diario y los que habitualmente consumen drogas enervantes, también se les considera sin aptitud para contratar y obligarse ya que su estado de incoñciencia no les permite darse cuenta de la realidad y mucho menos de expresar sus derechos y obligaciones.

Aunado a lo anterior procesalmente puede surgir estado de interdicción fundado en problemas mentales, en cuyo caso no obstante que sean mayores de edad no ejercitan sus derechos por sí mismos, sino por conducto de representante legal(tutor o tutriz).

Después de haber reflexionado sobre el elemento negativo de la capacidad, se estudiará la representación señalando Don Ernesto Gutiérrez y González lo siguiente:

"La Representación es el medio que determina la ley o de que dispone una persona capaz para obtener, utilizando la voluntad de otra capaz, los mismos efectos jurídicos que si hubiera actuado el capaz, o válidamente un incapaz"(16).

16) GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto. Op. Cit. Págs. 335, 336.

Una persona sea mayor o menor de edad y por sí misma no pueda - ejercer sus derechos ni sus obligaciones para la realización de actos jurídicos, surge la representación que puede ser voluntaria o legal.

El maestro Gutiérrez y González al respecto señala:

"La representación Voluntaria es cuando una persona capaz, encomienda a otra también capaz que acepta la relación en su nombre de un determinado o indeterminado número de actos jurídicos".

"La representación Otorgada por la Ley es cuando faculta a una persona capaz para verificar actos jurídicos por nombre y cuenta de otra que tiene incapacidad de ejercicio".

O bien siendo capaces las dos partes.

"Cuando la ley imputa obligatoriamente a un capaz las consecuencias de un acto realizado por otra persona capaz para evitarle un daño y fundado en una idea de solidaridad social".(17).

Así entendida la representación, se desprende que toda persona - física o moral puede recurrir a la representación y ésta puede ser voluntaria u otorgada por la ley, para que los represente en los actos jurídicos - en que han de intervenir los capaces o en su caso los limitados en su capacidad, esto es para ejercitar sus derechos y obligaciones o para atender - un negocio jurídico.

Citaré como ejemplo el mandato en general en donde participan el mandatario que es la parte que recibe o acepta el mandato y el mandante - que es la persona que la otorga, con la finalidad de que el mandatario o j e c u t e a c t o s j u r d i c o s a su nombre.

17) GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto. Op. Cit. Págs. 338, 339.

1.2.2. AUSENCIA DE VICIOS DEL CONSENTIMIENTO

Debemos entender primeramente que nuestra voluntad no debe estar viciada al momento de contratar, es por eso que a este requisito se le llama Ausencia de Vicios del Consentimiento que, como veremos cada tratadista lo contempla de una manera diferente, empezaremos pues, con la apreciación de Ignacio Galindo Garfias que al referente estudio indica:

"El vicio de la voluntad es todo elemento que interviene en la formación de ésta, privando al sujeto del conocimiento de la realidad (error, dolo) o de la libertad para decidir (violencia)".(18).

1.2.2.1. ERROR

El autor en estudio a su vez define al concepto Error señalando:

"Error es el falso conocimiento de una cosa (error propiamente dicho) o el total desconocimiento (ignorancia) de ella, y que determina al sujeto en la formación de su voluntad, en un sentido distinto a aquel que se hubiera formado sin la existencia de esa circunstancia".(19).

18) GALINDO GARFIAS, Ignacio. Derecho Civil. Editorial Porrúa, S. A. Décima Edición. México. 1990. Pág. 226.

19) GALINDO GARFIAS, Ignacio. Op. Cit. Pág. 229.

Considera la existencia de seis especies de error a saber:

1) Error vicio o error dirimente.

Es la declaración de la voluntad, concurda con la voluntad interna viciada.

2) Error obstativo o error radical.

La voluntad interna no concurda con la declaración.

3) Error de hecho.

Según que recaiga sobre las condiciones materiales del negocio.

4) Error de derecho.

Significa el total o parcial desconocimiento de una norma jurídica.

5) Error determinante.

Vicia la voluntad en los siguientes casos:

- a) RADICAL. Recae sobre la índole misma del negocio.
- b) IDENTIDAD DEL OBJETO. Cuando recae sobre la identidad del objeto e influye en la voluntad de manera que ésta no ha llegado a formarse.
- c) FUNCION DEL OBJETO. Cuando incide sobre las cualidades que determinan la función del objeto material del acto.
- d) IDENTIDAD DE LA PERSONA. Cuando el error recae sobre la identidad de la persona e influye en la voluntad, de manera que ésta no tiene las cualidades esenciales que supone reñna esa persona.

6) Error accidental.

A su vez se subdivide en:

- a) Error in quantitate o aritmético. Que se refiere a la cantidad de cosas comprendidos en el objeto del contrato y sólo da lugar a la rectificación.
- b) Error in qualitate. Que recae sobre las cualidades secundarias del objeto o del sujeto que interviene en el acto.

Don Raúl Ortiz Urquidí contempla al error diciendo:

"Es el falso concepto de la realidad"

"Es el mayor vicio de las convenciones, pues las convenciones son formadas por el consentimiento de las partes, y no puede haber consentimiento cuando las partes se han equivocado sobre el objeto de su convención".(20).

El autor divide en grados al error de la siguiente manera:

- 1) ERROR OBSTACULO O ERROR OBSTATIVO
- 2) ERROR NULIDAD
- 3) ERROR INDIFERENTE

A continuación estudiaremos a cada grado de error tomando como referencia las apreciaciones que hace el mismo autor.

- 1) Error obstáculo. Se caracteriza este error porque impide el nacimiento del negocio, por ende la formación del contrato. Se atribuye al error obstáculo el impedir el nacimiento o la existencia del negocio jurídico, para ello existen dos casos:
 - a) Error in negotio que recae sobre la naturaleza jurídica del contrato o negocio.
 - b) Error in corpore que recae sobre la identidad de la cosa.

- 2) Error nulidad. Su presencia no impide que el negocio nazca, pero eso sí, herido de nulidad, se le llama también error vicio y error determinante.
 - a) Error vicio, porque obviamente su presencia trae como consecuencia que la voluntad no sea una voluntad consciente capaz de obligar.

20) ORTIZ URQUIDI, Raúl. Op. Cit. Pág.316, 317.

- b) Error determinante. Porque es también obvio que determina cuando se cae en él; porque la voluntad del celebrante del negocio se manifieste en un sentido en que seguramente no se manifestaría de no existir dicho error.

Error sobre el motivo determinante de la voluntad - comprende el error sobre la persona y error sobre la substancia de la cosa, sólo opera en los contratos que se celebren intuitu personae.

- 3) Error indiferente. Por exclusión, es indiferente el error que ni es error-obstáculo ni error-nulidad. Es decir, ni impide que el negocio jurídico nazca, ni recae sobre el motivo determinante de la voluntad. Como ejemplo, error de cálculo, aritmético o matemático que solo da lugar a que se rectifique.

De las diferentes clases de error que nos mencionaron los tratadistas en estudio podemos concluir:

El error es la falsa apreciación de la realidad pero entendiéndose se que no cualquier error vicia la voluntad o nulifica el acto ya que de ser así cualquiera pretextaría haber tenido una equivocación e invocar la ineficacia del acto jurídico y esto llevaría como consecuencia la inseguridad al momento de contratar.

Así entendido, el error que le interesa a nuestro estudio, es aquel que vicia la voluntad de los contratantes o de uno solo; para comprender mejor al error en todas sus fases, se ha dividido su estudio en diversas clasificaciones, así se mencionaron al error-obstáculo, error-nulidad y error indiferente.

El error obstáculo es el que produce la inexistencia del contrato porque recae sobre la voluntad misma, impide la formación del acuerdo de voluntades y obstaculiza la integración del consentimiento. Tal sería el caso del error sobre la cosa misma objeto del contrato (error in corpore).

Como ejemplo del error antes señalado, citaré el siguiente caso:

Blanquita cree tomar en alquiler la casa No. 10 de la Avenida - Madero en esta ciudad, y el arrendador Pedro, desea darle en arrendamiento la casa que tiene el mismo número y la misma calle pero de la Ciudad de - Morelia, Michoacán.

No hubo coincidencia en sus voluntades, por lo que falta el consentimiento y el contrato no se llega a efectuar.

El error nulidad; puede producir una nulidad relativa o absoluta del acto jurídico, este tipo de error es el que recae sobre el motivo determinante de la voluntad del agente.

Como ejemplo citaré el siguiente caso:

Quando compramos una pintura con firma de famoso pintor y al paso del tiempo nos damos cuenta que es una hábil falsificación; nuestra voluntad se encuentra viciada porque de saberlo quizá no hubiesemos contratado, así que el contrato podrá nulificarse surgiendo la nulidad absoluta porque el motivo erróneo es evidente.

Error indiferente es el que recae sobre los motivos personales - secretos que no trascienden en la celebración del contrato, por lo cual es indiferente para la vida de dicho negocio.

Un caso de error indiferente es el de error de cálculo o aritmético que con sólo corregir o rectificar se subsana el error.

1.2.2.2. DOLO COMO SEGUNDO ELEMENTO DE LA AUSENCIA DE VICIOS DEL
CONSENTIMIENTO

Partiendo de la Investigación documental, estudiaré al dolo como segundo elemento de la ausencia de vicios del consentimiento y para ello - Don Ignacio Galindo Garfias indica:

"El Dolo está constituido por los artificios engañosos o maquinaciones fraudulentas, por medio de las cuales una persona es inducida por otra a otorgar un acto jurídico, que de otro modo no habría consentido o lo habría celebrado de otra manera, bajo diferente estipulación".(21).

El mismo autor clasifica al dolo en Positivo y Negativo:

"Dolo Positivo.

Consiste en las sugerencias o artificios que ejecuta una - de las partes para inducir o mantener en error a la otra".

"Dolo Negativo.

La simple disimulación del error de uno de los contratantes una vez conocido constituye la mala fe".(22).

Ambos producen los mismos efectos de invalidación del acto jurídico.

21) GALINDO GARFIAS, Ignacio Op. Cit. Pág. 232.

22) IDEM.

Ahora bien Don Raúl Ortiz Urquidi nos indica que el dolo y la mala fe son vicios no autónomos, son sólo formas de inducir al error o mantener en él a una persona.

"Se entiende por dolo en los contratos, cualquier sugestión o artificio que se emplee para inducir a error o mantener en él a alguno de los contratantes".

"Por mala fe la disimulación del error de uno de los contratantes, una vez conocido". (23).

El autor distingue entre dolo bueno y dolo malo.

"Dolo Bueno. Son las consideraciones generales que los contratantes expusieron sobre los provechos y perjuicios que naturalmente pueden resultar de la celebración o no celebración del contrato, y que no importen engaño o amenaza alguna de las partes".

"Dolo Malo. El dolo siendo por esencia ilícito, necesariamente es malo". (24).

Entonces el dolo son todas las maquinaciones o artificios que realiza una de las partes o un tercero en beneficio de esa parte contra la otra para hacerla caer en un error o mantenerlo en él.

Citaré un ejemplo:

En la compra-venta de un auto de determinada marca y modelo, el comprador incurre en el error de creer comprar un auto en magnificas condiciones, sin embargo el vendedor disimula ante dicho error y enajena el automóvil que muy pronto va a necesitar reparaciones de urgencia.

Aquí el vendedor actúo de mala fe, ya que debió decirle al comprador de las fallas reales del automóvil y al dejar de hacerlo permitió que el comprador incurriera en error.

23) ORTIZ URQUIDI, Raúl. Op. Cit. Págs. 324, 325.

24) IDEM.

1.2.2.3. LA VIOLENCIA COMO TERCER ELEMENTO DE LA AUSENCIA DE VICIOS DEL CONSENTIMIENTO

La violencia la identifica el autor Ignacio Galindo Garfias de - la siguiente forma:

"Se llama violencia o intimidación a toda coacción ejercida sobre la voluntad de una persona, sea por la fuerza material o por medio de amenazas para determinarla a consentir en un acto jurídico".(25).

Sus características son:

- 1.- Debe ser seria. Es decir, debe existir la posibilidad de que el mal se realice.
- 2.- Debe ser grave. De modo que la ejecución de la amenaza importe un mal mayor que el que resulte de la celebración del acto.
- 3.- Debe ser injusta. Es decir, que no entrañe el ejercicio de un derecho legítimo en contra del sujeto.

El mismo autor menciona que el temor reverencial, esto es, temor de desagradar a las personas a quienes se les debe respeto o consideración, no basta para viciar la voluntad.

La violencia desde el punto de vista de Don Raúl Ortiz Urquidi - se entiende como:

"El miedo o temor es el verdadero vicio de la voluntad, y no la violencia como generalmente se afirma, ya que en todo caso la violencia viene a ser la fuente del miedo, pero no el vicio mismo.

La violencia puede ser física o moral".(26).

25) GALINDO GARFIAS, Ignacio. Op. Cit. Pág. 233.

26) ORTIZ URQUIDI, Raúl. Op. Cit. Pág. 326.

"Violencia Física (vis absoluta). Existe cuando por medio del dolor se coacciona la voluntad a efecto de que se exte riorice en la celebración de un acto jurídico. También existirá cuando por la fuerza se priva a otro de su libertad o de sus bienes, o se le hace daño para lograr el mismo objeto; o bien cuando merced a la misma fuerza se pone en peligro la vida, la honra, la libertad o una parte considerable de los bienes de la víctima".

"Violencia Moral (vis compulsiva). Consiste en amenazas que importen un peligro; pero no cualquier peligro, sino de perder la vida, la honra, la libertad, la salud o una parte considerable de sus bienes".(27).

A este respecto cabe señalar las personas sujetos pasivos de la acción violenta.

- 1.- El interesado.
- 2.- Su cónyuge.
- 3.- Sus ascendientes.
- 4.- Sus descendientes.
- 5.- Parientes colaterales dentro del segundo grado.

La violencia es el miedo o temor a sufrir un daño o perjuicio en sus bienes, persona, parientes, amenazas que importen peligro de perder la vida, la libertad, la salud, o sus bienes, estas amenazas realizadas por alguno de los contratantes o un tercero interesado o no en el asunto.

Es el miedo el que hace que la persona pasiva de la violencia ejercite su derecho de contratar en los términos que desee la otra parte - persona activa de la violencia.

27) ORTIZ URQUIDI, Raúl. Op. Cit. Págs. 326, 327.

1.2.3. LICITUD EN EL OBJETO

Como tercer elemento de validez en el contrato la Licitud en el objeto juega un papel predominante y veremos porque, al respecto Don Raúl Ortiz Urquidi nos dice que:

"Es lícito el hecho que no es contrario a las leyes de orden público o a las buenas costumbres". (28).

El autor en estudio se refiere a dos conceptos que es importante especificar y ellos son:

Las leyes de orden público y las buenas costumbres.

El autor al referirse a las leyes de orden público cita a Planiol que señala:

"Son disposiciones de orden público en primer lugar, y necesariamente, todas las leyes de Derecho Público (constitucionales, administrativas, penales, procesales, internacionales públicas, etc.), es decir, aquellas que reglamentan la organización y atribuciones de los diferentes poderes y de sus agentes, así como las obligaciones y derechos de los particulares en materia política, electoral, de impuestos, servicio militar, etc.

Todas estas leyes que constituyen el régimen político del país, son superiores a las voluntades privadas". (29).

28) ORTIZ URQUIDI, Raúl . Op. Cit. Pág. 330.

29) PLANIOL, Marcel. Citado por Raúl Ortiz Urquidi. Op. Cit. Pág. 330.

Por lo que se refiere a las buenas costumbres Don Raúl Ortiz - Urquidi opina:

"Concepto volutivo, pues no sólo varía a través del tiempo, sino aún en una misma época, cambiando solamente de lugar. Este concepto en el fondo no es otro que el de la buena - conducta o conducta moral igualmente variable". (30).

Otra opinión acerca del presente tema, es de Don Miguel Angel - Zamora y Valencia que a la letra nos dice:

"El objeto, o sea la conducta manifestada como una prestación o como una abstención, debe de ser lícita, además de posible y asimismo el hecho, como contenido de la prestación, también debe ser lícito.

También los motivos y fines del contrato deben ser lícitos, es decir que no estén en contradicción con una disposición normativa de carácter imperativo o prohibitivo". (31).

También el autor desglosa su concepto y para hacerlo más comprensible menciona que se entiende por motivos o fines.

"Los motivos, son las intenciones internas y subjetivas relacionadas directamente con la cosa o el hecho que constituye el contenido de la prestación de la otra parte.

Los fines, son las intenciones de destino último en que pretende utilizar el contratante la cosa o el hecho que constituye el contenido de la prestación de la otra parte". (32).

30) ORTIZ URQUIDI, Raúl. Op. Cit. Pág. 332.

31) ZAMORA Y VALENCIA, Miguel Angel. Op. Cit. Pág. 45.

32) ZAMORA Y VALENCIA, Miguel Angel. Op. Cit. Págs. 45, 46.

El maestro Raúl Ortiz Urquidi, nos hace una pertinente aclaración como último punto:

"No hay que confundir la licitud como elemento esencial - del negocio, con la licitud como elemento de validez del mismo.

Pues el primero se refiere al acontecimiento mismo en que el acto consiste.

En el segundo no se refiere a dicho acontecimiento en que el negocio consiste, sino al objeto, motivo o fin perseguido por éste, o a la condición a que puede quedar sujeto el negocio". (33).

Así entendido, diré que el objeto, motivo o fin determinante del contrato son las intenciones internas del sujeto para obtener los resultados deseados, es el fin a que quiere llegar, claro está que la finalidad o motivo al ser expresado tiene ciertos límites, para ser considerado como lícito y que es no contravenir a las normas jurídicas, a la moral o a las buenas costumbres.

33) ORTIZ URQUIDI, Raúl. Op. Cit. Pág. 334.

1.2.4. LA FORMA QUE PREVEA EN CADA CASO LA NORMA JURIDICA

La Forma como último de los elementos de validez la contempla el Lic. Ernesto Gutiérrez y González como:

"La manera en que debe externarse y/o plasmarse la voluntad de los que contratan, conforme lo disponga o permita la ley".(34).

El mismo escribe la clasificación del contrato atendiendo a la forma y son:

- A) CONSENSUAL
- B) FORMAL y
- C) SOLEMNE

"CONSENSUAL es el que se perfecciona por el solo acuerdo de las voluntades, sin necesidad de que éstas revistan forma alguna específica prevista por la ley.

FORMAL la voluntad de las partes se externa en la forma prevista por la ley, so pena de nulidad del acto.

SOLEMNE es en el que la voluntad de las partes debe cumplir con la forma solemne prevista por la ley".(35).

34) GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto. Op. Cit. Pág. 247.

35) GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto. Op. Cit. Pág. 253.

Para Don Raúl Ortiz Urquidi, la forma tiene una apreciación especial, como veremos:

"Forma de un negocio jurídico debemos entender la manera en que ésta se realiza: verbalmente, por escrito, por mímica (signos inequívocos), o por comportamiento o conducta (tácitamente)". (36).

De este concepto se entiende que cada negocio jurídico tiene un modo, una manera especial de celebrarse, así se dice que no hay uno sólo - que carezca de forma.

El maestro en estudio divide a la forma en los siguientes aspectos.

- a) Negocios Consensuales. Son los negocios que se perfeccionan por el mero consentimiento y para cuya validez, no se requiere ninguna formalidad.
- b) Negocios Formales. Son los negocios que necesariamente - requieren, para su validez de la forma escrita, y en su caso de los requisitos que señala la norma jurídica.
- c) Negocios Solemnes. Son los negocios que requieren de una formalidad escrita especial, pero de rango tal que si - falta, el negocio jurídico no llega a tener existencia.
- d) Negocios Reales. Independientemente que se otorgue el - consentimiento verbalmente o por escrito, es necesario - para la validez del acto la entrega de la cosa objeto de la voluntad.

36) ORTIZ URQUIDI, Raúl. Op. Cit. Pág. 335.

De las reflexiones anteriores se puede concluir que el requisito de validez denominado FORMA se identifica como la exteriorización de un acto que deseamos que produzca efectos jurídicos y que habitualmente se presenta en forma verbal o en forma escrita, dentro de esta última se subclasifica el señalamiento de signos inequívocos.

Al desarrollarse en los Contratos la forma se aprecia el surgimiento de tres ámbitos especiales de validez como son:

- a) El Consensual
- b) El Formal
- c) El Solemne

La Forma como ámbito consensual de voluntades se manifiesta por la exteriorización del Consentimiento de las partes encaminado a producir consecuencias de derecho, sin necesidad de ningún otro requisito.

Por otra parte, en la mayoría de los Contratos es necesario para su validez la forma escrita entendiéndose la misma como la expresión de una idea mediante letras o signos y que genera en caso de dejar de hacerse la nulidad del acto.

Tratándose del concepto Forma dentro del ámbito de la Solemnidad modifica idealmente la estructura del Contrato en virtud de no conjugarse como un elemento de validez sino como un requisito de existencia, presentándose por escrito las características previstas en la norma para producir sus consecuencias jurídicas, ya que en el supuesto de dejar de hacerlo implicará la inexistencia del acto.

2. CONTRATO DE TRANSPORTE

CONCEPTO DE CONTRATO DE TRANSPORTE

Primeramente daré los conceptos que realizan algunos tratadistas al respecto del Contrato de Transporte y es así que el Lic. Oscar Vázquez del Mercado indica que:

"El Contrato de Transporte es aquel en virtud del cual un sujeto, persona física o colectiva se obliga, mediante un precio a transportar de un punto a otro, ya sean cosas o - personas, utilizando el medio o tracción adecuado".(37).

Para el Lic. Arturo Díaz Bravo menciona referente al tema que:

"El Contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependiente por tierra, por agua o por aire a personas, animales, mercaderías o cualquiera otros objetos".(38).

Ahora bien, la siguiente definición es tomada del Código Civil - del Distrito Federal en su artículo 2646 que dice:

Art. 2646.- El Contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire, a personas, animales, mercaderías o cualquiera otros objetos.

37) VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Contratos Mercantiles. Editorial Porrúa, S. A. Tercera Edición. México. 1989. Pág.219.

38) DIAZ BRAVO, Arturo. Contratos Mercantiles. Editorial Harla, S. A. Tercera Edición. México, 1989. Pág. 117.

En el Código Civil al intentarse conceptualizar el Contrato de Transporte, se incide en el error de definir a la misma palabra, lo que nos lleva a buscar sus raíces etimológicas estableciendo el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española que "Transportar" viene del latín transportare que significa llevar cosas o personas de un paraje o lugar a otro.

Ahora bien la conceptualización dada hasta el momento nos da características del transporte en general, mismas que complementaré vinculando al ámbito mercantil estableciendo el artículo 576 del Código de Comercio al efecto lo siguiente:

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

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

Desde ahora hago notar que el concepto que da el Código de Comercio tampoco define transporte, sino se limita a señalar características - del mismo.

En base a lo anterior me permitiría establecer como Contrato de Transporte desde el punto de vista mercantil, lo siguiente:

Es el Contrato por virtud del cual una persona física o colectiva a la cual se identifica como Porteador se obliga - mediante el pago de un precio a trasladar de un lado a otro cosas o personas mediante una tracción adecuada ya sea por tierra, agua o aire; y cuando dicho traslado se genera vinculado a efectos de comercio se le identificará como mercantil.

3. CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Del concepto de transporte en su calidad de contrato, se desprenden características peculiares que se desarrollan tomando en cuenta el criterio de diferentes autores como son:

Don Arturo Díaz Bravo que establece como características de dicho contrato de ser típico, nominado, formal, bilateral, oneroso, conmutativo y de tracto sucesivo.

Las anteriores características las podemos entender de la siguiente manera:

- a) Tipicidad. Que se encuentra contemplada por la ley.
- b) Nominado. Es aquel que tiene una reglamentación legal.
- c) Formal. Porque debe ser escrito y con los requisitos que marca la ley.
- d) Bilateral. Da nacimiento a derechos y obligaciones en ambas partes.
- e) Oneroso. Impone ganancias y gravámenes recíprocos.
- f) Conmutativo. Cuando los impuestos y ganancias o beneficios son conocidos desde el momento de la celebración del Contrato.
- g) Tracto sucesivo. Se realiza a través del tiempo.

Por otro lado Don Oscar Vázquez del Mercado establece como características las de servicio bilateral y oneroso.

En cuanto a los conceptos de bilateralidad y onerosidad coincide con lo establecido con Don Arturo Díaz Bravo pero siendo interesante destacar la característica de Servicio.

Don Joaquín Rodríguez Rodríguez establece como característica la bilateralidad y onerosidad pero agrega que normalmente surge bajo la forma - de un contrato de adhesión.

Entendiendo bajo dicha conceptualización y siguiendo los lineamientos de Don Francisco Lozano Noriega:

"Contrato de Adhesión es la obra de una voluntad, de la voluntad de uno de los contratantes, La voluntad del otro no interviene propiamente en la confección, en la manufactura del contrato. Esta es la obra de una de las voluntades, la otra voluntad lo que hace es adherirse. Acepta el contrato en los términos en que ha sido formulado por la otra parte, se presenta este contrato bajo una forma escrita o bajo - ciertas condiciones, con esta particularidad: que son condiciones que no admiten, ni siquiera, la posibilidad de - variación".(39).

Del anterior desglose de características del Contrato de Transporte se puede concluir lo siguiente:

Que es un contrato bilateral porque efectivamente intervienen ambas partes y da nacimiento a derechos y obligaciones - para ambos, es oneroso porque impone provechos y gravámenes, ganancias también para ambas partes, también es de tracto - sucesivo porque su cumplimiento se realiza en un período de terminado, es nominado ya que existe su reglamentación legal, es de servicio porque su objeto es un hacer específico y por último es un contrato de adhesión porque en el servicio de - transporte existen los llamados machotes del Contrato de - Transporte que lo elabora una de las partes y la otra sólo - dirá si la acepta o no, simplemente se adhiere, cumpliendo - con las obligaciones y condiciones establecidas.

39) LOZANO NORIEGA, Francisco. Cuarto Curso de Derecho Civil. Contratos. Editada por la Asociación Nacional del Notariado Mexicano, A. C. Quinta Edición. México, 1990. Pág. 35.

4. NATURALEZA JURIDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Desde el punto de vista del Derecho Privado el Contrato de Transporte surge a un acuerdo de voluntades que se realiza entre particulares y como consecuencia de ello, los efectos que se producen sólo benefician o afectan a dichos particulares.

Por el contrario ubicándolo en el ámbito del Derecho Público entra en juego la voluntad de las partes vinculada con la autoridad que aplica al transporte, preceptos jurídicos, como ejemplo la Ley de Vías Generales de Comunicación que regulará dicha actividad en base a la voluntad originariamente desarrollada por las partes.

Corresponde al ámbito del Derecho Social en base a la protección de los derechos de los usuarios al momento de recibir el servicio de transportación.

Lo anterior nos permite concluir que la ubicación jurídica del Contrato de Transporte, está íntimamente ligado al derecho Privado en base al acuerdo de voluntades que surgen entre particulares, al derecho Público por la relación de ese acuerdo de voluntades con la autoridad en una relación de Supra a Inferior y al Derecho Social ya que el usuario considerado como un ente desprotegido se le generan normas proteccionistas.

Ahora bien por lo que respecta a las características tomadas de las bases surgidas para el contrato en general, se desprende que es un contrato típico, nominado, bilateral, oneroso de tracto-sucesivo, comutativo y de servicio.

Siendo importante destacar que tomando en cuenta su relación con el Derecho Público en su manejo administrativo se vincula a la forma denominada Contrato de Adhesión.

5. DIVERSOS TIPOS DE TRANSPORTE

En el devenir histórico, el hombre ha inventado diversas formas de trasladarse de un lado a otro utilizando los modos más adecuados para transportarse ellos mismos o sus mercancías.

De estos modos de transporte enunciaremos los siguientes:

TRANSPORTE TERRESTRE. Es el transporte que se realiza como su nombre lo indica, por tierra teniendo como medio de conducción el ferrocarril, el autotransporte o camión de carga, etc. Este tipo de transporte se realiza a nivel nacional e internacional, se transportan personas o mercancías, su Ley Reglamentaria es el Código de Comercio, Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos respectivos.

TRANSPORTE MARITIMO. Es el transporte que realizan embarcaciones, buques, barcos, por medio del agua. Existe el transporte de personas y mercancías a nivel nacional e internacional, tiene una especial regulación que se encuentra en la Ley de Navegación.

TRANSPORTE AEREO. Es el transporte que se realiza utilizando el espacio aéreo (aire) por medio de aeronaves, - este tipo de transporte se subdivide en seis - clases que son:

- 1) **Internacional.** Cuando se realiza la actividad entre los diferentes países que conforman el mundo.
- 2) **Nacional.** Esta actividad se realiza solamente entre los estados que conforman nuestro país.
- 3) **Comercial.** Actividad constante que puede utilizar cualquier persona.
- 4) **Oficial.** Uso restringido, únicamente para las autoridades oficiales.
- 5) **Particular de personas.** Uso exclusivo para transportar personas.
- 6) **Particular de mercancías.** También tiene uso exclusivo - para el transporte de mercancías.

Es conveniente precisar que todo tipo de vuelo ya sea particular, comercial u oficial se encuentran regulados por los preceptos jurídicos de la Navegación Aérea Internacional.

TRANSPORTE FLUVIAL. Es el transporte que se realiza por los ríos de un país, actividad que se lleva a cabo solamente en los lugares aldeanos de las riberas de los ríos.

Ahora bien, Don Oscar Vázquez del Mercado en cuanto al tema señala:

"El transporte tiene carácter local e internacional, es decir se practica bajo el imperio de las leyes nacionales y de disposiciones aceptadas internacionalmente

Por lo que se refiere al transporte aéreo la necesidad de cooperación internacional en esta materia, surgió como consecuencia del desarrollo técnico de la aviación después de la primera guerra mundial

En cuanto al transporte marítimo, los problemas que requieren soluciones internacionales han sido tratados por conferencias entre los representantes de los países marítimos.

Con relación al transporte por tierra, esto es, por ferrocarril o por carretera, aún cuando los problemas legales - relativos en este medio de transporte no son tan complicados, se ha organizado la colaboración internacional, donde la necesidad del transporte a través de las fronteras nacionales se han hecho notorias".(40).

De la definición anterior debemos destacar que el tratadista en estudio señala que el transporte tiene carácter local e internacional, dicha conceptualización se presta a confusión toda vez que si bien es cierto que existe una relación local del transporte en una determinada entidad federativa, no es menos cierto que también surge con un carácter federal, - maxime que se encuentra regulado como un acto de comercio considerando a los sujetos que intervienen como comerciantes y con naturaleza eminentemente mercantil.

No obstante como indica el autor también tiene su aplicación en el ámbito internacional.

40) VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Op. Cit. Págs. 217, 218.

El autor Don Joaquín Rodríguez Rodríguez también hace referencia a la clasificación del transporte y menciona que:

"Por razón del medio a través del que se realiza el transporte, pueden distinguirse transportes por tierra, por mar y por aire.

Pero la clasificación que más trascendencia tiene, 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".(41).

Considerando que la anterior clasificación hace referencia real a la forma de transportación.

41) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Curso DE Derecho Mercantil. Editorial Porrúa, S. A. Décimo Séptima Edición. México. 1983.

CAPITULO SEGUNDO
TRANSPORTE TERRESTRE DE
PERSONAS

CAPITULO SEGUNDO

II. TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS

1.- DEFINICION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS

El Contrato de Transporte Terrestre de Personas es conceptualizado por diferentes autores, destacando entre otros a Don Oscar Vázquez del Mercado, quien lo define como:

"Aquel por el cual el porteador o transportista, se obliga, mediante un precio, a trasladar una persona y su equipaje desde un lugar a otro". (1).

Ahora Don Joaquín Rodríguez Rodríguez menciona lo siguiente:

"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". (2).

-
- 1) VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Contratos Mercantiles. Editorial Porrúa, S. A. Tercera Edición. México, 1989. Pág. 237.
 - 2) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Editorial Porrúa, S. A. Décimo Séptima Edición. México, 1983. Pág. 258.

Y el maestro Manuel Broseta Pont lo define como:

"Contrato por el que un empresario (porteador) se obliga mediante un precio a trasladar a una persona de un lugar a otro, en las condiciones pactadas".(3).

Así mismo enunciaré el concepto de contrato de transporte terrestre de personas concluyendo que:

Es el acuerdo de voluntades por virtud del cual el transportista o porteador persona física o moral se obliga mediante un precio a transportar o trasladar a una persona ó viajero su equipaje, y en su caso mercaderías que llevarán de un punto a otro mediante el medio de tracción adecuado.

3) BROSETA PONT, Manuel. Manual de Derecho Mercantil. Editorial Tecnos. España. 1974. Pág. 414.

2.- ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS

Los elementos del contrato en estudio los dividiremos para su análisis en: Elementos Personales, Elementos Reales y Elementos Formales.

2.1. ELEMENTOS PERSONALES

Para Don Joaquín Rodríguez Rodríguez menciona que:

"En cuanto a las personas que intervienen en el contrato - sólo son dos: el porteador y el viajero. Falta el destinatario". (4).

Y como dato adicional menciona lo siguiente:

"Las personas que son transportadas no quedan confiadas a la dirección del porteador, sino en cuanto a la realización - técnica del viaje, si bien quedan sujetas a las condiciones establecidas".(5).

Más sin embargo Don Joaquín Garrigues indica que:

"De los elementos personales desaparecen las figuras del cargador o remitente y la del destinatario o consignatario. El viajero, contratante con el porteador, es el remitente y consignatario de sí mismo".(6).

4) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Op. Cit. Pág. 258.

5) IDEM.

6) GARRIGUES, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Editorial Porrúa, S. A. Séptima Edición. México. 1989. Pág. 228.

Y para el autor Don Oscar Vázquez del Mercado se debe entender:

"En este Contrato desaparece la figura del Consignatario y la del Cargador se cambia por la del Viajero, de tal manera que los elementos subjetivos son el Porteador o Transportista y el Viajero".(7).

Concluyendo los elementos personales del contrato de transporte, de acuerdo a los tratadistas en estudio son: El Transportista y El Viajero.

TRANSPORTISTA. Es la persona física o moral que se obliga a trasladar de un punto a otro al viajero y a su equipaje, condicionado al reglamento respectivo. Se le conoce también como Porteador.

VIAJERO. Es la persona física que utiliza los servicios del transportista para trasladarse de un punto a otro junto con su equipaje y pagando el precio o la contraprestación acordada, respetando las condiciones pactadas como son: el itinerario, fechas y horarios de salida, etc.

DESTINATARIO. En otros tipos de contrato como lo es el Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías es una figura importante ya que es la persona indicada en la carta de porte para recibir las mercancías. En el caso de Transporte Terrestre de Personas no existe esta figura ya que la persona se conduce por sí misma, la excepción sería para el caso del equipaje que llevase a bordo el pasajero.

7) VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Op. Cit. Pág. 237.

2.2. ELEMENTO REAL. (PRECIO)

De acuerdo al Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española define al Precio como:

"La valoración en dinero o en algo similar a éste".

Por lo tanto entendemos al Precio como:

La Contraprestación que el Viajero debe pagar al transportista por el servicio de traslado.

Ahora bien el maestro Oscar Vázquez del Mercado al referirse al Precio como elemento real del Contrato de Transporte cita lo siguiente:

"El pasajero está obligado a pagar desde luego el precio por el transporte; se puede fijar de común acuerdo, salvo que se trate de Porteadores que realizan el servicio con base en una concesión para transitar en vías generales de comunicación y tienen aprobadas tarifas para el efecto".(8).

8) VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Op. Cit. Pág. 238.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación, por lo que respecta a las Tarifas se encuentran reguladas en los siguientes artículos:

Art. 55.- Las Tarifas para el cobro de los servicios de las empresas porteadores comprenderán las cuotas y - y las condiciones conforme a las cuales deberán - aplicarse, y estarán sujetas a las reglas siguientes.

- I. Las Tarifas y los elementos de su aplicación, como tablas de distancia, clasificaciones de efectos, tablas de mermas, etc... serán formadas por las empresas y sometidas a la Secretaría de Comunicaciones, quien las aprobará, siempre que se encuentren de acuerdo con los preceptos de esta Ley, de su reglamento y de las concesiones respectivas.
- II. Las Tarifas se formularán y aplicarán observando perfecta igualdad de tratamiento, excepto en los casos en que esta ley autorice lo contrario.
- III. Las Tarifas y sus modificaciones entrarán en vigor una vez aprobadas o registradas, en la fecha que expresamente señale la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La propia Secretaría ordenará los casos en que por su importancia las tarifas deban ser publicadas en el Diario Oficial de la Federación.
Cuando se trate de tarifas unidas con líneas extranjeras, la Secretaría, de acuerdo con las empresas, modificará los plazos señalados en el párrafo anterior.

IV. Las Tarifas de Competencia se formularán siempre - que no sean a base de pérdida directa por la explotación en el tramo de la competencia.

La Secretaría de Comunicaciones determinará, en cada caso, cuáles son los puntos o zonas de competencia.

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

Todas las tarifas, ya sea que señalen o no el tiempo de su vigencia, estarán sujetas a ser revisadas, modificadas o canceladas, en los términos que ordene la Secretaría de Comunicaciones de conformidad con esta Ley y su Reglamento.

VI. La clasificación de efectos será uniforme para cada sistema de transporte en las zonas que fije la Secretaría, y se formulará de acuerdo con lo que - se determine en el Reglamento.

De los artículos que preceden (57 al 60 de la Ley de Vías Generales de Comunicación) se ocupan de las Tarifas Especiales como es el caso - de los pasajes libres que alguna empresa les brinde a sus empleados y sus familiares, así como de las organizaciones sindicales o gremiales, o bien los pasajes libres de cargo que se les proporcione a funcionarios y empleados federales o de los Estados.

Tarifas especiales referidas a reducciones que hagan las empresas por razones de beneficencia a estudiantes, maestros, repatriados, colonos, turistas, niños, compañías de espectáculos públicos, etc.

Transporte de personas hacia regiones pobres o poco pobladas, - las tarifas reducidas cuando se trate de una extensión kilométrica que el pasajero podrá recorrer en cualquier dirección en un determinado tiempo, - lo que hoy conocemos como el abono.

Por último como lo indica el artículo 59. La expedición de tarifas reducidas hasta un cincuenta por ciento de la cuota ordinaria solamente será obligatoria para las empresas porteadoras, y esto en los casos de calamidad pública para fines de beneficencia, a estudiantes en período de vacaciones y para repatriados.

En cuanto a este elemento real que es el precio, está sujeto al Gobierno Federal, esto es las empresas que se dedican al transporte público de personas, sus tarifas las establece generalmente el Estado, salvo en ocasiones en que sea Convenio entre particulares y estos los pueden pactar libremente.

En Derecho Público, el Estado por medio de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes aprobará las Tarifas de Transporte Público.

En Derecho Privado, las partes lo pactarán libremente.

2.3. ELEMENTO FORMAL. (BOLETO O BILLETE DE VIAJERO)

En cuanto al elemento formal del Contrato de Transporte Terrestre de Personas es el Boleto o Billete de Viajero.

Don Oscar Vázquez del Mercado refiriéndose al boleto señala que:

"El Boleto sirve para una sola vez a menos que permita interrumpir y continuar el viaje o sea considerado para viaje de ida y vuelta".(9).

Ahora bien Don Joaquín Garrigues indica los requisitos del Billete de transporte enunciados en el Código de Comercio Español.

Art. 352.- Las Cartas de Porte o Billetes, en los casos de transporte de viajeros, podrán ser diferentes, - unos para las personas y otros para los equipajes; Pero todos contendrán la indicación del porteador, la fecha de la expedición, los puntos de salida y de llegada, el precio, y, en lo tocante a equipajes, el número y peso de los bultos.

Así tenemos que el boleto se equipara como la carta de porte en el transporte de mercancías, es un billete de transporte que contiene los siguientes requisitos:

- 1) Nombre y domicilio del transportista.
- 2) Lugar de destino del viajero.
- 3) Día y hora de salida.
- 4) En ocasiones número de asiento.
- 5) Precio del transporte.
- 6) En ocasiones el nombre y apellido del viajero.
- 7) Debe contener la leyenda de que pasajero se encuentra asegurado.

9) VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Op. Cit. Pág. 238.

El artículo 586 del Código de Comercio hace referencia a lo anterior indicando que:

Art. 586.- Las cartas de porte o billetes, en los casos de transporte de viajeros por ferrocarriles u otras empresas sujetas a tarifas, podrán ser diferentes, unos para las personas y otros para los equipajes; pero todos contendrán la indicación del porteador, la fecha de expedición, los puntos de salida y llegada, el precio y, en lo tocante a equipajes, el número y peso de los bultos con las demás indicaciones que se crean necesarias para su fácil identificación.

Aquí también se refiere al boleto de equipaje en donde la ley señala una tarifa extra por concepto de equipaje y dos tantos más, esto es siempre y cuando el viajero no lo conserve bajo su propia custodia.

En el billete debe de contener el número y peso de los bultos y alguna señal para identificarlos.

3. REGULACION JURIDICA

El maestro Don Joaquín Rodríguez Rodríguez de acuerdo a la Regulación Jurídica menciona lo siguiente:

"El Transporte de Personas está regulado en el Código de Comercio, en el Código Civil para el Distrito Federal y la Ley de Vías Generales de Comunicación; además de los reglamentos de las empresas de transporte".(10).

3.1. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

Don Oscar Vázquez del Mercado al efecto señala:

"La responsabilidad del Porteador deriva del incumplimiento por éste, respecto al Contrato de Transporte celebrado con el pasajero.

El Porteador tiene la obligación de trasladar incólume al pasajero.

Los Concesionarios o Permisarios de servicios públicos de transporte, deben contratar el seguro que cubra cualquier responsabilidad objetiva del transportista.

El Porteador responde también de los efectos que lleve consigo el pasajero, como equipaje o bultos en determinada cantidad y dimensión".(11).

10) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Op.Cit. Pág. 258.

11) VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Op. Cit. Pág. 239.

Para Don Joaquín Garrigues destaca la responsabilidad del Porteador (transportista).

"Destaca aquí singularmente la diferencia con el transporte de cosas. A las peculiaridades técnicas del transporte de personas, derivadas del hecho de transportarse un ser viviente que vigila y colabora continuamente en el transporte, se corresponde especiales formas de responsabilidad - por incumplimiento del transporte, la muerte o el daño sufrido por la persona del viajero no pueden ser equiparadas a la pérdida o a la avería de una mercancía. Son por lo tanto inaplicables las disposiciones de los artículos 363, 368 y 371 del Código de Comercio. En su lugar se aplicarán los preceptos civiles sobre responsabilidad contractual por culpa, tanto en el caso de muerte o accidente como en el retraso".(12).

Es de hacer notar que el citado autor se refiere al Código de Comercio Español que en sus mencionados artículos hablan sobre el Contrato de Transporte Terrestre.

Para saber el contenido de los mismos, los enunciaré posteriormente.

12) GARRIGUES, Joaquín. Op. Cit. Págs. 228, 229.

CODIGO DE COMERCIO ESPAÑOL

TITULO VII

Del Contrato Mercantil de Transporte Terrestre.

Art. 363.- ...el porteador estará obligado a entregar los efectos cargados en el mismo estado en que, según la carta de porte, se hallaban al tiempo de recibirlos, sin detrimento ni menoscabo alguno; y no haciéndolo, a pagar el valor que tuvieren los no entregados, en el punto donde debieran serlo y en la época en que correspondía hacer su entrega. Si ésta fuere de una parte de los efectos transportados, el consignatario podrá rehusar el hacerse cargo de éstos, cuando justifique que no puede utilizarlo con independencia de los otros.

Art. 368.- El porteador deberá entregar sin demora ni entorpecimiento alguno al consignatario los efectos que hubiere recibido, por el solo hecho de estar designado en la carta de porte, para recibirlos; de no hacerlo así, será responsable de los perjuicios que por ello se ocasionen.

Art. 371.- En los casos de retraso por culpa del porteador, a quien se refieren los artículos precedentes, - el consignatario podrá dejar por cuenta de aquél los efectos transportados, comunicándose por - escrito antes de la llegada de los mismo al punto de destino.

Cuando tuviere lugar este abandono, el porteador satisfará el total importe de los efectos como - si se hubiese perdido o extraviado.

No verificándose el abandono, la indemnización - de daños y perjuicios por los retrasos no podrá exceder del precio corriente que los efectos - transportados tendrían en el día y lugar en que debían entregarse, observándose este mismo en to dos los demás casos en que esta indemnización - sea debida.

Después de haber enunciado los artículos del Código de Comercio Español al que hace referencia Don Joaquín Garrigues, comprendemos que efectivamente dichos artículos hablan sobre el transporte terrestre de mercancías y las responsabilidades del porteador en caso de pérdida o avería de la mercancía o bien en caso de retraso del viaje y también es de hacer notar que dichos preceptos no corresponden al transporte terrestre de personas por lo consiguiente como lo afirma el autor, se aplicarán los preceptos civiles (Código Civil Español) en cuanto a la responsabilidad del transportista.

3.1.1. OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA

- 1) Empezar el viaje en día y hora señalado.
- 2) Respetar y asignar al pasajero un asiento.
- 3) Responder por la pérdida del equipaje (sólo el protegido por el billete respectivo).
- 4) Contratar el seguro del viajero.
- 5) El retraso del transporte por causas imputables a la empresa, pagará al viajero la totalidad o parcialidad del boleto o en su caso pagarle daños y perjuicios.
- 6) Deberá la empresa presentar los boletos para su resello ante la Secretaría de Comunicaciones.
- 7) Exigir al pasajero su boleto para comprobar el pago del viaje.
- 8) Desde el momento que han sido aprobados los horarios y tarifas el transportista no podrá negarse a prestar el servicio.
- 9) Si el transportista recibe pasajeros fuera de su administración principal, obliga por este hecho a la empresa.
- 10) A pagar la indemnización correspondiente.

3.1.2. DERECHOS DEL TRANSPORTISTA

- 1) A que le sea pagado el precio del traslado.
- 2) El Porteador por regla general no responde del retardo en la llegada, sólo en caso de fuerza mayor o caso fortuito.

3.2. RESPONSABILIDAD DEL PASAJERO

La responsabilidad del Pasajero, curiosamente no es tratada por los Juristas en estudio. Ya que dicha responsabilidad se desprende de las obligaciones que tiene el pasajero.

3.2.1. OBLIGACIONES DEL PASAJERO

- 1) Pagar el precio del traslado.
- 2) Utilizar el boleto en día y hora señalado en el mismo.
- 3) Utilizarlo una sola vez a menos que sea para viaje de ida y vuelta.

3.2.2. DERECHOS DEL PASAJERO

- 1) Cobrar el pago de daños ocasionados por el incumplimiento de la empresa de transporte.
- 2) A ser trasladado junto con su equipaje sano y salvo a su destino.
- 3) A que se le respete su número de asiento, así como la hora y día de salida.
- 4) A reclamar en caso de pérdida o avería de su equipaje.

3.2.3. DIFERENCIAS ENTRE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS TRANSPORTISTAS Y EL VIAJERO

Como principal obligación del transportista es la de trasladar - al viajero, respetando horarios de salida y llegada; así como de los itinerarios ya establecidos, además de contratar el seguro del viajero y en su caso pagar indemnización.

Como principal obligación del viajero es ocupar su boleto de viaje para la hora de salida y llegada así como de la fecha correcta para realizar el viaje, pagar el precio del transporte por medio del boleto y hacer uso correcto de las unidades que le sirven para transportarlo.

4. COMENTARIOS SOBRE DIVERSOS ARTICULOS DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION CON REFERENCIA AL TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS

Art. 127.- Cuando el seguro se refiere a concesionarios de servicio público de transporte cubre cualquier - responsabilidad objetiva del transportista y ampara los daños y perjuicios causados al viajero en su persona o en su equipaje y demás objetos - de su propiedad o posesión que se registren en - el momento de abordar el transporte.

El monto de la prima del seguro de viajero, quedará comprendido dentro del importe de la tarifa del transporte.

Art. 62.- Dice que desde el momento en que una empresa de vías generales de comunicación o medios de transporte haya sido autorizada para poner sus líneas, instalaciones, o vehículos en explotación y hayan sido aprobados sus horarios y tarifas no podrán rehusarse a prestar el servicio correspondiente.

Art. 128.- Se dice que las personas o empresas que explo
ten servicios públicos de autotransportes de
pasajeros y de carga en los caminos nacionales
estarán obligados a presentar a la Secretaría
de Comunicaciones o ante la oficina que ésta -
designa, para su resello, los boletos y conoci
mientos de embarque que se expidan, sin cuyo -
requisito no tendrán validez.

Art. 82.- En los casos de retardo en el transporte por-
causas imputables a la empresa, dará lugar, a
la devolución parcial o total de la parte co-
brada en la forma y términos que establezca -
el reglamento respectivo y al pago de los per-
juicios inmediatos correspondientes.

Art. 71.- Se prescribe que las empresas de vías genera-
les de comunicación son responsables de las -
pérdidas o averías que sufran los efectos que
transportan. El mismo artículo señala los ca-
sos de excepción.

Después de las apreciaciones realizadas por los tratadistas que
hemos estudiado, mencionaré que como elemento formal del contrato de trans
porte terrestre de personas, es un contrato consensual en donde el trans
portista extiende al viajero el boleto de transporte el cual sólo le servi
rá como elemento de prueba para el caso de controversia o sea para el cum
plimiento del servicio o bien para el pago de indemnización.

Esta forma de contrato tiene un requisito especial que es que el
transportista tiene que contratar un seguro del viajero para proteger a -
éste y su equipaje de cuanto daño puedan sufrir en el transcurso del viaje.

Es de hacer notar que la responsabilidad del transportista es mayor ya que se tratan de personas no de mercancía o de cosas por eso debe tener mayor cuidado al desempeñar su actividad, porque como más adelante dire él tiene la responsabilidad de llevar sano y salvo al pasajero a su destino.

Así mismo la regulación jurídica que regula este contrato es el Código de Comercio, el Código Civil para el Distrito Federal y la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Encontramos que la responsabilidad del porteador o transportista se encuentra íntimamente ligado con las obligaciones y derechos del transportista y el viajero.

De este modo tenemos que el transportista ya sea persona física o empresa dedicada al servicio público o dueña de los autotransportes de personas, primeramente tienen que pedir la concesión que para tal efecto da la Secretaría de Comunicaciones para que puedan prestar dicho servicio con sus tarifas, horarios, rutas, caminos federales a utilizar, etc.

Ellos mismos tienen que mantener actualizada toda la documentación que se requiere y además ser revisado los billetes de transporte que se utilizarán vigilando que tengan la leyenda insertada del Seguro del Viajero, así como todos los requisitos mencionados anteriormente.

CAPITULO TERCERO

TRANSPORTE TERRESTRE DE

MERCANCIAS

CAPITULO TERCERO

III. TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCIAS

1.- DEFINICION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCIAS

A diferencia del Contrato de Transporte Terrestre de Personas, el presente Contrato tiene características especiales las cuales son motivo - de nuestro estudio, así empezamos enunciando diferentes conceptos sobre este Contrato que mencionan los tratadistas Rafael De Pina Vara, Joaquín - Rodríguez Rodríguez y Oscar Vázquez del Mercado.

Rafael De Pina Vara indica que:

"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. Transporte de Cosas. El porteador se obliga a transportar las cosas que para tal efecto le entrega el cargador, y a entregarlas a su vez, a la persona consignada en el Contra to".(1).

Oscar Vázquez del Mercado opina que:

"En virtud del Contrato de Transporte, un sujeto, el porteador, se obliga a transportar, o hacer transportar las cosas por cuenta de otro sujeto, el cargador, de un lugar a otro a cambio de un precio por el transporte. Las mercaderías deben ser entregadas al final del transporte al mismo cargador o a un tercero que se le designa consignatario".(2).

-
- 1) DE PINA VARA, Rafael. Derecho Mercantil Mexicano. Elementos de Derecho Mercantil Mexicano. Editorial Porrúa, S. A. Décimo Octava Edición. México. 1985. Pág. 227.
 - 2) VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Contratos Mercantiles. Editorial Porrúa, S. A. Tercera Edición. México. 1989. Pág. 222.

Joaquín Rodríguez Rodríguez indica lo siguiente:

"Por Contrato de Transporte de Cosas, se entiende aquel por el que alguno se obliga a trasladar de un sitio a otro con venido, y bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, mercaderías o cualesquiera otros objetos, mediante una retribución, para entregarlos a persona determinada"(3).

Del anterior concepto el mismo autor hace referencia a un análisis de cada parte que conforma la definición y es el siguiente:

- 1) Implica la existencia de una empresa.

La calificación mercantil del contrato esta definida por la existencia de una empresa, que recibe el nombre de porteadora.

- 2) La Obligación de trasladar de un sitio a otro.

Al decir que es obligación de trasladar de un sitio a otro, estamos aludiendo a un dato, que expresa la finalidad del contrato, la causa del mismo.

- 3) Bajo su dirección o la de sus dependientes.

Supone ello que las cosas transportadas se entregan al porteador. Pero, esta entrega sólo la afirmamos en el sentido del pase de la cosa a la disposición del porteador, en cuanto se refieren a la dirección técnica del transporte. Pero, nada se alude a una entrega jurídica.

3) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Editorial Porrúa, S. A. México. Décimo séptima Edición. 1983. Pág. 243, 244.

Puede en efecto ocurrir y la Legislación Mexicana lo prevé, estos supuestos, que los transportes se hagan encerrados en carros propios del cargador o con la presencia de una persona que en representación del mismo cuida y vigila los objetos transportados mientras el transporte se realiza.

Al decir "o la de sus dependientes", nos remitimos a lo dicho antes; los dependientes realizan el contrato de transporte en relación con su principal, pues la obligación, no deriva para ellos de un contrato de transporte, sino de una relación distinta, como será el Contrato de Trabajo.

4) Mediante retribución.

Es un contrato esencialmente oneroso. Al estudiar las condiciones generales de estos contratos, ya aludimos a la existencia de tarifas aprobadas por órganos administrativos y a su aplicación igual.

5) Para entregar las cosas a persona determinada.

El traslado de las mercancías agota la finalidad económica perseguida por las partes al efectuar el correspondiente contrato. Por eso, una vez que la cosa ha sido situada en el lugar convenido precisa su entrega material a la persona designada en el contrato, que bien puede ser el propio cargador o una tercera(4).

4) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Op. Cit. Pág. 244, 245.

De las apreciaciones anteriores desprendemos que el Contrato de Transporte de Mercancías, su concepto sería de la siguiente manera:

Es el contrato por virtud del cual una persona física o moral llamada porteador; se obliga a transportar mediante un precio, objetos o mercancías de otra persona física o colectiva llamada cargador por el medio de tracción adecuado y entregando la mercancía al mismo cargador o a un tercero que se llama consignatario.

Para una mejor comprensión del concepto se reflexionará cada una de las partes que lo componen, así tenemos lo siguiente:

A. Es un contrato porque existe un acuerdo de voluntades, - con sus elementos esenciales que le dan vida al acto jurídico y sus elementos de validez que complementan al Contrato.

B. Elementos Personales que intervienen.

a) Persona Física o Persona Moral ó Colectiva.

Esto es cuando la actividad de transportar se realiza por medio de una Empresa de Transporte con el respectivo significado mercantil; o bien también la persona física puede hacer de esta actividad su forma de trabajo y manutención.

A ellos se les conoce con el nombre de Porteador.

Es de hacer notar que pueden llevar a cabo dicha actividad personalmente o por medio de otras personas, - que serán sus trabajadores los cuales tendrán su respectivo Contrato Laboral en donde enunciarán sus responsabilidades.

b) Persona Física o Colectiva llamada Cargador.

Aquí la persona puede ser física o bien también una empresa que le interesa trasladar sus mercancías de un lugar a otro y solicita los servicios del porteador. A estas personas se les conoce como Cargador.

c) Consignatario.

Es la parte en donde marca el final del viaje, las mercancías pueden ser entregadas al mismo cargador o a otra persona distinta que mencione el mismo cargador en la carta de porte; a esta persona se le llama consignatario.

C. Obligación de transportar.

Esto es el objeto del contrato, la razón de existir del mismo, la obligación que tiene el porteador para transportar las mercancías del cargador.

D. Mediante Precio.

El precio es el Derecho Real del Contrato, es la contraprestación que debe dar el cargador al porteador como pago de sus servicios y esto es haber cumplido con lo pactado en el contrato.

E. Por medio de Tracción adecuado.

Se entiende la forma como se va a realizar la actividad de transportar las mercancías ya sea por ferrocarril, autotransporte, etc.

2. ELEMENTOS DEL CONTRATO TERRESTRE DE MERCANCIAS

2.1. ELEMENTOS PERSONALES

Siguiendo al maestro Rafael De Pina Vara diremos que:

"Son elementos personales del Contrato de Transporte de Cosas:

- a) El Porteador, que es la persona que se obliga a ejecutar el transporte.
- b) El Cargador (o remitente), que es la persona que entrega al porteador las cosas para su transporte.
- c) El Consignatario (o destinatario), que es aquel a quien o cuya orden van dirigidas las cosas objeto del transporte".(5).

Don Joaquín Rodríguez Rodríguez menciona que:

"Se ha deducido la existencia de una persona que entrega las cosas para que sean transportadas y de otra que se compromete a transportarlas.

La primera se llama cargador o remitente; la segunda porteador o transportista.

Según vimos, la entrega en el lugar convenido, se puede hacer o al propio cargador o a una tercera persona; de aquí se deduce la existencia de otro sujeto, en las relaciones contractuales derivadas del contrato de transporte, que es el que se denomina consignatario o destinatario".(6).

5) DE PINA VARA, Rafael. Op. Cit. Pág. 228.

6) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Op. Cit. Pág. 245.

2.1.1. PORTEADOR

Don Joaquín Rodríguez Rodríguez menciona que:

"Es la persona que asume la obligación y las responsabilidades propias de la realización de un transporte; se reconoce su calidad dentro de la normación jurídica siendo su característica básica la realización de dicho transporte, - utilizando medios propios por regla general".(7).

El Porteador desde el punto de vista de Don Oscar Vázquez del Mercado es conceptualizado de la siguiente manera:

"El Porteador asume la obligación de transportar los objetos utilizando medios propios, aunque si bien, la ley le permite estipular con otros la conducción de mercancías, en cuyo caso conserva tal carácter respecto de la persona con quien haya contratado primero y toma el carácter de cargador con relación a la segunda".(8).

De los conceptos anteriores podemos concluir respecto al Porteador como:

Una persona física o colectiva que asume la obligación y - responsabilidad de realizar la actividad del transporte ya sea por medios propios o utilizando el servicio de otros; entendiéndose por esto que mientras el porteador responde económica y jurídicamente por las mercancías puede pactar con otros la actividad del transporte o bien puede existir la pluralidad de porteadores en donde el titular de los derechos y obligaciones es el porteador que aparece en la carta de porte.

7) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Op. Cit. Pág. 245.

8) VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Op. Cit. Pág. 223.

2.1.1.1. OBLIGACIONES DEL PORTEADOR

De esta manera el Código de Comercio en su artículo 590 señala -
cuales son las obligaciones del porteador y son:

Art. 590.- El porteador está obligado:

- I.- A recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenidos.
- II.- A emprender y concluir el viaje, dentro del -
plazo estipulado, precisamente por el camino
que señale el contrato.
- III.- A verificar el viaje, desde luego, si no hay
término ajustado, y en el más próximo a la fe
cha del contrato, si acostumbrare hacerlos -
periódicamente.
- IV.- A cuidar y conservar las mercancías bajo su -
exclusiva responsabilidad, desde que las reci
ba hasta que las entregue a satisfacción del
consignatario.
- V.- A entregar las mercancías al tenedor de la --
carta de porte o de la orden respectiva en de
fecto de ella.
- VI.- A pagar, en caso de retardo que le sea imputa
ble, la indemnización convenida, o si no se -
ha estipulado, el perjuicio que haya causado
el cargador, deduciéndose en uno y otro caso
el monto respectivo del precio del transporte.

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

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

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

X.- Y, en general, a cubrir al cargador o consignatario los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, ya porque no se dé cumplimiento al Contrato Relativo.

Del artículo anterior, además de las ya enunciadas, mencionaremos las siguientes:

- a) Transportar los objetos utilizando medios propios, aún con sus excepciones.
- b) Concluir el viaje, dentro del plazo estipulado, precisamente por el camino que señale el contrato.

2.1.1.2. DERECHOS DEL PORTEADOR

El mismo ordenamiento jurídico en su artículo 591 menciona lo siguiente:

Art. 591.- El porteador tiene derecho:

- I.- A recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje.
- II.- A percibir la totalidad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje, siempre que, a virtud del convenio de transporte, hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de verificar el transporte de las mercancías, descontándose lo que el porteador hubiese aprovechado por la conducción de otras mercancías en el mismo vehículo.
- III.- A rescindir el contrato, si comenzado el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor.
- IV.- A continuar el viaje, removido el obstáculo a que alude el inciso anterior, si no hiciere uso de la facultad que él consigna, siguiendo la ruta designada en el contrato o si no fuere posible, la que sea más conveniente; y si ésta resultare más dispensiosa y más larga, podrá exigir el aumento de los costos y el del porte en proporción al exceso; pero sin cobrar nada por los gastos y tiempos de la detención.

- V.- A exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción; y si éste, previo requerimiento, rehusare u omitiere tal diligencia, el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo.
- VI.- A que el consignatario le reciba de la carga averiada las mercancías que estén ilesas, siempre que, separadas de las averiadas, no sufrieren disminución en su valor.
- VII.- A retener las mercancías transportadas, mientras no se le pague el porte.
- VIII.- A promover el depósito de las mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega, si en él no encontrare al consignatario o a quien lo represente, o si hallándolo rehusare recibirlas, previo siempre el reconocimiento de su estado por peritos.

Anotando además que el artículo 74 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en su último párrafo indica que:

Art. 74.- La responsabilidad de cada porteador comienza en el momento en que recibe la carga, y termina cuando la entrega.

Concluyendo y como lo enuncia el precepto jurídico anterior la responsabilidad del porteador se inicia cuando recibe las mercancías que va a transportar derivándose también las propias del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías donde el titular de los derechos y obligaciones es el Porteador que aparece en la Carta de Porte.

2.1.1.3 ESTUDIO DE DIVERSOS SUPUESTOS JURIDICOS CON RESPECTO AL PORTEADOR

- PLURALIDAD DE PORTEADORES

- EXTINCION DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR
EN CASO DE PERDIDA O AVERIA DE LAS MERCANCIAS

2.1.1.3.1. PLURALIDAD DE PORTEADORES

Para el siguiente caso el artículo 577 del Código de Comercio -
enuncia lo que sigue:

Art. 577.- El porteador, salvo pacto en contrario puede estipular con otros la conducción de las mercancías. En este caso conservará tal carácter respecto de la persona con quien haya contratado primero, y tomará el de cargador con relación de la segunda.

El último porteador tendrá la obligación de entregar la carga al consignatario.

Quando las distancias son excesivamente largas es de uso común - que se utilicen varios porteadores que pueden o no estar enunciados en la carta de porte, además se entiende que son transportes combinados ya sea - nacionales o extranjeros, en el primer caso se entenderá lo que a la letra dice el artículo 577 del Código de Comercio, para el segundo caso se atenderá lo escrito por el artículo 74 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que nos indica lo siguiente:

Art. 74.- Cuando en el transporte intervienen varias empresas que hagan servicio combinado, el último porteador está obligado a entregar la carga, conforme a la carta de porte expedida por el primero, - en las condiciones y con las responsabilidades - que fija esta Ley, quedando a salvo su derecho - contra la empresa en cuya línea haya ocurrido algún hecho u omisión de que responda el mismo último porteador.

Esto es en cuanto a la responsabilidad del último porteador frente al destinatario o consignatario.

2.1.1.3.2 EXTINCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN CASO DE PERDIDA O AVERÍA DE LAS MERCANCIAS

El artículo 592 del Código de Comercio menciona los casos en que se extingue la responsabilidad del porteador que a la letra dice:

Art. 592.- La responsabilidad del porteador por pérdida, - desfalcos o averías, se extingue:

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

Y para el caso de prescripción o sea la pérdida o adquisición de un derecho por el simple transcurso del tiempo, el artículo 593 del mismo ordenamiento jurídico en estudio, dice:

Art. 593.- El tiempo de la prescripción comenzará a correr, en los casos de pérdida, desde el día siguiente al fijado para término de viaje; y en los casos de avería, después de las veinticuatro horas de la entrega de la mercancía.

Para que se pueda extinguir la responsabilidad del porteador es necesario que las mercancías no sean reclamadas y para ello se menciona - que cuando menos deben de haber transcurrido seis meses en la República - Mexicana y un año para el extranjero, además se enuncia la prescripción y para los casos de pérdida se contará a partir del día siguiente de terminado el viaje, hasta los seis meses o un año en su defecto o para el caso de avería correrá el término después de las veinticuatro horas de haber - entregado las mercancías.

2.1.2 CARGADOR

Otro de los elementos personales del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías es el Cargador, existiendo coincidencia entre los autores: Mario Bauche Garciadiego, Oscar Vázquez del Mercado y Joaquín Rodríguez Rodríguez, destacándose lo siguiente:

Para el primero de los autores mencionados contempla a la presente figura como:

"El Cargador es la persona que entrega la cosa para su traslado a otro lugar".(9).

Don Oscar Vázquez del Mercado opina lo siguiente:

"Quién solicita al porteador el transporte, se llama Cargador y constituye el segundo de los elementos personales del contrato, sin que importe si es o no propietario de las mercancías".(10).

Y Don Joaquín Rodríguez Rodríguez lo define como:

"Es la persona que solicita el transporte y que adquiere el derecho a exigir su realización, para la ley es indiferente el con la cosa".(11).

-
- 9) BAUCHE GARCADIIEGO, Mario. La Empresa. Editorial Porrúa, S. A. Segunda Edición. México. 1983. Pág. 389.
 10) VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Op. Cit. Pág. 225.
 11) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Op. Cit. Pág. 246.

2.1.2.1. OBLIGACIONES DEL CARGADOR

El autor Mario Bauche Garciadiego respecto de las obligaciones - menciona lo siguiente:

"Las principales obligaciones del Cargador son:

- a) Entregar las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenidos.
- b) Dar los documentos necesarios, especialmente fiscales, para el libre tránsito y pasaje de la carga.
- c) Sufrir los comisos, multas y demás penas que se le impongan por infracción de las leyes fiscales e indemnizar al porteador de los perjuicios que se le causen por violación de las mismas.
- d) Sufrir las pérdidas y averías de las mercancías que procedan de vicio propio de ellas o de casos fortuitos a no ser que se trate de daños causados por culpa del porteador y por incumplimiento de éste.
- e) Indemnizar al porteador de todos los daños y perjuicios que hubiere sufrido por falta de cumplimiento de todas las erogaciones necesarias que para el cumplimiento del mismo, y fuera de sus estipulaciones, hubiese hecho en favor del cargador.
- f) Remitir oportunamente la carta de porte al consignatario, de manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llevar la carga a su final destino".(12).

12) BAUCHE GARCADIIEGO, Mario. Op. Cit. Pág. 389.

2.1.2.2. DERECHOS DEL CARGADOR

En cuanto a los derechos opina lo siguiente:

"A su vez los principales derechos que tiene el Cargador - son:

- a) Variar la consignación de las mercancías mientras estuvieren en camino, si da con oportunidad la orden respectiva al porteador y le entrega la carta de porte expedida a favor del primer consignatario.
- b) Variar, dentro de la ruta convenida, el lugar de la entrega de la carga, dando oportunamente al porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando la carta de porte primitiva por otra, debiendo indicar al porteador el nuevo consignatario, - si lo hay".(13).

Por su parte el Código de Comercio en su numeral 588 enuncia las obligaciones del Cargador y son:

Art. 588.- El Cargador está obligado:

I.- A entregar las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenidos.

II.- A dar los documentos necesarios, así fiscales como municipales, para el libre tránsito y pasaje de la carga.

13) BAUCHE GARCIADIEGO, Mario. Op. Cit. Pág. 389.

- III.- A sufrir los comisos, multas y demás penas que se le impongan por infracción de las leyes fiscales, y a indemnizar al porteador de los perjuicios que se le causen por la violación de las mismas.
- IV.- A sufrir las pérdidas y averías de las mercancías que procedan de vicio propio de ellas o de casos fortuitos, salvo lo dispuesto en los incisos IX y X del artículo 590.
- V.- A indemnizar al porteador de todos los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del Contrato hubiere sufrido, y de todas las erogaciones necesarias que para cumplimiento del mismo y fuera de sus estipulaciones hubiese hecho en favor del cargador.
- VI.- A remitir con oportunidad la carta de porte al consignatario, de manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga a su final destino.

En el numeral 589 nos indica los derechos que tiene el cargador que a la letra dice:

Art. 589.- El Cargador tiene derecho:

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

II.- A variar, dentro de la ruta convenida, el lugar - de la entrega de la carga, dando oportunamente al porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando la carta de porte primitiva por otra, debiendo indicar al porteador el nuevo consignatario, si lo hubiere.

En cuanto a la responsabilidad del cargador, podemos observar - que dicha responsabilidad es precisamente entregar la mercancía en las condiciones pactadas, así como en el lugar y tiempo convenido, al efectuarse la actividad del transporte.

Además de todas las responsabilidades que se deriven del cumplimiento del contrato.

Al reflexionar al respecto tenemos que tener presente que las - mercancías pueden o no ser propias del cargador, así tenemos la idea que - el cargador funciona como comisionista o bien en representación, para ello es indispensable que el cargador ponga su nombre en la carta de porte como si los efectos fueran propios.

2.1.2.3 ESTUDIO DE DIVERSOS SUPUESTOS JURIDICOS CON RESPECTO AL CARGADOR

- EL COMISIONISTA
- LA REPRESENTACION

2.1.2.3.1. EL COMISIONISTA

El Cargador al desarrollar su actividad dentro del Contrato de Transporte puede actuar vinculado a un Contrato de Comisión que conforme al Código de Comercio se define en los siguientes términos:

Art. 273.- El mandato aplicado a actos concretos de Comercio se reputa Comisión Mercantil. Es Comitente el que confiere Comisión Mercantil, y Comisionista el que la desempeña.

En el Contrato de Comisión Mercantil surgen dos elementos que son: El Comitente y el Comisionista.

El primero es aquel que encarga la realización de la Comisión Mercantil, en tanto que el Comisionista es el encargado de desempeñar los actos concretos que le hayan sido encomendados y que generan el surgimiento de derechos y obligaciones entre las partes contratantes.

Don Francisco Lozano Noriega enuncia lo siguiente:

"En Derecho Mercantil encontramos que el mandato mercantil, que es la Comisión Mercantil, puede ser desempeñada en el propio nombre del Comisionista, pero siempre por cuenta del Comitente".(14).

14) LOZANO NORIEGA, Francisco. Cuarto Curso de Derecho Civil. Contratos. Editada por la Asociación Nacional del Notariado Mexicano, A. C. Quinta Edición. México, 1990. Pág. 263.

En base al anterior concepto, se puede entresacar que la Comisión es un mandato de índole mercantil en el cual se realizan actos concretos vinculados con el comercio y que el Comisionista puede realizar en nombre propio pero siempre generando derechos y obligaciones en base a su relación con el Comitente.

En este orden de ideas y recordando el concepto de mandato lo vemos entender como un contrato por virtud del cual, el mandatario se obliga a realizar por cuenta del mandante actos jurídicos que éste encarga, nos lleva a identificar al Comisionista como un Mandatario Mercantil que se obliga a realizar actos de comercio ya sea en nombre propio o por cuenta del Comitente.

Vinculando la Comisión Mercantil al Contrato de Transporte, es importante señalar el artículo 296 del Código de Comercio que a la letra dice:

Art. 296.- El Comisionista que hubiere de remitir efectos a otro punto deberá contratar el transporte, cumpliendo las obligaciones que se imponen al Cargador.

De esto se desprende que el Comisionista puede realizar el Contrato de Transporte y ponerlo a su nombre, no perdiendo de vista que es por cuenta del Comitente, y adquirir todas las obligaciones y derechos referentes al Cargador.

2.1.2.3.2 LA REPRESENTACION

Asimismo encontramos que el Cargador puede actuar mediante Representación, y siguiendo al autor Ramón Sánchez Medal se entiende a la Representación de la siguiente manera:

"La Representación es la acción de representar o sea el acto por virtud del cual una persona dotada de poder, llamada Representante, obra a nombre y por cuenta de otra llamada Representada".(15).

Además agrega a la definición lo siguiente:

"La Representación es la declaración unilateral que el Representante hace frente a terceros al realizar un determinado acto jurídico. Así pues toda representación supone o exige un poder, pero no se confunde con ésta, ya que el poder es la facultad de representar en tanto que la representación es ya el ejercicio mismo de esa facultad".(16).

Vinculando la representación al contrato de transporte Don Oscar Vázquez del Mercado señala lo siguiente:

"También el contrato puede celebrarse por medio de representante en cuyo caso el Cargador es representado. Los efectos del acto implica el acto material de la celebración - del Contrato y la entrega de la mercancía, recaen exclusivamente en el cargador".(17).

15) SANCHEZ MEDAL, Ramón. De los Contratos Civiles. Editorial Porrúa, S. A. Cuarta Edición. México. 1978. Pág. 261.

16) IDEM.

17) VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Op. Cit. Pág. 225.

Así la representación para contratar el transporte debe ser realizado con un poder, ya sea general o especial que otorgue la parte representada de acuerdo con sus intereses y respetando las instrucciones dadas.

Las anteriores reflexiones nos permiten concluir que el Cargador puede ser persona física o moral la cual actúa por su propio derecho o mediante contrato de comisión mercantil, o bien en base a la representación.

De cualquier manera en la carta de porte debe incluirse el nombre del cargador y según sea el caso, ya sea comisionista que actúe en nombre propio o a favor del comitente que actúe por su propio derecho o bien mediante representación, en él recaerá toda la responsabilidad que se le confiere al cargador.

2.1.3. CONSIGNATARIO

Como tercer elemento personal del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías se encuentra el Consignatario que los autores Rafael De Pina Vara, Mario Bauche Garciadiego y Oscar Vázquez del Mercado, hacen un estudio en cuanto a la existencia de dicho elemento.

Don Rafael De Pina Vara opina del Consignatario lo siguiente:

"El Consignatario (o destinatario), que es aquél a quien o a cuya orden van dirigidas las cosas objeto del transporte".(18).

Don Mario Bauche Garciadiego dice lo siguiente:

"El Consignatario o Destinatario es la persona a quien van dirigidas las mercancías".(19).

Don Oscar Vázquez del Mercado lo define de la siguiente manera:

"El Consignatario, llamada también Destinatario es aquél que al término del viaje recibe la mercancía. Lo designa el Cargador en la Carta de Porte".(20).

De los anteriores conceptos se concluye que el Consignatario:

"Es la persona física o colectiva que al término ó conclusión del viaje recibe los objetos o mercancías, esto es cuando lo pactan las partes. En ocasiones el Destinatario puede ser el propio Cargador".

18) DE PINA VARA, Rafael. Op. Cit. Pág. 228.

19) BAUCHE GARCADIIEGO, Mario. Op. Cit. Pág. 391.

20) VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Op. Cit. Pág. 225.

El Consignatario también identificado como Destinatario es el elemento personal que figura en el Contrato de Transporte de Mercancías, y al cual se identifica como sujeto, puede ser el mismo Cargador u otra persona encargada de recibir las mercancías y canjear la carta de porte, - el Consignatario también tiene responsabilidades que se derivan de los derechos y obligaciones del mismo, así como de los que origine el contrato de transporte.

2.1.3.1. OBLIGACIONES DEL CONSIGNATARIO

El Código de Comercio en su artículo 595 enuncia las obligaciones del consignatario y son las siguientes:

Art. 595.- El Consignatario está obligado:

- I.- A recibir las mercancías sin demora, siempre que lo permita su estado y que tengan las condiciones expresadas en la carta de porte.
- II.- A abrir y reconocer los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción, cuando lo solicite el porteador. Si el consignatario rehusare cumplir esta obligación, el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo.
- III.- A devolver la carta de porte o a otorgar, en su defecto, el recibo a que se refiere el artículo 583.
- IV.- A pagar al porteador, así el porte como los demás gastos, sin perjuicio de las reclamaciones que hiciera.

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

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

2.1.3.2. DERECHOS DEL CONSIGNATARIO

En este mismo ordenamiento jurídico encontramos en el artículo 596, señala los derechos que tiene el consignatario y que a la letra dice:

Art. 596.- El Consignatario tiene derecho:

I.- A que mientras sea tenedor de la carta de porte a su favor se le entreguen las mercancías, cualesquiera que sean las órdenes que en contrario diere el cargador con posterioridad.

II.- A no recibir las mercancías en los casos expresados en este título, y, además, cuando su valor - no alcance a cubrir los gastos y desembolsos que deba hacer para su recepción, conservación y venta, a no ser que tenga fondos suficientes del - Cargador.

III.- A que los anticipos que haya hecho con motivo de la entrega de la carga, se le reintegren desde - luego sin esperar a que se cubran con su precio.

IV.- A todo lo demás que está prevenido en las prescripciones de este título.

2.2. ELEMENTOS REALES

Los elementos reales básicamente son:

- LA COSA PORTEADA y
- EL PRECIO

2.2.1. LA COSA PORTEADA

Para Don Mario Bauche Gariadiego es lo siguiente:

"La Cosa Porteadada desde el punto de vista objetivo, el Contrato de Transporte es Mercantil cuando tiene por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio. Sin embargo, hay contratos de transporte que no tienen por objeto cosas, sino personas y de ahí su clasificación".(21).

De esta manera desprendemos que el objeto real del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías es precisamente las cosas porteadas o transportadas, es de hacer notar que en el concepto de cosa se incluyen también a los animales, mercaderías y otros efectos como lo manifiesta nuestro ordenamiento jurídico en el artículo 576 Fracción I del Código de Comercio.

Art. 576.- El Contrato de Transporte por Vías Terrestres o Fluviales de todo género se reputará mercantil:

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

21) BAUCHE GARIADIEGO, Mario. Op. Cit. Pág. 391.

2.2.2. EL PRECIO

En cuanto al precio, nos referimos al precio del transporte, así Don Mario Bauche Garciadiego lo define como:

"La cantidad de dinero que el porteador recibe en compensación a sus servicios".(22).

Más sin en cambio Don Oscar Vázquez del Mercado lo conceptualiza de la siguiente manera:

"Es la contraprestación que corresponde cumplir al cargador, o bien, en los casos en que así se establezca, al consignatario".(23).

El autor en estudio también nos indica ciertas características - que debe contener el precio y son las siguientes:

"El precio del transporte debe ser determinado o determinable, las partes lo fijan libremente cuando se trata de - transporte que se realiza no sujeto a tarifa impuesta por la autoridad".(24).

Así tenemos como el segundo elemento real del presente contrato es el precio y como tal lo definiremos de la manera siguiente:

Precio. Es la contraprestación que se hace en dinero en forma determinable del cargador o consignatario si así se hubiere pactado, al porteador como pago de los - servicios del transporte.

22) BAUCHE GARCADIIEGO, Mario. Op. Cit. Pág. 391.

23) VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Op. Cit. Pág. 227.

24) IDEM.

En cuanto al elemento en estudio se refiere, diremos que el precio debe indicarse en la carta de porte, así lo especifica el artículo 587 del Código de Comercio que a la letra dice:

Art. 587.- En los transportes que se verifiquen por ferrocarriles u otras empresas sujetas a tarifas o - plazos reglamentarios, bastará que las cartas de porte o declaraciones de expedición facilitadas por el cargador, se refieran, en cuanto al precio, plazos y condiciones especiales del transporte, a las tarifas y reglamentos cuya aplicación solicite; y si no determinare tarifas, deberá el porteador aplicar el precio de las que - resulten más baratas, con las condiciones que a ellas sean inherentes, consignando siempre su ex presión o referencia en la carta de porte que en tregue al cargador.

En el artículo anterior nos habla sobre tarifas o plazos reglamentarios de las empresas del transporte o bien de los ferrocarriles, bien esto es recordando que si dichas empresas explotan las Vías Generales de - Comunicación, sus tarifas estarán sujetas a revisión y aprobación de la - Secretaría de Comunicaciones y Transportes, esto es en cuanto al Derecho - Público compete.

Más sin en cambio se realiza el servicio del transporte entre - particulares o bien entre empresas que no tengan el debido permiso para ex plotar las vías generales de comunicación; entre ellos pueden pactar el - precio del transporte sin necesidad de que sea aprobado por la Secretaría en cuestión; para ello solo bastará que enuncien en el carta de porte el - precio pactado libremente entre ellos.

2.3 ELEMENTOS FORMALES

2.3.1 CARTA DE PORTE

Como tercer elemento del Contrato de Transporte de Mercancías se encuentra el elemento formal que dentro de la doctrina se le señala bajo el nombre de CARTA DE PORTE.

Don Oscar Vázquez del Mercado la define como:

"Es el documento que el Porteador extiende al Cargador"
(25).

2.3.2 CONTENIDO DE LA CARTA DE PORTE

El mismo autor en estudio manifiesta algunos de los requisitos de dicha Carta de Porte y los cuales son:

"Contiene el nombre, apellido y domicilio del Cargador y Porteador, y, en su caso, de la persona a quien van dirigidos los efectos, contiene además la designación de los efectos, el precio del transporte, la fecha en que se hace la expedición, el lugar de la entrega al Porteador, el lugar y plazo en que ha de hacerse la entrega al Consignatario".(26)

25) VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Op. Cit. Pág. 230.

26) IDEM.

Don Rafael De Pina Vara indica que la carta de porte deberá contener los siguientes datos:

- a) El nombre y domicilio del Cargador.
- b) El nombre y domicilio del Porteador.
- c) El nombre y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidas las cosas transportadas, esto es, del consignatario o destinatario, o la mención de que dichas cosas deben ser entregadas al porteador, de la carta de porte.
- d) La designación de las cosas transportadas, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan.
- e) El precio del transporte, (esto es, el porte).
- f) La fecha de expedición.
- g) El lugar de la entrega al Porteador.
- h) El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al Consignatario.
- i) La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto.
- j) La firma del Porteador. (27).

Para complementar lo dicho por estos autores, el artículo 581 - del Código de Comercio enuncia lo siguiente:

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

- I.- El nombre, apellido y domicilio del cargador.
- II.- El nombre, apellido y domicilio del porteador.
- III.- El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los efectos o si han de entregarse al porteador de la misma carta.
- IV.- La designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contenga.
- V.- El precio del transporte.
- VI.- La fecha en que se hace la expedición.
- VII.- El lugar de la entrega al porteador.
- VIII.- El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario.
- IX.- La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto.

La Carta de Porte es definida por el artículo 583 del Código de Comercio, menciona lo siguiente:

Art. 583.- Los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador serán las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que la falsedad y error material en su redacción.

En este párrafo nos indica el ordenamiento legal que la carta de porte es el único título legal que pueden tener el cargador y el porteador ya que es el instrumento en donde se detallan los efectos a transportar - así como los datos generales, tanto del cargador como del porteador, así como el precio, lugar de destino, etc., indica también que la carta de porte tiene dos situaciones jurídicas o es incierta o bien tiene o adolece de error al ser elaborada, esto es error material, en su redacción.

SEGUNDO PARRAFO

Cumpliendo el contrato, se devolverá al porteador la carta de porte que hubiere expedido y en virtud del canje de este título por el objeto porteador, se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones y acciones, salvo cuando en el mismo acto se hicieren constar por escrito en el mismo título las reclamaciones que las partes quisieran reservarse, excepción hecha de lo que determina en la Fracción III del artículo 595.

En el segundo párrafo del mismo artículo nos indica que la carta debe ser canjeada al término del viaje, el cargador le entrega la carta de porte al porteador y éste la mercancía, así se encuentra establecido en el artículo 595 en donde enuncian las obligaciones del cargador y en la fracción citada se encuentra que el cargador entregue o devuelva la carta de porte, o en su defecto, otorgue recibo correspondiente en donde especifique el contenido de la carta de porte.

TERCER PARRAFO

En caso de que por extravío u otra causa no pueda el consignatario devolver, en el acto de recibir los géneros, la carta de porte que él hubiera recibido suscrita por el porteador, deberá darle un recibo de los objetos entregados, produciendo este recibo los mismos efectos que la devolución de la carta de porte.

Si ésta fuere a la orden o al porteador, el recibo se extenderá con los requisitos que establece el título respectivo.

Efectivamente el recibo que se extienda deberá llevar todos los requisitos que contenga la carta de porte.

Ahora bien para el supuesto que se extravíe la carta de porte - el artículo 584 del Código de Comercio nos hace mención de lo siguiente:

Art. 584.- Cuando se extraviaren las cartas de porte las - cuestiones que surjan se decidirán por las pruebas que rindan los interesados, incumbiendo siempre al cargador la relativa a la entrega de la - carga.

Quando se extravíe o se pierda la carta de porte ambas partes - tendrán que probar la existencia de la misma, ya que es el único documento legal que acredita el servicio y objeto del transporte.

Art. 585.- La omisión de alguna de las circunstancias requeridas en el artículo 581 no invalidará la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir sobre las que faltan las pruebas relativas.

En el precepto jurídico anterior se indica que en caso de controversia, y si llegase a faltar algún requisito de los que manifiesta el artículo 581 del Código de Comercio, que son detallar el nombre y domicilio del cargador, nombre y domicilio del porteador, etc.

La carta de porte no se invalidará sólo tendrán que subsanar el error u omisión según sea el caso, no perdiendo eficacia el acto jurídico.

3. LA EMPRESA MERCANTIL QUE REALIZA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS

3.1. DEFINICION DE EMPRESA

Dentro de la actividad del transporte de mercancías es importante señalar como factor fundamental a la Empresa, la cual la conceptualiza Don Jorge Barrera Graf como:

"El conjunto de personas y cosas organizadas por el titular, con el fin de realizar una actividad onerosa, generalmente lucrativa de producción o de intercambio de bienes o de - servicios destinados al mercado".(28).

En tanto que el autor Oscar Vázquez del Mercado define a la empresa como sigue:

"La empresa se tiene cuando existe la combinación de elementos personales y reales en función de producir o dar bienes o servicios dentro del mercado en general para satisfacer necesidades diversas a las del empresario".(29).

En base a los anteriores autores la Empresa se le debe de entender como:

La organización económica, onerosa, lucrativa en combinación de elementos personales y reales para producir o realizar intercambio de bienes o de servicios destinados al mercado en general.

-
- 28) BARRERA GRAF, Jorge. Instituciones de Derecho Mercantil. Generalidades. Derecho de la Empresa. Sociedades. Editorial Porrúa, S. A. México, 1989. Pág. 82.
- 29) VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Op. Cit. Pág.221.

3.2 ELEMENTOS DE LA EMPRESA

De los conceptos enunciados surgen dos elementos vinculados a la Empresa los cuales son:

- PERSONALES
- REALES

3.2.1. PERSONALES

En cuanto al elemento personal se le debe entender al Empresario así como el personal que colabora con la actividad de la empresa, al efecto el autor Jorge Fernández Ruíz los define como sigue:

"Conjunto de elementos interrelacionados o interdependientes que están representados por recursos humanos (Empresario y Personal)".(30).

3.2.1.1 EMPRESARIO

El autor Jorge Barrera Graf respecto al Empresario enuncia lo siguiente:

"Es el titular de la negociación, que tanto puede ser una persona física como una persona moral; una sociedad mercantil privada o pública, así como el Estado y entes públicos, o bien organismos descentralizados y empresas de participación estatal".(31)

30) FERNANDEZ RUIZ, Jorge. El Estado Empresario. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. México. 1982. Pág. 188.

31) BARRERA GRAF, Jorge. Op. Cit. Pág. 92.

3.2.1.2. PERSONAL

Y con respecto al personal menciona lo que sigue:

"El personal realiza una función de colaboración con el empresario; comprende tanto a los que tradicionalmente se llaman auxiliares del comerciante como a los auxiliares de comercio; categorías que, en función de la empresa, calificamos como auxiliares del empresario, y auxiliares de la empresa misma".(32).

De lo anterior desprendemos que el Empresario es la persona física o representante de una persona moral, encargada de la empresa, teniendo el carácter de titular, desarrollando funciones específicas como son: las de organizar al personal, contratar a nivel laboral, administrativamente o lo relacionado con la actividad de la empresa.

El Personal de la empresa se integra por los gerentes, subgerentes, directores de área, de departamento, de personal, de ventas, así como los empleados en su segundo nivel, los cuales serían despachadores, vendedores, cobradores, agentes del negocio.

En un tercer lugar a los obreros o quienes les corresponda la realización de una obra para lo que fueron contratados, también sin olvidarnos del papel importante de la secretaria.

Elementos que en forma general tiene una empresa y que se integra dentro del concepto Personal.

32) BARRERA GRAF, Jorge. Op. Cit. Pág. 92.

3.2.2 REALES

Por lo que respecta al elemento real se le debe entender como el patrimonio, activo y pasivo, así como los derechos y obligaciones con que cuenta dicha empresa.

Surgen como elementos reales principales los recursos financieros y materiales que se dan dentro de la empresa.

Así surgen como elementos reales:

"Los recursos financieros y materiales (Hacienda)".(33).

3.2.2.1 PATRIMONIO

Para Don Jorge Barrera Graf el elemento real se refiere a:

"El Patrimonio o Hacienda se integra del activo y del pasivo; es decir, por un lado, los bienes, derechos y relaciones atribuidas a la empresa, y por el otro lado, las obligaciones y deudas que éste asuma en el ejercicio de la actividad propia de la negociación".(34).

33) FERNANDEZ RUIZ, Jorge. Op. Cit. Pág. 188.

34) BARRERA GRAF, Jorge. Op. Cit. Pág. 93

3.2.2.2. HACIENDA

Con respecto a la Hacienda opina que:

"Su composición varía en función de la empresa misma y de la actividad que sea propia del empresario. La hacienda puede comprender toda clase de bienes muebles, inmuebles derechos y relaciones, y toda clase de obligaciones".(35).

Entonces el elemento real de una empresa se compone principalmente del Patrimonio y la Hacienda y son lo que se llama recursos financieros.

El patrimonio se integra con el activo y pasivo, así como los derechos y obligaciones de una empresa todo ello de acuerdo a la actividad que realice ésta.

La Hacienda esta compuesta por todos los bienes materiales, como bienes inmuebles, muebles, etc.

3.3. SIGNIFICADO MERCANTIL DE LA EMPRESA

Don Jorge Barrera Graf al respecto dice:

"Desde el punto de vista sustancial, la empresa es comercial, porque a través de ella la persona que la organiza y la dirige, o sea, el empresario, hace del comercio su ocupación ordinaria; y porque dicha actividad es generalmente lucrativa",(36)

35) BARRERA GRAF, Jorge. Op. Cit. Pág. 93.

36) BARRERA GRAF, Jorge. Op. Cit. Pág. 83.

No obstante ello dentro del concepto empresa no debemos perder - el trato de las Sociedades Mercantiles, así como el ámbito comercial que - se genera en la misma.

Al efecto la empresa desarrolla su actividad por medio de un empresario que hace de su actividad su ocupación ordinaria faltando por determinar si lo realiza con fines de especulación comercial ya que de ser - así debemos de tener a la vista el artículo 3o. del Código de Comercio que establece lo siguiente:

Art. 3o.- Se reputan en derecho comerciantes:

- I.- Las personas que teniendo capacidad legal para - ejercer el comercio, hacen de él su ocupación ordinaria.
- II.- Las Sociedades constituidas con arreglo a las Leyes Mercantiles.

Por otro lado las Sociedades Mercantiles se reputan comerciantes y para ello la Ley General de Sociedades Mercantiles en su artículo 1o. menciona cuales son:

Art. 1o.- Esta Ley reconoce las siguientes especies de Sociedades Mercantiles.

- I.- Sociedad en nombre colectivo.
- II.- Sociedad en comandita simple.
- III.- Sociedad de responsabilidad limitada.
- IV.- Sociedad anónima.
- V.- Sociedad en comandita por acciones, y
- VI.- Sociedad cooperativa.

De esta manera apreciamos que la empresa mercantil cuando realiza la actividad comercial generalmente es forma habitual y con fines de lucro.

3.4. DIVERSAS CATEGORIAS DE EMPRESAS MERCANTILES

La Empresa Mercantil que sin encontrarse conceptualizada, dentro del Código de Comercio pero que a la vez en el artículo 75 de dicho ordenamiento Jurídico enuncia diferentes tipos de Empresa a saber:

Art. 75.- La Ley reputa actos de comercio:

V.- Las empresas de abastecimientos y suministros.

VI.- Las empresas de construcciones y trabajos públicos y privados.

VII.- Las empresas de fábricas y manufacturas.

VIII.- Las empresas de transporte de personas o de cosas, por tierra o por agua, y las empresas de turismo.

IX.- Librerías y las empresas editoriales y tipográficas.

X.- Las empresas de comisiones, agencias, de oficinas de negocios comerciales y establecimientos de venta en pública almoneda.

XI.- Las empresas de espectáculos públicos.

En el estudio de las empresas que a continuación se mencionan, - seguiré los lineamientos que en forma sencilla establece Don Jorge Barrera Graf.

" Empresa de Abastecimiento y Suministro

Desde el punto de vista gramatical el abastecimiento puede referirse a una colectividad, y el suministro a grupos determinados de personas, ambos términos son equivalentes jurídicamente, ya que se comprenden - en el concepto general del Contrato de Suministro, por la cual una persona se obliga, mediante un precio, a realizar en favor de la otra, prestaciones periódicas o continuas de cosas o servicios:

La fracción exige la intervención de una empresa; es decir, de - una organización de los distintos factores productivos que tenga como facultad el cambio o la producción de bienes o de servicios, y su oferta a la - clientela.

Como ejemplo citaremos: Suministros de gas, petróleo, o de servicios como electricidad, teléfono, etc.

Empresas de Construcciones y Trabajos Públicos y Privados

Quedan comprendidas en esta fracción las construcciones públicas y privadas que recaigan en inmuebles, así como obras o trabajos comprendidos en el concepto de construcciones porque su objeto está constituido - por obligaciones de hacer, o sea, prestación de servicio.

Ejemplos de empresas de construcción: serían las constituidas para toda clase de edificaciones como el trazo de carreteras, construcción - de un puente, etc.

Ejemplos de trabajos o servicios privados o públicos serían las exploraciones con fines petroleros o mineras, el levantamiento de planos - tipográficos, el tendido de cables de teléfono o de luz, etc.

Empresas de Fábricas y Manufacturas

Comprende la industria fabril y a la manufacturera; es decir, a la transformación de materias primas y la elaboración de productos por medios mecánicos y manuales, pero siempre dentro de la organización económico-jurídica de la empresa.

Ejemplo de la actividad industrial: Fábricas textiles, de cerveza, de productos alimenticios, fábricas de vidrio, cerámica, etc.

Ejemplos de manufactureras: elaboración de pan, tortillas, confección de encajes, etc.

Empresas de Transporte de Personas o de Cosas por Tierra o por Agua

Por lo que se refiere a las empresas de transportes, su calificación comercial acarrea la del Contrato mismo que ellos celebren, y esta consecuencia es muy importante porque dicho contrato de transporte, que está reglamentado por la Legislación Comercial será Mercantil:

- a) Cuando se celebre por empresas;
- b) cuando constituya un acto conectado con otras empresas comerciales, como sería el caso, de los transportes realizados por empresas de turismo o de comisiones,
- c) cuando recaiga sobre mercaderías o sobre efectos de comercio.

Las empresas de turismo fueron adicionadas innecesariamente a la fracción que estudiamos por decreto del 31 de agosto de 1934, realizan actividades más parecidas a las comprendidas en la fracción X que a las del transporte, ya que si este contrato siempre existe en la actividad de turismo, no es el único ni el principal, y los otros actos involucrados en dicho concepto de turismo configuran a las empresas relativas como agencias de viajes y comisiones.

Librerías y las Empresas Editoriales y Tipográficas

Se refiere a actos cuyo objeto estriba en la reproducción y difusión de la propiedad intelectual. Comprende tres clases distintas de empresas:

Las primeras son las librerías, que, además de una función estrictamente comercial que consiste en comprar libros para revenderlos recibe éstos en depósito, generalmente en virtud de contratos estimatorios.

Las segundas, las empresas editoriales, son aquellas que se encargan de la publicación y difusión de obras intelectuales por medios mecánicos, los cuales pueden formar parte de la organización total de la empresa, o bien, ser ajenas, ya porque constituyen empresas especiales (Tipográficas, de grabación de discos, litográficas, etc.), o porque sean pequeños talleres (de imprenta, de encuadernación, etc.), y en ambos casos vinculanse con la empresa editorial por contratos especiales de prestación de servicios, cuyo objeto consiste, principalmente en la impresión, reproducción o grabado de una obra determinada.

Por último, las empresas Tipográficas, sólo se encargan de la reproducción material de las obras intelectuales, y siempre lo hacen por medios mecánicos propios; son las negociaciones encargadas de imprimir libros, periódicos, obras musicales, etc.

Empresas de Comisiones, Agencias, de Oficinas de Negocios Comerciales y Establecimientos de Venta en Pública Almoneda

Fue, innecesario que la fracción X que estudiamos se refiera a las empresas de comisiones, ya que si todos los contratos de comisión son mercantiles, las empresas que se dediquen profesionalmente a celebrarlos serán comerciales.

Las agencias y oficinas de negocios son empresas dedicadas a promover la conclusión de negocios ajenos, aunque no participen necesariamente en la celebración de los contratos, en calidad de representantes o de mediadores.

Estas empresas, en consecuencia, pueden limitarse a ofrecer sus servicios mediante la organización con que cuenten, para permitir a su - - clientela el acceso y el contacto con otras personas que estén igualmente en posibilidad de contratar, acceso y contacto que serían difíciles y lentos de no contarse con la intervención de la agencia de negocios.

Establecimientos de venta en pública almoneda; son empresas comerciales en cuanto sean lucrativas, ya que realizan una actividad mercantil, independientemente de que tanto el comprador como el vendedor sean - particulares, no comerciantes y de que dichas partes adquieran o enajenen sin propósito especulativo.

Las ventas por almoneda o remates públicos en el Distrito Federal, así como la intervención de negociaciones comerciales especialmente - autorizadas para celebrarias, están reguladas por el Reglamento de Ventas Comerciales en Almoneda en el Distrito Federal.

Empresas de Espectáculos Públicos

Corresponde a la gran variedad de las diversiones públicas; esta comprende solamente espectáculos organizados y explotados por una negociación, en la cual el deseo de obtener ganancias constituye la causa o finalidad.

Ejemplo: Teatros, conciertos, circos, empresas de exhibición de películas, de toros, fútbol, boxeo, de charros, etc.

Concluyendo, la empresa mercantil del transporte de mercancías - es la organización económica con elementos personales y reales que interrelacionados entre sí, ofrecen el servicio del transporte de mercancías."

37) BARRERA GRAF, Jorge. Op. Cit. Cfr. Págs. 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131.

3.5 LA EMPRESA MERCANTIL DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS

Reviste un especial interés la empresa mercantil, dedicada a transportar mercancías por tierra, para ello el autor Joaquín Rodríguez Rodríguez hace estudio sobre dicha empresa y primero enuncia que:

"En primer lugar, las empresas de transportes que quieren explotar un servicio de esta naturaleza han de obtener la concesión o el permiso del Ejecutivo Federal, en los términos establecidos en la Ley de Vías Generales de Comunicación".(38).

La Ley de Vías Generales de Comunicación en los artículos precedentes señala:

Art. 80.- 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 Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a los preceptos de esta ley y sus reglamentos.

Para el transporte terrestre, la misma ley menciona que se le otorgará solamente permiso, de esto mismo habla el artículo que a la letra dice:

Art. 90.- No necesitarán concesión, sino permiso de la Secretaría de Comunicaciones:

VII.- Los vehículos destinados al servicio de transporte en los caminos.

38) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Op. Cit. Pág. 418.

A continuación enunciaré diversos artículos de la Ley de Vías - Generales de Comunicación que se refieren a la empresa.

En cuanto a su capital.

Art. 91.- El capital reunido por las empresas para el establecimiento y explotación de las Vías de Comunicación o medio de transporte, no podrá destinarse a otro negocio distinto.

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 que no sea el de la empresa de transporte.

Art. 90.- Para la emisión de acciones, obligaciones y bonos, así como para aumentar el capital cuando lo exijan las necesidades de la construcción o explotación.

Condicionando la ley restrictivamente la posibilidad de emisión de acciones; obligaciones y bonos, así como los aumentos de capital.

Art. 70.- Las Vías Generales de Comunicación, los servicios públicos que en ellas se establezcan, los capitales y empréstitos empleados en ellos, las acciones bonos y obligaciones emitidos por las empresas, no podrán ser objeto de contribuciones de los Estados, Departamento del Distrito Federal o municipios.

Estas empresas están exentas del pago de ciertas contribuciones.

Los socios.

Art. 12.- Las concesiones para la construcción establecimiento o explotación de vías generales de comunicación sólo se otorgaran a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a la ley del país. Cuando se trate de sociedades, se establecerá en la escritura respectiva que, para el caso de que tuvieren o llegaren a tener uno o varios socios extranjeros, éstos se considerarán como nacionales respecto de la concesión, obligándose a no invocar, por lo que a ella se refiera, la protección de sus gobiernos, bajo pena de perder, si lo hicieren, en beneficio de la nación, todos los bienes que hubieren adquirido para construir, establecer o explotar la vía de comunicación, así como los demás derechos que les otorgue la concesión.

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 las acciones, obligaciones o bonos emitidos por estas empresas, por un Gobierno o Estado extranjero determina que tales títulos - queden sin efecto ni valor alguno desde el momento de la adquisición.

Gravámenes.

Art. 92.- Podrán constituirse hipotecas u otros gravámenes reales sobre todas las líneas y vehículos, embarcaciones y demás bienes que formen el sistema de la empresa, o sobre una parte solamente de sus sistemas, por un término que en ningún caso comprenderá la última décima parte del total del tiempo por el que se haya otorgado la concesión, cuando se trate de empresas sujetas a reversión.

Art. 96.- La empresa estará obligada a poner en conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones todos los actos y contratos que pretenda ejecutar en ejercicio de los derechos.

La constitución de los gravámenes reales sobre bienes que forman el sistema de estas empresas, está condicionada a la comunicación de la misma a la Secretaría de Comunicaciones y a otros requisitos que la ley determina.

Contabilidad.

Art. 97.- Los concesionarios de vías generales de comunicación y las empresas que exploten medios de transporte, están obligados a llevar la contabilidad de los negocios relacionados con la concesión o medios de transporte, inclusive 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. Las Secretarías de Comunicaciones y Obras Públicas, y de Hacienda, de común acuerdo, determinarán el sistema uniforme de cuentas y la forma en que éstas se llevarán, pudiendo en todo caso modificarlas o adicionarlo oyendo a las empresas.

Estas no podrán variar dicho sistema de cuentas de ingresos, egresos, etc..., sin la previa aprobación de las mismas Secretarías.

Están obligadas las empresas de transportes a llevar la contabilidad de los negocios relacionados en la concesión o medios de transporte, 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.

Art. 98.- Los concesionarios establecerán su domicilio en el lugar de la República que fije la concesión, sin perjuicio de las agencias que convenga a sus intereses establecer en diversos lugares del país o del extranjero; debiendo tener siempre en la capital de la República uno o más apoderados suficientemente instruidos y expensados para entenderse con el Gobierno Federal.

Art. 99.- Toda persona o empresa que explote vías generales de comunicación o medios de transporte, tiene la obligación de hacer saber a la Secretaría de Comunicaciones sus cambios de domicilio.

Las notificaciones que hayan de hacerse a empresas que no tengan apoderado o del cual se desconozca el domicilio, se tendrán por legalmente hechas, publicándolas una sola vez en el Diario Oficial, sin perjuicio de las sanciones que correspondan conforme a esta Ley.

Es obligatorio para las empresas que establezcan su domicilio en el lugar de la República que fije la concesión, debiendo tener en la capital de la República uno o más apoderados para entenderse con el Gobierno Federal. Así también los cambios de domicilio se deben comunicar a la Secretaría de Comunicaciones.

Al respecto se desprende que la empresa mercantil del transporte para que pueda utilizar o explotar las Vías Generales de Comunicación necesitará forzosamente de un permiso, aquí cabe aclarar que la misma Ley de Vías Generales de Comunicación utiliza indistintamente los conceptos de concesión y permiso. El permiso lo otorga el Ejecutivo Federal por medio de la Secretaría de Comunicaciones.

Ahora bien, la empresa mercantil del transporte debe estar constituida como una Sociedad Mercantil conforme a las Leyes de nuestro país, en esta sociedad de títulos representativos del capital deben ser poseídos por mexicanos, ya que si los posee un extranjero quedarán sin efecto ni valor; además si alguno de los socios es extranjero se les considerará como nacionales con respecto a la concesión o permiso para ello no podrán invocar la protección de sus países ya que de lo contrario perderán sus bienes y derechos que hayan adquirido en dicha empresa, y con respecto al permiso de explotación de vías generales de comunicación.

Las empresas transportistas que se hayan constituido formalmente y deseen explotar vías generales de comunicación, tendrán que realizar una solicitud ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en donde dicha Secretaría les señalará una fianza para garantizar que continuarán los trámites hasta que la concesión o permiso sea otorgado.

En cuanto a las tarifas se refiere, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes integrará una Comisión Consultiva de Tarifas en donde - aprobarán, revisarán, modificarán, cancelarán o registrarán los itinerarios, horarios, reglamento de servicio, tarifas y demás documentos que los prestadores de servicios de vías generales de comunicación sometan a su estudio.

Las empresas transportistas están obligadas a llevar la contabilidad de su negocio y a señalar su domicilio en el República Mexicana.

CAPITULO CUARTO

**CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL
INTERNACIONAL MEDIANTE EL USO DE
CONTENEDORES**

CAPITULO CUARTO

IV. CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL
INTERNACIONAL MEDIANTE EL USO DE
CONTENEDORES1. TRAFICO MULTIMODAL

Respondiendo al avance tecnológico que sufre nuestro país y cun-
nando a la par con otros países el transporte se ha ido desarrollando para
ser más competitivo por ello el tráfico multimodal ha surgido con tal fuer-
za que es conveniente conocer realmente de que trata esta modalidad del -
transporte.

En la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desa-
rrollo (UNCTAD), se formuló un Convenio sobre Transporte Multimodal Inter-
nacional de Mercancías el cual define al Transporte Multimodal como:

"El traslado de mercancías por dos modos diferentes de -
transporte por lo menos, en virtud de un contrato único de
transporte multimodal, desde un lugar situado en un país -
en que el operador de transportes multimodal toma las mer-
cancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para
su entrega en un país diferente".(1).

El Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional define
al multicitado transporte como:

"Se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes
de transporte".

Cabe hacer mención que dicha definición se encuentra incompleta.

1) COMISION NACIONAL MEXICANA DEL CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES.
Temas Ferroviarios. Revista Técnica, Edición Especial IV. México. 1991.
Pág. 18.

Para el Lic. Ernesto Fernández Zea es de la siguiente manera:

"Es la interacción entre los diversos medios de transporte, identificándose las combinaciones más comunes".(2).

El Programa Nacional de Modernización del Transporte 1989-1994 - contempla al Transporte Multimodal como:

"La interrelación entre los ferrocarriles y el autotransporte y su conexión con el transporte marítimo de altura y cabotaje".(3).

De esta manera podemos enunciar una definición en cuanto al Transporte Multimodal se refiere, así diré lo siguiente:

El Transporte Multimodal Internacional es el traslado de las mercancías interrelacionando diversos medios de transporte - como son:

Ferrocarriles, autotransporte, transporte marítimo y aéreo - entre un país y otro, utilizando el Contrato de Transporte Multimodal.

-
- 2) FERNANDEZ ZEA, Ernesto. El Transporte Integral de Carga y su Proyección al Siglo XXI. Editada por la AMIT, México. 1990. Pág. 327.
3) PROGRAMA NACIONAL DE MODERNIZACION DEL TRANSPORTE 1989-1994. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México. 1989. Pág. 41.

1.1. EXPLICACION PRACTICA

Para un mejor entendimiento del concepto de Tráfico Multimodal, se explicará su función, partiendo del ámbito práctico.

Quando un productor quiere comercializar sus productos en el extranjero, su atención se centra en tres aspectos:

- a) Trámites Gubernamentales.
- b) Trámites Comerciales, y
- c) Transportación de sus Productos.

Como el mercado americano no puede absorber toda nuestra producción tenemos que pensar en otros países más distantes como Canadá, Centro-América, El Caribe o Sudamérica, o inclusive considerar a países de Europa, África u Oceanía y; por lo mismo tendríamos que plantearnos una ruta a seguir, desde nuestra fábrica de donde expenderíamos nuestras mercancías, - hasta las instalaciones del consignatario que es quien adquiere nuestra producción; pero además tendremos que evaluar alternativas sobre los medios de transporte a utilizar; ferrocarril, autotransporte, navegación marítima y, en su caso, la transportación aérea, o bien una adecuada combinación de estos medios.

La exportación de mercancías no es algo simple, requiere la contratación de varios servicios de transporte unimodal (es decir, varios recibos por flete y carga, y varios documentos de recepción, despacho y entrega de la mercancía), así como la contratación de seguros y cartas de crédito, y, la realización de trámites de exportación y los aduanales correspondientes; pero aún así, la mayor preocupación del productor no se ubicaría en la selección de rutas y medios de transporte, sino en los tiempos y costos a los que se compromete vender y entregar sus mercancías; así como el hecho de que antes de ponerla a disposición del consignatario, puede surgir una multitud de eventualidades que podrían ocasionar demoras o

pérdidas parciales o totales de las mercancías y, por lo mismo, se tendrían que iniciar procesos judiciales para deslindar las diferentes responsabilidades y obligaciones de quienes participan en el traslado de las mercancías; además de juicios que pueden traer molestias y ser negativos para el usuario o prestatario del servicio, por el desconocimiento de las leyes de los países en tránsito o destino o bien de los convenios internacionales - al respecto.

Por eso, ante la multitud de vicisitudes que deben enfrentar los expedidores o consignatarios de las mercancías, mismas que tienden a frenar las relaciones mercantiles internacionales, surgió un convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías para que de común acuerdo entre los países participantes, se llegara a una solución a todos estos problemas.

2. MARCO JURIDICO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Los primeros intentos para crear un régimen jurídico del Transporte Multimodal, conocido en sus orígenes como transporte combinado, fueron realizados por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) y se remontan a la década de 1930. En esa época, esos intentos fueron considerados más teóricos que prácticos, pero cuando se introdujo y desarrolló la utilización del Contenedor en el manejo de la carga, principalmente en el transporte marítimo, se convirtieron en importantes, porque surgió la necesidad de resolver las situaciones que planteaba la falta de Reglamentación del Transporte Multimodal.

El problema principal que se tuvo para reglamentar el transporte multimodal, fue la falta de información sobre las disposiciones nacionales e internacionales del derecho del transporte y la proliferación de las ramas específicas de ese derecho.

En esas condiciones, el Comité Marítimo Internacional (CMI), inició en el año de 1965, la elaboración de un régimen jurídico adecuado para el transporte multimodal. El resultado fueron las llamadas reglas de Tokyo de 1969. No obstante la primera iniciativa para elaborar un texto de convenio que regulara el transporte multimodal, fue presentada por el Instituto Internacional anteriormente mencionado, que se conoció como "Proyecto de Roma".

Posteriormente, bajo los auspicios de este mismo Intituto y después de una serie de reuniones de negociación, en el año de 1971, se presentó un proyecto de transporte combinado de mercancías, el cual no superó la etapa de redacción.

Finalmente, comprobada la necesidad de un instrumento internacional sobre el Transporte Multimodal, el Consejo Económico y Social de las - Naciones Unidas (ECOSOC) constituyó en 1973 en el marco de la Junta de Co-

mercio y Desarrollo (UNCTAD), un grupo preparatorio intergubernamental encargado de elaborar un convenio sobre el TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL.

En principio, los países en desarrollo deseaban un instrumento - que los protegiera contra los efectos perjudiciales del transporte multimodal y atendiera positivamente sus necesidades económicas; sin embargo, prevaleció el criterio de que el convenio solamente debía tratar sobre aspectos jurídicos de los Contratos de Transporte Multimodal.

Este grupo del que formó parte nuestro país, celebró seis períodos de sesiones en la ciudad de Ginebra entre 1973 y 1979, habiendo concluido sus trabajos con un proyecto de texto de convenio de transporte multimodal, por lo que se convocó a una conferencia de plenipotenciarios para revisarlo y en su caso aprobarlo. Después de dos períodos de sesiones de esta conferencia, el 24 de mayo de 1980 se adoptó el convenio para el transporte multimodal de mercancías, habiendo quedado depositado para su ratificación en la sede de Las Naciones Unidas de Nueva York.

Nuestro país lo ratificó el 10 de octubre de 1980, publicándose el Decreto de Promulgación en el Diario Oficial de la Federación el 16 de agosto de 1982.

Posteriormente se propuso estimular el desarrollo de dicho transporte mediante una mejor coordinación entre los ferrocarriles, el autotransporte, el transporte marítimo y aéreo, así como impulsar la creación de empresas competitivas de particulares para la prestación de servicios coordinados y complementarios de transporte.

Como parte del Programa Nacional de Modernización del Transporte, con fecha 7 de julio de 1989 se publicó el nuevo Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, que abrogó al Reglamento del 16 de agosto de 1982, el cual nos rige hasta la fecha.

3. CONTENEDOR

El hablar de tráfico multimodal es casi necesario enlazar este - nuevo sistema al uso de Contenedores, para ello estudiaremos al Contenedor en forma particular; haciendo un poco de historia el C.P. Carlos Espindola González en su ponencia llamada "La Participación de los Modos de Transporte en el Transporte Multimodal Internacional" menciona algunos antecedentes de existencia de dicho contenedor y son los siguientes:

"La creación del contenedor en 1921 por el New York Central Railway. Después de la segunda guerra mundial, el ejército norteamericano usó masivamente los contenedores en servicio tierra/mar y, finalmente, en 1966, se inició la utilización masiva de los contenedores con fines comerciales, - cuando M. McLean puso en servicio el buque "FAIRLAND" que fué adaptado previamente para transporte exclusivo de contenedores en la ruta del Atlántico del Norte, a partir del cual se dió un crecimiento explosivo en el manejo de cargas unitizadas, que implica un aumento en la flota de embarcaciones especializadas para el transporte de los contenedores, así como las embarcaciones mixtas que combinan el transporte de la carga general suelta con la carga unitizada en contenedores".(4).

DEFINICION

La Organización Internacional de Normalización (ISO) define al - Contenedor de la siguiente manera:

"Se entiende por Contenedor un elemento de equipo de transporte:

4) ESPINDOLA GONZALEZ, Carlos. El Transporte Integral de Carga y su Proyección al Siglo XXI. Editada por la AMIT. México, 1990. Pág. 317.

- a) De carácter permanente y, por lo tanto suficientemente resistente para permitir su uso repetido.
- b) Especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga.
- c) Provisto de dispositivos que permitan su fácil manipulación, sobre todo su transbordo de un modo de transporte a otro.
- d) Diseñado de manera que sea fácil de llenar y vaciar.
- e) De un volumen interior de un metro cúbico, por lo menos. (5).

El Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional mediante el Uso de Contenedores (abrogado) en su artículo 3o. define al Contenedor como:

"Recipiente de características establecidas, con dispositivos que facilitan su manejo y transbordo, para el empleo repetido en el transporte de bienes o mercancías, sin manipulación intermedia de éstas, en dos o más modos de transporte".

Conjuntando las definiciones anteriores, entendemos que el Contenedor es:

Una caja metálica con medidas y proporciones específicas, destinadas a guardar y conservar intactas mercancías o efectos que serán trasladados de un lugar a otro por dos o más medios de transporte.

Como se aprecia en el apéndice I.

3.1. CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DEL CONTENEDOR

La Organización Internacional de Normalización (ISO) desde el año de 1961 describe dos tipos de contenedores que son los normalizados y los no normalizados, dentro de los primeros señala las características y dimensiones así como de la terminología utilizada.

En los segundos los contenedores no normalizados son los contenedores excesivamente de mayor tamaño y de uso muy extendido, esto es, son los contenedores especiales.

Ahora bien, enunciaré las características, pesos, dimensiones, elementos constitutivos del contenedor así como del tipo de carga, todo ello tomado de las recomendaciones de la ISO.

3.1.1. CONTENEDOR DE USO GENERAL

Es un Contenedor ó equipo de transporte estanco, de forma rectangular, para el transporte y almacenamiento de cierto número de unidades de carga o bultos o de carga a granel, que encierra y protege el contenido contra pérdida o averías, que puede ser separado del medio de transporte, manipulado como una unidad y transbordado sin necesidad de manipular nuevamente el contenido.

Características de los Contenedores

Contenedor no plegable. Contenedor de construcción rígida, cuyos elementos constitutivos están montados de modo permanente.

Contenedor plegable. Contenedor de construcción rígida, cuyos elementos constitutivos principales pueden ser plegables o desmontados con facilidad y ser montados nuevamente después.

3.1.2. PESOS DEL CONTENEDOR

- a) Peso bruto máximo.- Peso total máximo autorizado del Contenedor con su carga.
- b) Carga útil máxima.- Peso máximo autorizado de la carga útil - (diferencia entre el peso bruto máximo y la tara).
- c) Peso bruto real.- Peso total del Contenedor con su carga.
- d) Carga útil real. Diferencia entre el peso bruto real y la tara del Contenedor.

3.1.3. DIMENSIONES Y VOLUMEN DEL CONTENEDOR

- a) Dimensiones.- Altura, anchura y longitud de un Contenedor, medidas paralelamente a cada uno de sus ejes y expresadas en ese orden.
- b) Dimensiones exteriores totales.- Dimensiones exteriores totales máximas de un Contenedor, incluido cualquier accesorio permanente.
- c) Volumen desplazado.- Volumen de un Contenedor, determinado multiplicando sus dimensiones exteriores totales.
- d) Dimensiones interiores libres.- Dimensiones del mayor paralelepípedo rectangular libre que puede inscribirse en el Contenedor, sin tener en cuenta cantoneras.
- e) Volumen interior libre.- Volumen determinado multiplicando las dimensiones interiores libres.
- f) Capacidad.- Volumen interior total.

3.1.4. ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL CONTENEDOR

- a) Montantes de ángulos.- Elementos verticales de la armazón situados en los ángulos del Contenedor, que son solidarios con las cantoneras y unen la estructura del techo con la del piso.
- b) Cantoneras.- Piezas sueltas situadas en las esquinas del Contenedor, que normalmente sirven para su manipulación, apilamiento y fijación.
- c) Cáncamo de izada o de fijación.- Dispositivo fijado al Contenedor, que consta esencialmente de anillas o argollas que tienen por objeto facilitar su izada o fijación.
- d) Bastidor de extremo.- Cada una de las estructuras perpendiculares al eje longitudinal del Contenedor, integrada por los montantes de ángulo y los travesaños extremos de la base y del techo.
- e) Pared extrema.- Pared delimitada por el bastidor de cada extremo del Contenedor.
- f) Bastidor lateral.- Cada una de las estructuras paralelas al eje longitudinal del Contenedor, integrada por los montantes de ángulos y los largueros inferiores y superiores.
- g) Pared lateral.- Pared delimitada por el bastidor de cada lado del Contenedor.
- h) Largueros superiores.- Elementos longitudinales de la estructura situados en la arista superior de cada lado del Contenedor.
- i) Largueros inferiores.- Elementos de la estructura situados en los lados longitudinales de la base.
- j) puerta del extremo.- Puerta situada en una pared extrema.
- k) Puerta lateral.- Puerta situada en una pared lateral.
- l) Techo.- Parte superior del Contenedor delimitada por los bastidores de los extremos y los largueros superiores.
- m) Base.- Conjunto cuyos principales elementos son:
 - a) Los dos largueros inferiores, b) los dos travesaños extremos inferiores, c) el piso, y d) los travesaños, si los hay.

- n) Travesaños.- Elementos transversales que sostienen el piso y que están sujetos a los largueros inferiores.
- o) Piso.-Elemento que sostiene la carga.
- p) Patines.- Vigas sobre las cuales están montados ciertos contenedores con objeto de facilitar su manipulación.
- q) Huecos de entrada de la horquilla.- Aberturas dispuestas para la inserción de las horquillas de los dispositivos de manipulación.

3.1.5. CARGAS ESTÁTICAS Y DINÁMICAS SOPORTADAS POR EL CONTENEDOR

- a) Carga sobre el piso.- Fuerzas estáticas y dinámicas ejercidas sobre el piso por carga útil y por las ruedas del equipo de manipulación, cuando se utiliza.
- b) Carga sobre las paredes extremas.- Fuerzas estáticas y dinámicas ejercidas por la carga útil sobre las paredes y puertas - perpendiculares al eje longitudinal del Contenedor.
- c) Carga sobre las paredes laterales.- Fuerzas estáticas y dinámicas ejercidas por la carga útil sobre las paredes y puertas paralelas al eje longitudinal del Contenedor.
- d) Carga sobre el techo.- Fuerzas estáticas y dinámicas ejercidas exteriormente sobre el techo de un Contenedor.
- e) Carga superpuesta.- Fuerzas estáticas y dinámicas extremas - ejercidas hacia abajo sobre la estructura del Contenedor.

3.1.6. CONTENEDORES NO NORMALIZADOS

3.1.6.1. CONTENEDORES ESPECIALES

Los contenedores especiales han sido proyectados para transportar únicamente ciertos tipos de productos, tales como polvos, líquidos o productos alimenticios refrigerados a congelados. Por regla general las dimensiones exteriores, la resistencia estructural, las cantoneras y las marcas de estos contenedores son idénticas a las empleadas en los correspondientes tipos de contenedores para carga seca. Por lo tanto, los Contenedores Especiales se manipulan, se apilan y transportan sin necesidad de alteraciones en el equipo de manipulación ni en los medios de transporte.

Ejemplos de Contenedores Especiales:

- a) Contenedores isotermos y refrigerados.
- b) Contenedores para carga líquida a granel.
- c) Contenedores furgones para carga a granel.

4. TRANSPORTE MULTIMODAL MEDIANTE USO DE CONTENEDORES

El Transporte Multimodal para el traslado de bienes de importación y exportación se ha realizado con la combinación de diversos modos de transporte a saber:

Transporte Marítimo-- Ferrocarril.

Transporte Marítimo-- Automotor.

Transporte Marítimo-- Ferrocarril-- Automotor.

Transporte Ferroviario-- Automotor.

Todo ello, al través del uso del Contenedor o del movimiento de cajas de trailer sobre plataformas, con lo cual ha sido posible ofrecer servicios puerta a puerta y de alta calidad a los usuarios.

Como se aprecia en el apéndice II.

5. IMPORTANCIA DEL CONTENEDOR EN EL TRAFICO MULTIMODAL

El uso del Contenedor a nivel mundial dentro del ámbito del comercio internacional como una forma de unitarizar y asegurar las mercancías ha sido fundamental y, la potencialidad que existe para su utilización y transporte se pone de manifiesto por el hecho de que, en 1970, la flota de Contenedores en el mundo ascendía a 518 mil T.E.U.S. (valor expresado en unidades de 20 pies), hasta llegar en los últimos tres años a incrementarse a 6.5. millones.

Estos datos demuestran que el uso del Contenedor ha crecido en forma rápida y, derivado de estudios realizados, se estima que esta tendencia se acelera a ritmos agigantados.

6. MEXICO Y EL TRANSPORTE MULTIMODAL MEDIANTE EL USO DE CONTENEDORES

En nuestro país el desarrollo del Transporte Multimodal apenas ha empezado y además hemos iniciado no solo el cambio de estructuras sino incluso de mentalidades ya que esto resulta un elemento vital en vías de la obtención de los mejores resultados al aplicar este sistema.

Resulta interesante mencionar las alternativas con las que se cuentan al solicitar el Transporte Multimodal.

6.1. TRANSPORTE FERROVIARIO

El transporte ferroviario, mediante la combinación de acciones para conservar sus mercados utiliza la oferta de ser diseñados con y para el cliente incluyendo trenes unitarios, servicios integrados con otros modos de transporte, consolidación y desconsolidación de cargas, por medio de los servicios de:

- PIGGY BACK- Que se realiza montando dos trailers sobre una plataforma.
- DOBLE ESTIBA- Que es mediante la utilización de carros especiales compuestos de cinco unidades que pueden transportar dos contenedores de 40' cada una, y otras combinaciones.
- CONTENEDOR SOBRE PLATAFORMA- Se realiza normalmente montando dos unidades de 40' sobre una plataforma.

Así como desarrollar la tecnología en cuanto a trenes más modernos, redes y vías de operación, equipo de arrastre para los Contenedores, etc.

6.2. TRANSPORTE CARRETERO

Este transporte también llamado autotransporte o bien transporte de carga que se lleva a cabo por medio de camiones de carga o bien por los llamados trailers, utilizando las carreteras como vías de comunicación.

Con la desregulación del autotransporte, en la actualidad es de la siguiente manera:

Los autotransportistas pueden trasladar por todos los caminos nacionales todo tipo de mercancías, excepto productos tóxicos y químicos que se regulan específicamente, así como cargar y descargar en cualquier parte del país sin restricción alguna, el usuario tiene la libertad de contratar dentro o fuera de las centrales de servicio de carga, con el concesionario o permisionario que más convenga a sus intereses.

Los particulares continúan operando el transporte de sus productos en vehículos de su propiedad y mediante la celebración de contratos de servicios, aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, reciben autorización para el manejo de carga a terceros.

Se agiliza el otorgamiento de permisos para propiciar el crecimiento de los servicios y la flota vehicular, buscándose generar la competencia en igualdad de condiciones.

Se flexibilizó el régimen tarifario para que respondiera a las características de la oferta y de la demanda en el mercado de transporte, autorizándose a los concesionarios o permisionarios del Servicio Público - Federal de Autotransporte de Carga, que ahora puede ser cualquier inversionista, a negociar libremente con los usuarios la tarifa de los servicios - tomando en cuenta su tipo, las características de los embarques, volumen, regularidad, clase de carga y sistema de pago.

Se han ampliado las dimensiones de los semirremolques de 40 a 48

ples, a fin de homologar con los permitidos en los Estados Unidos de América y evitar transbordos innecesarios en la frontera.

Además con el propósito de apoyar el Comercio Exterior, se ampliaron las dimensiones autorizadas a las combinaciones de doble semirremolque de 22 a 28 metros, señalándose que esta medida entre otras razones, se concertó a efecto de evitar que algunas empresas quedaran fuera del mercado.

De una sola empresa de transporte multimodal que existía, se tienen ahora 16 operadoras para la coordinación del transporte multimodal internacional.

En el nuevo Reglamento para el Servicio de Maniobras en Zonas Federales Terrestres, se establece la normatividad aplicable a la prestación de maniobras de carga, descarga, estiba, acarreo, almacenaje, transbordo y en general las que auxilian y complementan el Servicio Público Federal de Transporte Terrestre, Marítimo y Aéreo.

El gran desarrollo de este modo de transporte se deriva del uso de los contenedores y la diversidad de nuevos chasis que permiten mayor desplazamiento y aprovechamiento de los tractores. Como se aprecia en el apéndice III.

6.3. TRANSPORTE MARITIMO

De entre los diversos modos de transporte, el marítimo se distingue por ser de gran importancia para el comercio de las Naciones, ya que el mayor intercambio internacional de bienes se realiza por este medio.

El Transporte Marítimo comprende una gran diversidad de ramas especializadas, como son: El Transporte de Carga General y de Contenedores; de Productos líquidos a granel; de Graneles Sólidos; de Piezas Pesadas y de dimensiones extraordinarias; de Productos perecederos en buques refrigerantes; de Productos Químicos; de Vehículos Armados, así como la operación de

cruceiros y de embarcaciones de aprovisionamiento y apoyo a las industrias extractiva y de la construcción.

Dentro del Transporte Marítimo Internacional existen dos grandes ramas, la de Servicios Regulares de Línea y la de Servicios sin Ruta Fija, las Empresas Navieras Mexicanas han venido alcanzando participaciones cada vez más justas en el transporte de carga general del Comercio Internacional de México, que se moviliza en Servicios Regulares de Línea; sin embargo, debido principalmente a los altos costos de manejo de contenedores y a la baja productividad en algunos puertos nacionales, estas cargas mexicanas han sido canalizadas a través de puertos extranjeros. Los Contratos de Transporte Marítimo son los de Fletamento y el Conocimiento de Embarque.

El tráfico marítimo de mayor uso es el de cabotaje por su bajo costo; el Soobordo viene a representar lo que se llama Carta de Porte en el Transporte Terrestre de Mercancías. Como se aprecia en el apéndice IV.

6.4. TRANSPORTE AEREO

El transporte de carga aérea por su naturaleza es un factor determinante para la movilización rápida y segura de mercancías, vincula el país con el exterior más allá de las fronteras.

La carga aérea es todavía muy limitada, se autorizan vuelos de carga en servicio regular, en aviones mixtos de pasajeros y carga, ya que los vuelos exclusivos de carga son poco frecuentes. Este modo de transporte maneja productos claramente diferenciados como pueden ser: Los perecederos, bienes de consumo final con baja densidad de peso y productos intermedios con un elevado valor agregado.

Las empresas transportistas de este ramo crean la infraestructura aeroportuaria necesaria para realizar las labores de carga, descarga y almacenaje de mercancías.

7. EMPRESA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

El Transporte Multimodal se lleva a cabo por medio de Empresas - Operadoras del Transporte Multimodal que tienen sus autorizaciones, requisitos y demás trámites en el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.

El artículo 5o. del Reglamento citado enuncia lo referente a la autorización. Así como el artículo 6o.

Art. 5o.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará las autorizaciones a los operadores de - Transporte Multimodal Internacional, previo cumplimiento de los requisitos que para tal efecto - señalen las leyes de la materia, este Reglamento y demás disposiciones administrativas y legales - aplicables.

Art. 6o.- Los servicios de transporte multimodal dentro del Territorio Nacional deberán ser realizados por un operador de transporte multimodal debidamente autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y - Transportes. De no cumplirse lo anterior, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, suspenderá la ejecución de dichos servicios.

Los operadores de transporte multimodal extranjeros y empresas navieras mexicanas, podrán celebrar contratos de transporte multimodal internacional para operar en territorio nacional siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos en el párrafo anterior.

De los artículos anteriores emana la idea de que toda empresa operadora del transporte multimodal debe solicitar una autorización, permiso o concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las cuales se otorgarán si la empresa operadora cumple con ciertos requisitos que a continuación se señalarán:

Art. 8o.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes- podrá autorizar a los operadores de transporte multimodal internacional a prestar servicios - dentro del Territorio Nacional, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Estar constituidos conforme a las leyes mexicanas.
- b) Acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la suficiente capacidad técnica, comercial y económica.
- c) Exhibir a plena satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, un contrato de seguro de cobertura amplia, y cualquier otra garantía que esta le fije para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones por el tiempo que dure la autorización respectiva.
- d) Obtener la opinión de la Comisión de Transporte Multimodal.

La Comisión de Transporte Multimodal se encuentra integrada en -
el artículo 3o. de este Reglamento.

Art. 3o.- Para los efectos de este Reglamento se crea la Co-
misión de Transporte Multimodal que tendrá el ca-
rácter de Organo Consultivo y estará integrado -
por los titulares de las Direcciones Generales de
Aeronáutica Civil; Transporte Terrestre; Marina -
Mercante; Asuntos Jurídicos y Tarifas y por el -
Titular del Organo Desconcentrado Puertos Mexica-
nos. El titular de la Dirección General de Tari-
fas, fungirá como Presidente de la Comisión.
La Comisión sesionará cuando así lo determine el
Secretario de Comunicaciones y Transportes o lo -
disponga el Presidente de la misma. Las decisio-
nes se tomarán por mayoría de votos, teniendo el
Presidente, en caso de empate, voto de calidad; y
se hará del conocimiento del Secretario de Comuni-
caciones y Transportes, quien resolverá en defini-
tiva.

7.1. REQUISITOS QUE DEBEN CUMPLIR LOS SOLICITANTES

Emanado de los artículos anteriores los solicitantes de autoriza-
ciones, permisos o concesiones deberán presentar y cumplir con los requisi-
tos que se señalan, éstos se estudiarán en la Comisión de Transporte Multi-
modal y ellos a su vez dictaminarán si se otorga la autorización, permiso
o concesión a la Empresa Operadora de Transporte Multimodal que lo solici-
ta, previa solicitud.

REQUISITOS

- a) Acreditar que están constituidos conforme a las leyes mexicanas; con cláusulas de exclusión de extranjeros y en el supuesto de que uno o varios de sus socios sean personas morales, deberán ser, precisamente, sociedades mexicanas con cláusulas de exclusión de extranjeros.
- En su escritura constitutiva se indicará que las acciones, - partes sociales o aportaciones que integran el capital social deberán ser nominativas; además de que el administrador único o los integrantes del Consejo de Administración, cuerpo y comisiones, directores y gerentes, serán siempre mexicanos.
- Los títulos representativos de las acciones, partes sociales o aportaciones incluirán lo estipulado en el párrafo anterior.
- b) Presentar la documentación que acredita a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la suficiente capacidad técnica, comercial y económica. (Contratos de agenciamiento, Convenios de Coordinación de Servicios con líneas aéreas, marítimas, terrestres, con correspondencias en el extranjero).
- c) Presentar estudios técnicos y económicos que acrediten su capacidad técnica y administrativa y solvencia económica para la correcta consecución de sus fines.
- d) Presentar proyectos del área o áreas de operación en las que pretenda llevar a cabo sus actividades.
- e) Obtener la opinión de la Comisión de Transporte Multimodal - Internacional.
- f) Los integrantes deberán ser concesionarios o permisionarios de un modo de transporte o navieros que cuenten con embarcaciones matriculadas en México, también podrán serlo los concesionarios o permisionarios de servicios conexos a las vías de comunicación.

- g) Deberán estar representados dentro de la sociedad, por lo menos dos modos de transporte.
- h) Presentar Póliza original de un Contrato de Seguro que garantice en forma amplia su responsabilidad en la operación total del Transporte Multimodal. (Cobertura mínima de - 500,000 dólares).

Ahora bien, cumpliendo con estos requisitos se realizará el siguiente trámite:

7.2. TRAMITE

- 1.- Presentar ante la Dirección General de Tarifas, ubicada en Eugenia 197, 10o. Piso, Código Postal 03600 en México, D. F. la solicitud acompañada de los requisitos señalados.
- 2.- Se verifica que la documentación cumpla con lo establecido en el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.
- 3.- La Dirección General de Tarifas, convoca a la Comisión de Transporte Multimodal Internacional, a efecto de recabar la opinión respectiva.
- 4.- Se remite opinión al C. Secretario de Comunicaciones y Transportes, para que dicte la resolución procedente.
- 5.- Se expide la autorización correspondiente.
- 6.- Se envía documentación para integrar el expediente respectivo.

7.3. INFORMACION RELATIVA A LOS DOCUMENTOS QUE DEBERAN PRESENTAR LOS OPERADORES MULTIMODALES UNA VEZ AUTORIZADOS

Con el fin de que la Dirección General de Tarifas, autoridad normativa de la operación multimodal, esté debidamente informada de la operación y evolución financiera de las empresas autorizadas, requiere de lo siguiente:

- a) Programa de Desarrollo que la empresa autorizada, pretenda aplicar en la operación del Transporte Multimodal.
Este programa deberá contener los datos detallados de sus proyectos operativos a corto y mediano plazo, destacando las líneas de acción, objetivos, políticas, directrices y metas de operación. Asimismo, cada proyecto deberá contemplar principalmente el origen y destino de los tráficos, combinación de modos de transporte, alternativas de comercialización en tiempos, modos, rutas y volúmenes de tráfico programados.
- b) Plan financiero que soporte el programa de desarrollo anteriormente mencionado, que contenga las políticas y perspectivas de expansión de los servicios que ofrece.

8.- CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes define al Contrato de Transporte Multimodal como:

"Contrato en virtud del cual un operador de Transporte Multimodal Internacional se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar el Transporte Multimodal de Mercancías y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato".

8.1. ELEMENTOS PERSONALES

8.1.1. OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

En México es la persona moral autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que celebra un Contrato de Transporte Multimodal y que actúa como principal y asume frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento del Contrato.

8.1.1.1. OBLIGACIONES

De acuerdo con el artículo 9o. del Reglamento del Transporte Multimodal Internacional, el Operador de Transporte Multimodal esta obligado:

- a) Presentar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuando se le requiera, un informe que contenga, con referencia a los doce meses anteriores, los datos técnicos, - administrativos o estadísticos que permitan conocer la - operación del servicio.
- b) Proporcionar a los inspectores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, debidamente acreditados, todos los informes o datos que sean necesarios para llevar su cometido.
- c) Someter a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los contratos tipo que pretendan celebrar con los usuarios del servicio, los cuales no surtirán efecto mientras no se llene el requisito de aprobación.

- d) Someter a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los convenios que celebre con empresas extranjeras, relacionados con el servicio de transporte multimodal internacional a efecto de vigilar en su caso, el cumplimiento de los artículos 67 y 67 bis de la Ley de Navegación y Comercio marítimos. Asimismo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes comprobará que - en dichos convenios se estipule que, en el uso del transporte marítimo haya participación por parte de las empresas navieras nacionales, en la proporción que les confieran las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.
- e) Sujetarse a las tarifas legales autorizadas y a sus reglas de aplicación.
- f) Contratar con los concesionarios y permisionarios legalmente autorizados para la prestación de servicios unimodales, los movimientos de mercancías necesarios para la ejecución del contrato de transporte multimodal internacional.
- g) Contratar los servicios de maniobras, servicios marítimos y portuarios y demás servicios conexos, con quienes legalmente estén autorizados, a excepción de los que expresamente estén facultados a prestarlos directamente por su propia autorización.
- h) Coordinarse o combinarse con otros operadores de transporte multimodal internacional, cuando a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así lo exija el interés público y se reúnan los requisitos técnicos necesarios para que el servicio sea eficiente.
- i) Notificar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la designación de sus representantes o agentes en el extranjero.

- j) Participar en las actividades de coordinación en materia operativa que disponga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El artículo 14 del Reglamento citado enuncia lo siguiente:

Art. 14.- Cuando el operador de transporte multimodal internacional se haga cargo de las mercancías o bienes deberá expedir al usuario del servicio, el documento de transporte multimodal internacional de mercancías, a que se refiere el artículo 18 de este reglamento.

8.1.1.2. RESPONSABILIDADES

El artículo 10o. del Reglamento antes citado enuncia la responsabilidad del Operador del Transporte Multimodal que a la letra dice:

Art. 10.- El operador de transporte multimodal internacional es responsable de las mercancías o bienes desde el momento en que éste o cualquiera de sus representantes o agentes reciban la mercancía del usuario o de sus representantes hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario, en los términos que fijan las leyes aplicables a cada modo de transporte.

En consecuencia, el operador de transporte multimodal internacional responderá por:

- a) La pérdida total o parcial de las mercancías o bienes.
- b) De los daños o averías experimentados a los mismos.
- c) De la demora en su entrega.

Los artículos siguientes del Reglamento citado enuncian lo referente a la Responsabilidad:

- Art. 12.- El operador de Transporte Multimodal no será responsable de las pérdidas, daños o averías o de las demoras de las mercancías o bienes cuando se deban a vicios ocultos de los mismos, o bien como consecuencia de caso fortuito o de fuerza mayor.
- Art. 16.- Cuando el operador de Transporte Multimodal, haga constar una información inexacta u omita cualquier información que debe incluirse en el documento, - será responsable de la pérdida, daño o gastos en que incurra un tercero o el destinatario y que resulten de dichas inexactitudes u omisiones.
- Art. 17.- Si el operador de Transporte Multimodal o la persona que actúe por cuenta de este no hace constar en el documento de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías el estado aparente de las mismas, se entenderá que las recibió en buen estado aparente.

8.1.1.3. DERECHOS

Conforme a los derechos que tiene el Operador del Transporte Multimodal de acuerdo a los siguientes artículos dicho Reglamento señala:

- Art. 11.- El operador de transporte multimodal tendrá derecho a ejercitar la acción en vía de regreso en contra de los transportistas unimodales o prestadores de maniobras y servicios conexos en que haya ocurrido el siniestro, en los términos de la legislación aplicable.
- Art. 13.- El operador de transporte multimodal internacional podrá reclamar al usuario indemnización por todo daño que le resulte de inexactitud o insuficiencia en los datos que le hayan proporcionado para el transporte de mercancías.o bienes.
- Art. 15.- Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por su cuenta, tiene motivos razonables para sospechar que el usuario no ha proporcionado los datos necesarios para la realización del transporte multimodal internacional, en forma fehaciente, o que éstos no representan con exactitud las mercancías que ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por su cuenta podrá incluir en el documento de transporte multimodal internacional de mercancías, una reserva en la que se especifiquen las inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

8.1.2. EXPEDIDOR O USUARIO

Persona que por sí misma o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al operador de transporte multimodal internacional en relación con el contrato.

8.1.3. CONSIGNATARIO

Es la persona autorizada para recibir las mercancías.

8.2. ELEMENTO FORMAL

8.2.1. DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

Art. 18.- El documento de transporte multimodal internacional de mercancías deberá contar con los siguientes datos:

- a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, declaración expresa, si fuera el caso, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor.
- b) El estado aparente de las mercancías.

- c) El nombre y el domicilio del establecimiento principal del operador de transporte multimodal internacional.
- d) El nombre y domicilio del expedidor.
- e) El nombre del destinatario, si ha sido comunicado por el expedidor.
- f) El lugar y fecha en que el operador de transporte multimodal internacional toma las mercancías bajo su custodia.
- g) El lugar de entrega de las mercancías.
- h) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías, si en ello han convenido expresamente las partes.
- i) Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no.
- j) El lugar y fecha de emisión del documento de transporte multimodal internacional de mercancías.
- k) La firma del operador del transporte multimodal - internacional o de la persona autorizada al efecto por él.
- l) El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario.

- m) El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previsto, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal.
- n) Una declaración en el sentido de que el transporte multimodal internacional contratado, del que hace prueba dicho documento, está sujeto a las disposiciones de la legislación aplicable y en particular a las del presente Reglamento.
- o) Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal que no se contrapongan a la legislación aplicable.

9. PROYECTO DE CONTRATO

CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL MEDIANTE EL USO DE CONTENEDORES, QUE CELEBRAN POR UNA PARTE LA EMPRESA _____ A QUIEN EN LO SUCESTIVO SE LE DENOMINARA COMO "LA OPERADORA" Y POR LA OTRA _____ A QUIEN EN EL PRESENTE INSTRUMENTO SE LE DESIGNA RA COMO "EL USUARIO"; Y A _____ QUE SE LE DENOMINARA "EL CONSIGNATARIO"; AL TENOR DE LAS SIGUIENTES DECLARACIONES:

DECLARACIONES

1.- "EL OPERADOR" declara que:

- 1.1. Es una persona moral autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con el objeto de prestar el servicio de Transporte Multimodal dentro del Territorio Nacional.
- 1.2. Esta constituida conforme a las leyes mexicanas; mediante Escritura Pública No. _____ de fecha _____ otorgada ante la fé del Notario Público No. _____ en el Distrito Federal.
- 1.3. Tiene celebrado un Contrato de Seguro de Cobertura Amplia para - garantizar la responsabilidad de la operación total del Transporte Multimodal.
- 1.4. El presente acto se encuentra representado por _____, Representante Legal de la Operadora.
- 1.5. El Tráfico Multimodal comprende dos o más modos de transporte, - siendo estos:
 - a) Autotransporte
 - b) Ferrocarril
 - c) Transporte Marítimo
 - d) Transporte Aéreo
- 1.6. Tener coordinación con otros operadores de Transporte Multimodal a nivel internacional para mayor eficiencia en el servicio.

2.- "EL USUARIO" declara que:

- 2.1. Que es una Sociedad Mercantil o persona física; representada en el presente acto por _____ Representante legal del usuario.

- 2.2. Esta constituido conforme a las leyes mexicanas.
 - 2.3. Cuenta con permisos y facturas que acreditan la propiedad de las mercancías.
 - 2.4. Cuenta con un Contrato de Seguro para proteger sus mercancías.
 - 2.5. Conoce el servicio de Transporte multimodal.
- 3.- "EL CONSIGNATARIO" declara que:
- 3.1. Qué es una Sociedad Mercantil o persona física; representada en el presente acto por _____ Representante legal del usuario.
 - 3.2. Autorizada para recibir las mercancías.
- Atento a lo anterior las partes otorgan las siguientes:

C L A U S U L A S

PRIMERA.- "EL OPERADOR" se obliga con "EL USUARIO" a prestar el servicio de Transporte Multimodal mediante el sistema puerta a puerta y/o casa a casa.

SEGUNDA.- "EL USUARIO" pagará "AL OPERADOR" por el servicio de Transporte Multimodal de acuerdo con las tarifas autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pudiendo también pactarlos libremente. El pago se realizará en pesos mexicanos.

TERCERA.- "EL USUARIO" designará en el Documento de Mercancías de Transporte Multimodal la persona ya sea física o moral que se encargará de recibir las mercancías y se le denominará "EL CONSIGNATARIO".

CUARTA.- "EL OPERADOR" expedirá a favor del "USUARIO" un Documento de Mercancías de Transporte Multimodal en donde se describirá en forma específica las características de las mercancías con el fin de identificarlas con facilidad (peso, volumen, marcas principales o comerciales, número de bultos o de piezas, etc.).

QUINTA.- "EL OPERADOR" desde el momento en que éste o cualquiera de sus Representantes o Agentes reciban las mercancías del "USUARIO" o de sus Representantes, es responsable de las mercancías hasta el momento de la entrega al "CONSIGNATARIO"

SEXTA.- "EL OPERADOR" tiene la obligación de contratar con los concesionarios o permisionarios legalmente autorizados para la prestación de servicios unimodales (entendiéndose por estos los terrestres, marítimos y aéreos).

SEPTIMA.- "EL OPERADOR" puede contratar los servicios de maniobras, servicios marítimos y portuarios y demás servicios conexos, entendiéndose por éstos los servicios intermodales como son el arrendamiento de equipo de arrastre, chasis, generadores, unidades de refrigeración, renta de bodegas, patios o instalaciones de carga y descarga.

OCTAVA.- En el servicio de Transporte Multimodal de puerta a puerta, el recibo y entrega de las mercancías, los domicilios serán señalados por el "EL USUARIO".

NOVENA.- Las mercancías deberán ser trasladadas por medio de los contenedores con las medidas y características específicas para cada mercancía; deberán usarse en los modos de transporte que se utilicen.

DECIMA.- "EL OPERADOR" responderá por la pérdida total o parcial de las mercancías o bienes.

DECIMA PRIMERA.- "EL OPERADOR" reponderá por los daños y averías que sufran las mercancías.

DECIMA SEGUNDA.- "EL OPERADOR" responderá por la demora en viaje.

DECIMO TERCERA.- "EL OPERADOR" no será responsable de las pérdidas, daños o averías o de las demoras de las mercancías cuando se deban a vicios ocultos de los mismos, o bien como consecuencia de caso fortuito o de fuerza mayor.

DECIMO CUARTA.- "EL OPERADOR" podrá reclamar al "USUARIO" indemnización por todo daño que le resulte de inexactitud o insuficiencia en los datos que le hayan proporcionado para el transporte de mercancías.

DECIMO QUINTA.- Ambas partes deberán notificarse por escrito, la revocación que hagan del mandato o mandatos conferidos a cualquiera de sus mandatarios.

DECIMO SEXTA.- El presente Contrato tendrá una duración indefinida, pero - cualquiera de las partes lo podrá dar por terminado aviso previo dado por escrito con 30 días de anticipación.

DECIMO SEPTIMA.- Por todo lo previsto en este Contrato, las partes se remiten a las disposiciones aplicables del Código de Comercio, así como el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional de los tribunales competentes de la Ciudad de México, con renuncia expresa al fuero que en razón de su domicilio tuvieren, presente o futuro.

El presente Contrato de Transporte Multimodal Internacional mediante el uso de Contenedores se hace constar en _____ ejemplares autógrafos de los cuales uno quedará en poder de el "USUARIO" y los restantes en el del "OPERADOR" y se firma en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los _____ días del mes de _____ de 19 _____.

EL OPERADOR

EL USUARIO

TESTIGOS

CAPITULO QUINTO

C O N C L U S I O N E S

V. CONCLUSIONES

P R I M E R A

El Contrato es un acuerdo de voluntades entre dos o más personas para producir o transmitir derechos y obligaciones.

Para que el Contrato exista necesita de dos elementos que son: Elementos de Existencia y Elementos de Validez, los cuales le dan vida jurídica.

Los elementos de existencia son: el consentimiento, el objeto y en ocasiones la solemnidad, si llegara a faltar alguno de ellos el Contrato será declarado inexistente doctrinariamente y nulo procesalmente.

Los elementos de validez son: la capacidad legal de las partes, la ausencia de vicios del consentimiento, la licitud en el objeto y la forma que prevea en cada caso la norma jurídica.

S E G U N D A

El Contrato de Transporte es aquel por virtud del cual una persona física o colectiva a la cual se identifica como porteador se obliga mediante el pago de un precio a trasladar de un lado a otro cosas o personas mediante una tracción adecuada ya sea por tierra, agua o aire.

Siendo sus características más sobresalientes el de la tipicidad, nominado, formal, bilateral, oneroso, comutativo, de tracto sucesivo.

El Contrato de Transporte surge generalmente como Contrato de Adhesión.

T E R C E R A

En cuanto a la naturaleza jurídica el Contrato de Transporte, está íntimamente ligado al Derecho Privado en base al acuerdo de voluntades que surgen entre particulares, al Derecho Público por la relación de ese -

acuerdo de voluntades con la autoridad en una relación de Supra a Inferior y al Derecho Social ya que el usuario como un ente desprotegido se le generan normas proteccionistas.

C U A R T A

Ahora bien, el Contrato Terrestre de Personas es aquel por virtud del cual el transportista o porteador persona física o moral se obliga mediante un precio a transportar o trasladar a una persona o viajero y su equipaje que llevare, de un punto a otro, mediante el medio de tracción - adecuado.

Q U I N T A

La principal responsabilidad del transportista es trasladar al viajero incólume, respetando horarios de salida y llegada; así como de los itinerarios ya establecidos, además de contratar e insertar en el boleto - la leyenda de que el viajero se encuentra asegurado.

S E X T A

El Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías es aquel por virtud del cual una persona física o moral llamada porteador; se obliga a transportar mediante un precio, objetos o mercancías de otra persona física o moral llamada cargador por medio de tracción adecuada y entregando - la mercancía al mismo cargador o a un tercero que se le llama consignatario.

S E P T I M A

La actividad del transporte puede realizarse por persona física - o bien por persona moral en donde encuadra la empresa mercantil del trans-

porte de mercancías a la cual se entiende como la organización económica, onerosa, lucrativa que en combinación de elementos personales y reales para producir o realizar intercambio de bienes o de servicios destinados al mercado en general.

O C T A V A

Las empresas de transportes que quieren explotar un servicio de esta naturaleza han de obtener la concesión o permiso del Ejecutivo Federal por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con sujeción a los preceptos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos.

N O V E N A

La Empresa mercantil de transportes debe estar constituida como una Sociedad Mercantil conforme a la leyes de nuestro país, con la cláusula de exclusión de extranjeros.

Los títulos representativos del capital deberán ser poseídos por mexicanos.

En cuanto a las tarifas, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes creará una comisión consultiva de tarifas en donde aprobarán, revisarán, modificarán, cancelarán o registrará los itinerarios, horarios, reglamentos de servicio, tarifas y demás documentos que los prestadores de servicios sometan a su estudio.

D E C I M A

La operación de los diferentes medios de transporte constituye un factor fundamental de integración política, social, económica y cultural de la Nación.

Por aquello requiere de la modernización del transporte, con el objetivo fundamental de lograr que los servicios sean suficientes, de calidad y se presten con eficiencia.

D E C I M A P R I M E R A

En el transporte se buscan simultáneamente dos objetivos; el primero, de eficiencia interna, calidad y capacidad de los servicios; y el segundo, de desarrollo del transporte multimodal mediante una mejor coordinación entre los ferrocarriles, el autotransporte, el transporte marítimo y el aéreo.

D E C I M A S E G U N D A

Por ello se entiende al Transporte Multimodal como el traslado - de mercancías interrelacionando diversos medios de transporte, utilizando el Contrato de Transporte Multimodal, regulado en el Reglamento para el - Transporte Multimodal Internacional de fecha 7 de julio de 1989.

D E C I M A T E R C E R A

En la realización del presente Transporte Multimodal tiene gran importancia el uso de Contenedores que son cajas metálicas destinadas a - guardar y conservar intactas mercancías y efectos; estos contenedores tienen características especiales, en cuanto a medidas que para unitarizar - son de 40' a nivel mundial y el cual representa un problema porque no en - todas partes se maneja la misma medida y esto provoca serios conflictos en - tre los transportistas, ya que tienen que hacer modificaciones a sus unida - des.

D E C I M A C U A R T A

El Transporte Multimodal se lleva a cabo por medio de Empresas - Operadoras del Transporte Multimodal que tienen sus autorizaciones, requisi - tos y demás trámites en el Reglamento para el Transporte Multimodal.

La Empresa Operadora del Transporte Multimodal tiene que cubrir con requisitos especiales para poder funcionar, como son: Estar constituida conforme a las leyes mexicanas, con cláusula de exclusión de extranjeros, con acciones o aportaciones que integran el capital social, deberán ser nominativas; tener suficiente capacidad técnica, comercial y económica; además que los integrantes deberán ser concesionarios o permisionarios de un modo de transporte, deberán estar representados dentro de la sociedad por lo menos dos modos de transporte; Contratar un Seguro para garantizar la responsabilidad en la operación del Transporte Multimodal.

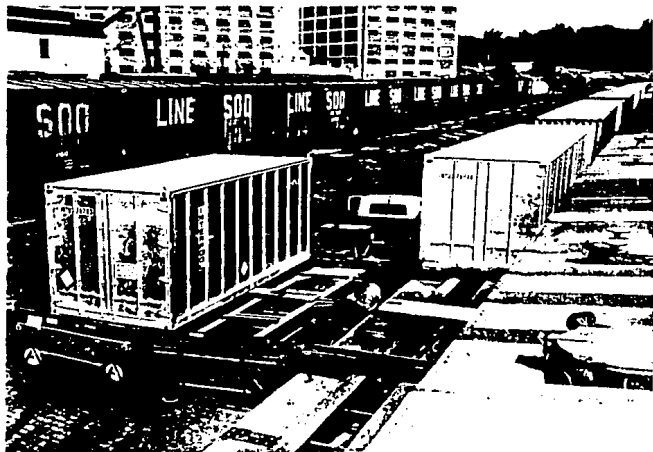
D E C I M A Q U I N T A

El Contrato de Transporte Multimodal es aquel por virtud del cual un operador de transporte multimodal internacional se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar el transporte multimodal de mercancías y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de este contrato.

D E C I M A S E X T A

Necesitamos prepararnos más y profundamente para un mejor desempeño en el desarrollo del Transporte a nivel Internacional, como es el caso del Transporte Multimodal.

A P E N D I C E S

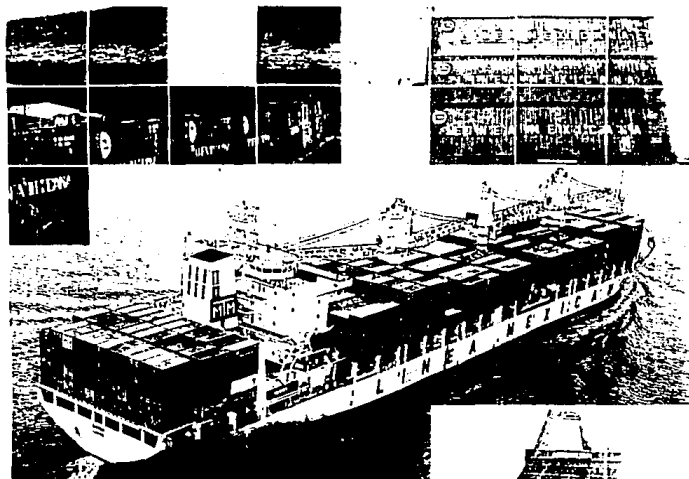


APENDICE I

Contenedor.

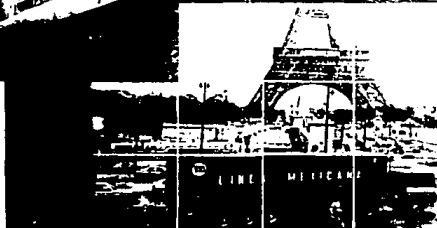
Caja metálica con medidas y proporciones específicas.

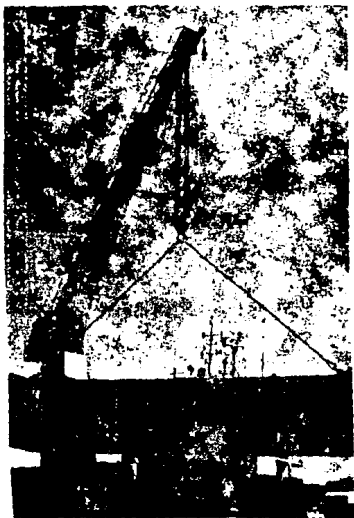
APOYAMOS EL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO CON EL MUNDO



APENDICE II

Transporte Multimodal Internacional mediante el uso de Contenedores combinando diversos nexos de transporte. (Ferroviario, Autotransporte y Marítimo).





APENDICE III

Autotransporte de Carga mediante
el uso de Contenedores.





SERVICIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

APENDICE IV

Transporte Marítimo mediante el uso de Contenedores.

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

- 1.- ARIAS, José. Contratos Civiles, Teoría y Práctica. Tomo I. Compañía Argentina de Editores. Buenos Aires. 1939.
- 2.- ARCE GARGOLLO, Javier. Contratos Mercantiles Arpícos. Editorial Trillas, S. A. México. 1985.
- 3.- ASPECTOS TÉCNICOS DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DE GRANDES CONTENEDORES. Naciones Unidas, Nueva York. 1974.
- 4.- BALDO DEL CATAÑO, Vicente. Conceptos Fundamentales del Derecho. Editores Boixareo, Barcelona Marcombo. 1980.
- 5.- BARRERA GRAF, Jorge. Instituciones de Derecho Mercantil. Generalidades. Derecho de la Empresa. Sociedades. Editorial Porrúa, S. A. México. 1989.
- 6.- BARRERA GRAF, Jorge. Las Sociedades en Derecho Mexicano. Editada por la UNAM. México. 1983.
- 7.- BARRERA GRAF, Jorge. Tratado de Derecho Mercantil. Editorial Porrúa, S. A. México. 1957.
- 8.- BAUCHE GARCÍADIEGO, Mario. La Empresa. Editorial Porrúa, S. A. Segunda Edición. México. 1983.
- 9.- BEJARANO SANCHEZ, Manuel. Obligaciones Civiles. 3a. Edición. Harla, S. A. México. 1984.
- 10.- BROSETA PONT, Manuel. Manual de Derecho Mercantil. Editorial Tecnos. España. 1974.
- 11.- CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Mercantil. Editorial Herrero, S. A. México. 1984.
- 12.- COMBALIA PENA, Ramón. Tratado Práctico de Sociedades Anónimas. Editorial Teide. Barcelona. 1952.
- 13.- COMISION NACIONAL MEXICANA DEL CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES. Temas Ferroviarios. Revista Técnica. Edición Especial IV. México. 1991.
- 14.- CONTAINER SHIPPING. Volume II. Editorial Alphaprint, Fareham, Hampshire. Inglaterra. 1982.
- 15.- DE PINA VARA, Rafael. Derecho Mercantil Mexicano. Elementos de Derecho Mercantil Mexicano. Editorial Porrúa, S. A. Décimo octava Edición. México. 1985.

- 16.- DIAZ BRAVO, Arturo. Contratos Mercantiles. Editorial Harla, S. A. Tercera Edición. México. 1989.
- 17.- "EL TRANSPORTE INTEGRAL DE CARGA Y SU PROYECCION AL SIGLO XXI". Editada por la AMIT. México. 1990.
- 18.- FRISH PHILIPP, Walter. La Sociedad Anónima Mexicana. Editorial Porrúa, S. A. México. 1989.
- 19.- GALINDO GARFIAS, Ignacio. Derecho Civil. Primer Curso. 10a. Edición. Editorial Porrúa, S. A. México. 1990.
- 20.- GARRIGUES, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Editorial Porrúa, S. A. Séptima Edición. México. 1989.
- 21.- GUTIERRES Y GONZALEZ, Ernesto. Derecho de las Obligaciones. 5a. Edición. Editorial Cajca, S. A. Puebla, Pue. México.
- 22.- HALPERIN, Isaac. Manual de Sociedades Anónimas. Editorial Roque de Palma, Buenos Aires. Argentina. 1958.
- 23.- LOZANO NORIEGA, Francisco. Cuarto Curso de Derecho Civil. Contratos. Editada por la Asociación Nacional del Notariado Mexicano, A. C. Quinta Edición. México. 1990.
- 24.- MANTILLA MOLINA, Roberto L. Derecho Mercantil. Editorial Porrúa, S. A. Vigésima Cuarta Edición. México. 1984.
- 25.- MARTORELL, Ernesto Eduardo. Sociedades Anónimas. Editorial de Palma. Buenos Aires, Argentina. 1988.
- 26.- MENENDEZ MENENDEZ, Aurelio. El Contrato de Remolque. Editorial Tecnos. Madrid, España. 1964.
- 27.- OLVERA DE LUNA, Omar. Contratos Mercantiles. Editorial Porrúa, S. A. México. 1982.
- 28.- ORTIZ URQUIDI, Raúl. Derecho Civil. Editorial Porrúa, S. A. Tercera Edición. México. 1986.
- 29.- PROGRAMA NACIONAL DE MODERNIZACION DEL TRANSPORTE 1989-1994. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1989.
- 30.- RICO SARRIO, José. Transportes, Juntas Detasas o Tribunales de Comercio para las... Barcelona Bosh. 1940.
- 31.- RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Editorial Porrúa, S. A. Décimo Séptima Edición. México. 1983.
- 32.- RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Tratado de Sociedades Mercantiles. Editorial Porrúa, S. A. México. 1979.

- 33.- ROJINA VILLEGAS, Rafael. Compendio de Derecho Civil IV. Contratos. Editorial Porrúa, S. A. Décimo octava Edición. México. 1987.
- 34.- SANCHEZ MEDAL, Ramón. De los Contratos Civiles. Editorial Porrúa, S. A. Cuarta Edición. México. 1978.
- 35.- TENA, Felipe de J. Derecho Mercantil Mexicano. Editorial Porrúa, S. A. Décima Edición. México. 1980.
- 36.- VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Contratos Mercantiles. Editorial Porrúa, S. A. Tercera Edición. México. 1989.
- 37.- ZAMORA Y VALENCIA, Miguel Ángel. Contratos Civiles. Editorial Porrúa, S. A. Segunda Edición. México. 1989.

DICCIONARIOS Y TEXTOS ENCICLOPÉDICOS

- 38.- DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Real Academia Española. Editorial Talleres Gráficos de la Editorial Espasa Calpe, S. A. Vigésima Edición. Madrid, España. 1984.
- 39.- DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Universidad Nacional Autónoma de México. Editorial Porrúa, S. A. Segunda Edición. Revisada y aumentada. México. 1987.
- 40.- ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA. Editorial Bibliográfica Argentina, S. de R. L. Primera Edición. Buenos Aires, Argentina. 1957.

LEGISLACION

- 1.- Código de Comercio y Leyes Complementarias. Editorial Porrúa, S. A. México. 1989.
- 2.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Comentada. Serie de Textos Jurídicos. Edición Unica. México 1990.
- 3.- Ley de Vías Generales de Comunicación. Editorial Porrúa, S. A. Vigésima Edición. México. 1991.
- 4.- Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores. Diario Oficial de la Federación del 6 de julio de - 1979.