

00721
789
1

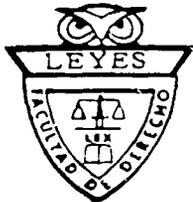


UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

COMPATIBILIDADES E INCOMPATIBILIDADES DE LA
REGULACION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL
DE COSAS CON EL DE PERSONAS.

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADA EN DERECHO
P R E S E N T A :
R U T H R O M E R O S O L I S



ASESOR: LIC. GERARDO RODRIGUEZ BARAJAS

MEXICO, D. F.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2003



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta 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.

A DIOS:

**Por darme la vida,
una maravillosa familia y
permitirme estudiar una
carrera profesional.**

A MIS PADRES Y HERMANOS:

**Con todo mi cariño, respeto y amor
mi eterno agradecimiento
por su valioso apoyo incondicional.**

A TODOS AQUELLOS:

**Que han estado presentes
en el transcurso de mi vida,
gracias por su apoyo.**

**A NUESTRA ALMA MATER:
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**
Mi amor, respeto y gratitud por permitir formarme en sus
aulas como profesionista.

A MI ASESOR:
Lic. Gerardo Rodríguez Barajas
Mi respeto, agradecimiento y admiración
por su paciencia, comprensión y
sabios consejos en la realización
de este trabajo.

A TODOS MIS PROFESORES:
Gracias por compartirme
sus valiosos conocimientos.

COMPATIBILIDADES E INCOMPATIBILIDADES DE LA REGULACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL DE COSAS CON EL DE PERSONAS

Abreviaturas..... I
Introducción..... II

CAPITULO I

1. Aspectos generales del contrato de transporte

1.1 Origen e importancia del transporte..... 1
1.2 Evolución del transporte de simple hecho a contrato..... 5
1.3 Definición..... 7
1.4 Naturaleza jurídica..... 8
1.5 Tipos de contrato de transporte..... 9
 1.5.1 Según la legislación que los regula..... 9
 A) Contrato de transporte administrativo..... 10
 B) Contrato de transporte civil..... 10
 C) Contrato de transporte mercantil..... 11
 1.5.2 Según el medio a través del que se realiza el transporte..... 12
 A) Aéreo..... 13
 B) Fluvial..... 13
 C) Marítimo..... 14
 D) Terrestre..... 14
 1.5.3 Según el bien a transportar..... 15
 A) Transporte de cosas..... 15
 B) Transporte de personas..... 16
1.6 Características del contrato de transporte..... 18

CAPITULO II

2. El contrato de transporte mercantil

2.1 Concepto..... 19
2.2 Mercantilidad del contrato de transporte..... 20

2.3 Tipos de transporte mercantil.....	23
2.3.1 Transporte de cosas.....	24
2.3.2 Transporte de personas.....	25
2.4 Elementos del contrato de transporte mercantil.....	25
2.4.1 Elementos personales.....	25
2.4.2 Elementos reales.....	28
2.4.3 Elementos formales.....	28
2.5 Disposiciones aplicables al contrato de transporte mercantil.....	29
2.5.1 Disposiciones legislativas.....	29
A) Código de comercio.....	30
B) Código civil.....	47
C) Ley de vías generales de comunicación.....	59
2.5.2 Jurisprudencia.....	67

CAPITULO III

3. Transporte mercantil de cosas

3.1 Concepto.....	71
3.2 Elementos personales.....	72
3.2.1 Cargador.....	73
A) Derechos.....	74
B) Obligaciones.....	75
3.2.2 Porteador.....	76
A) Derechos.....	78
B) Obligaciones.....	78
C) Responsabilidades.....	80
3.2.3 Consignatario.....	81
A) Derechos.....	82
B) Obligaciones.....	83
3.3 Elementos reales.....	84
3.3.1 El precio.....	85
3.3.2 Los bienes.....	87

- 3.4 Elementos formales..... 88
 - 3.4.1 Carta de Porte..... 88
- 3.5 Contenido obligacional..... 97
 - 3.5.1 Relación entre cargador y porteador..... 97
 - 3.5.2 Relación entre porteador y consignatario..... 98
 - 3.5.3 Relación entre cargador y consignatario..... 99
- 3.6 Rescisión del contrato de transporte..... 99
 - 3.6.1 Por voluntad del cargador..... 99
 - 3.6.2 Por causa de fuerza mayor..... 100
 - 3.6.3 Por pérdida de la cosa..... 100

CAPITULO IV

4. Compatibilidades e incompatibilidades de la regulación del contrato de transporte mercantil de cosas con el de personas

- 4.1 Transporte mercantil de personas..... 102
 - 4.1.1 Concepto..... 102
 - 4.1.2 Elementos personales..... 104
 - A) Pasajero (viajero)..... 104
 - B) Transportista..... 110
 - 4.1.3 Elementos reales..... 116
 - A) El precio..... 116
 - B) El destino o recorrido..... 121
 - 4.1.4 Elementos formales..... 121
 - A) El boleto de asiento..... 121
- 4.2 Compatibilidades de la regulación entre el transporte mercantil de cosas y personas..... 124
- 4.3 Incompatibilidades de la regulación entre el transporte mercantil de cosas y personas..... 127

CONCLUSIONES..... 130

BIBLIOGRAFIA..... 133

ABREVIATURAS.

C. Ci.	Código civil federal.
C. Co.	Código de comercio.
Cfr.	Confróntese a.
Infra.	Debajo.
L.A.C.	Ley de aviación civil.
L.C.P.A.F	Ley de caminos, puentes y autotransporte federal.
L.N.	Ley de navegación.
L.T.	Ley de transporte en el Distrito Federal.
L.V.G.C.	Ley de vías generales de comunicación.
Ob. cit.	Obra citada.
Pag.	Página.
Pags.	Páginas.
R.A.F.S.A.	Reglamento de autotransporte federal y servicios auxiliares.
R.T.C.F.	Reglamento de tránsito en carreteras federales.
Supra.	Arriba.

INTRODUCCIÓN.

La necesidad de transportar personas y objetos es obvia. Bástenos considerar, entre otros factores, las diferencias sustanciales existentes en la superficie, así como en el subsuelo del globo terráqueo, la gran variedad de climas, la diversidad de latitudes de los lugares habituales y las notorias diferencias de aptitudes de las diversas personas, determinantes de una variedad inmensa de productos que tendrían que consumirse en el propio lugar de su origen si se prescindiese de su traslado, lo cual es absolutamente imposible desde todos los puntos de vista. De ahí la necesidad de llevarlos de un punto a otro.

El comerciante que traslada mercaderías hasta las regiones más apartadas; el turista que necesita del descanso y de la distracción de un viaje; el enfermo que va hasta el médico o el hospital, en su propio país o en centros extranjeros; el trabajador, que necesita transportarse para asistir a su diaria labor; en fin, todas estas personas usan siempre los vehículos que les ofrecen los medios modernos de transporte, para cumplir su misión. Y es precisamente tal operación de cambio de un sitio a otro de personas u cosas lo que viene a darle al transporte su nota diferencial y estratégica.

El desarrollo, cada día más creciente, de la economía industrial moderna, ha hecho del transporte de personas una de las empresas más productivas, más generalizadas y más útiles del mundo. Pero, así mismo, el transporte ha venido a ser desgraciadamente, una fuente de accidentes fatales en que el hombre siempre lleva la peor parte.

Cuando por impericia del conductor, defecto del vehículo u otra causa, un accidente se produce, el viajero experimentará, casi siempre, dos órdenes de daños: las pérdidas pecuniarias, perjuicio material exactamente reparable; y las heridas y golpes a su integridad física, daño moral estrictamente irreparable. Toda

la cantidad de dinero que pudiera acordársele por el perjuicio moral sufrido no devolverá su miembro roto o su vigor primero, ni a las carnes destrozadas su flexibilidad, y es el caso que se debe acudir a diversas leyes que regulan el transporte de personas, ya que si bien es cierto existen diversas autoridades federales y locales que han regulado al respecto, también es cierto que el Código de Comercio es deficiente y por demás omiso al regular determinadas cuestiones al respecto del transporte de personas, toda vez que dicha legislación pretende aplicarle al transporte de personas, diversas disposiciones que sólo pueden ser aplicadas en tratándose del transporte de cosas.

Siendo ésta la razón de la existencia del presente trabajo, en la que primeramente realizo un análisis comparativo entre lo que es el transporte de cosas y lo que es el transporte de personas, para después poder determinar que disposiciones del Código de Comercio son aplicables para el transporte de cosas y para el transporte de personas, así como el análisis de aquellas disposiciones que son aplicables para el transporte de cosas, pero inaplicables al transporte de personas, que crean una enorme laguna en la regulación del transporte de personas y que debe ser suplida por otras legislaciones.

Finalmente y vista la inaplicabilidad de determinadas disposiciones al transporte de personas propongo diversas modificaciones a la legislación mercantil, en materia de este tipo de transporte, así como una organización lógica de las disposiciones que ya se encuentran contenidas en el Código de Comercio vigente, pues para el legislador es sencillo establecer disposiciones sin ningún orden lógico ni sistemático.

COMPATIBILIDADES E INCOMPATIBILIDADES DE LA REGULACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL DE COSAS CON EL DE PERSONAS.

CAPÍTULO I

1. ASPECTOS GENERALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

1.1 Origen o importancia del transporte

Puedo afirmar que desde la aparición del hombre sobre el planeta, éste trató de encontrar el modo de trasladar diversos productos que obtenía de las actividades que realizaba como la caza, la pesca, para consumo propio, y es así que en el momento en que el hombre deja su vida nómada, y se vuelve un ser sedentario, con la aparición de la agricultura creó centros de convivencia fijos, en lugares permanentes y determinados, e impulsados por la necesidad de intercambiar productos que tenía en exceso, "correspondiendo así al tráfico de mercancías, las cuales no suelen venderse en el mismo mercado en que se adquieren, sino en otros diferentes, a donde es preciso transportarlas"¹, buscando así diversos medios para transportar dichos productos, primero cargándolos sobre su espalda, o arrastrando los productos, situación que veía muy agobiante, pues se trataba de productos pesados y de distancias largas, al paso del tiempo el hombre busca domesticar y domar a los animales que tomaba como presa, para que tiempo después fueran los lomos de estos animales los que servirían como medio para transportar así sus productos.²

"De este modo puede enunciarse, pero no asegurarse que entre aquellos primeros animales se encuentran el perro, el buey, el asno, el elefante, el camello, el dromedario, animales que entre otros en la actualidad (salvo el dromedario) el

¹ GARRIGUES, Joaquín. "Curso de Derecho Mercantil". Novena edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1998. Pag. 199

² Cfr. Nueva Enciclopedia Temática. Editorial Mexicana S.A. de C.V. Tómo 6. Quinta edición. México. 1967. Pag. 356

hombre sigue empleando como medio para transportar tanto cosas, como personas".³

Al paso del tiempo y aún existiendo animales de carga no hubo impedimento alguno para que en algunos otros pueblos o civilizaciones se ocupara como medio para transportar, cosas, personas y hasta incluso para el tiro de vehículos a otras personas llamadas esclavos.

Con el paso del tiempo al hombre se le ocurrió "...poner la parte redonda de un tronco en la unión de dos varas de un bastidor en forma de V"⁴, siendo así el origen de lo que hoy conocemos como carretilla. Posteriormente no se sabe con certeza quien descubrió la rueda pero lo que es cierto es que en las tumbas de los egipcios aparecen pintadas escenas de su manera de vivir, y se aprecia que ya poseían vehículos con ruedas, así pues con el descubrimiento de la rueda se veía como un adelanto para el más rápido desplazamiento de los productos que se buscaba desplazar, pero no fue así pues seguía siendo complicado ya que no existían buenos caminos por donde desplazar las ruedas. Así pues y con la existencia de diferentes países, se buscó "el traslado en el espacio de los bienes producidos en un país a otro, en donde – por distintos motivos – se carece total o parcialmente de ellos, vienen a constituir la función económica del transporte, razón por la cual cuanto más económico y seguro resulte éste, mayor será el flujo de bienes y consiguientes utilidades resultantes".⁵ Es hasta a fines del siglo XVIII con la creación de la máquina de vapor cuando el hombre se ve liberado de utilizar su propia energía física o la de ciertos animales en el transporte, pues la energía sería suministrada por un medio mecánico por más superable que todos los primeros medios utilizados para transportar, surgiendo así el primer ferrocarril, el cual fue inaugurado el 25 de septiembre de 1825, que tenía como ruta de Stockton

³ Enciclopedia Ilustrada Cumbre. Editorial Cumbre S.A. Tomo 13. México. 1971. Pag. 232

⁴ Nueva Enciclopedia Temática. Ob. cit. Pag. 360

⁵ LÓPEZ CABANA, Roberto M. "Contratos Especiales en el Siglo XXI". Editorial Abeledo – Perrot. Buenos Aires. 1999. Pag. 325

a Darlington transportando pasajeros y mercancías, quedando de evidencia la reducción de costos del transporte.⁶

Posteriormente la revolución de los transportes en el siglo XIX para la agricultura significó la posibilidad de encontrar nuevos mercados, para las ciudades significó la limitación de la crisis de provisionamiento; y para la industria su concentración cerca de los puntos de llegada de las materias primas.⁷ Ofreciéndose así el transporte como un acto accesorio o complementario de la compraventa, o sea del acto mercantil consecutivo por excelencia.

Posteriormente surge el transporte con motor de combustión interna, recibiendo el nombre de automóvil, y es en el momento en que Henry Ford logra ponerlo al alcance de todas las personas, siendo así que en 1828 en Inglaterra y una vez creado en forma este vehículo de combustión interna, se organiza el primer servicio regular de transporte de pasajeros entre dos ciudades separadas por una distancia de 15 kilómetros, en un tiempo de cuarenta y cinco minutos aproximadamente, haciendo cuatro viajes diarios, teniendo mucha aceptación entre los pobladores de estas ciudades, y habiendo transportado durante el mes de febrero a junio del año 1831 a más de 300 pasajeros, por lo que fue un éxito la creación del automóvil, estando ya en competencia con las compañías ferrocarrileras.

Así pues en el año 1889 y una vez realizados los diversos avances en el motor de explosión éste permite sea aplicado a la tracción de los automóviles, por lo que este sistema fue utilizado en un ómnibus que corría sobre rieles en la ciudad de París, siendo este el momento en que empieza la utilización de los motores de gasolina aplicados a los automóviles, de ahí que a todos aquellos vehículos de

⁶ Gran Enciclopedia Larousse. Tomo X. Editorial Planeta S.A. Barcelona España. 1967. Pag. 337

⁷ Enciclopedia Ilustrada Cumbre. Ob. cit. Pag. 239

gran capacidad que sirven para transportar personas de un lugar a otro se les conociera como Ómnibus (de la palabra latina que significa "para todos").⁸

Por otro lado por lo que hace a los continentes Europeo y Americano, los hombres de ciencia creían que el transporte evolucionaría sólo con la aplicación de la electricidad. El perfeccionamiento del automóvil fue causa y consecuencia de la demanda de éste.

Por lo que hace a la evolución del transporte en México, tenemos en sus orígenes y dada la naturaleza de la geografía y el medio ambiente que rodeaba a México, surgen las canoas, trajineras o chalupas, medio de transportación por agua, de igual modo podemos aseverar que todo aquello que no era transportado por agua era transportado a costas.⁹ Desde un principio a los cargadores se les denominaba con el nombre de Tameme, que desde pequeños se les acostumbraba a ese ejercicio. La carga era solamente de dos anobas y de cinco leguas la jornada, pero llegaban a viajar hasta 80 o 100 a menudo por montes y quebradas, el transporte del algodón y del maíz u otros objetos, lo llegaban a realizar en una caja de tejido de caña y cubierta de cuero denominada Petlacalli, sujeta en la frente por medio de un Mecapilli o correa.¹⁰ Las condiciones físicas de nuestro suelo significó por mucho tiempo un obstáculo para realizar vías de comunicación, por lo que a la llegada de los conquistadores éstos sólo veían veredas y senderos, siendo hasta este momento cuando se conocieron en México, los animales de carga, pues los españoles trajeron bestias de tiro, así como la rueda, el arado y es así al paso del tiempo que en 1850 con la inauguración del primer tramo de ferrocarril, el cual recorría del Puerto de Veracruz a un lugar llamado "El Molinito", y fue hasta el año de 1873 cuando se logró extender este tramo para llegar a la Capital de la República.

⁸ Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado. Tomo 8. Editorial Reader's Digest México S.A. de C.V. 1986. Pag. 2723

⁹ ROMERO, Héctor Manuel. "Historia del Transporte en la Ciudad de México: de la Trajinera al metro". Editorial Fondo de Cultura Económica. México. 2000. Pag. 35

¹⁰ Enciclopedia de México. Tomo XII. Editorial. Mexicana S.A. de C.V. Ciudad de México-1977. Pag.206

En los orígenes del autotransporte mexicano se introdujo el automóvil primero como automóvil de vapor y al poco tiempo con el motor de gasolina, teniendo primero la categoría de automóvil de lujo, durando en esta categoría por mucho tiempo debido a la dificultad técnica de conducción y reparación.

De lo anterior puedo determinar que el transporte de personas, cosas y noticias es un fenómeno indispensable en todo país civilizado, de ahí la importancia del mismo.

1.2 Evolución de transporte de simple hecho a contrato

Originalmente el transporte fue un simple hecho, elevándose con posterioridad a la categoría de contrato. En un principio el mismo productor o comerciante trasladaba de un lugar a otro sus productos poniendo en juego su propia fuerza, o bien la de las personas que se encontraban bajo su dependencia, o la de los animales domésticos que lo auxiliaban en las labores de que se trata. Después, cuando sus propios recursos fueron insuficientes, tuvo la necesidad de valerse de terceras personas que le prestaran el servicio para que, previo convenio, se obligara a trasladar las mercancías y aún su misma persona, utilizando para éstos sus propios recursos para su transportación personal, y la de las cosas, y fue entonces cuando pasó a ser el transporte un verdadero acuerdo de voluntades. Para algunos autores el transporte fue inicialmente un hecho y sólo con posterioridad vino a constituir un contrato. "Fue un hecho sin ninguna consecuencia jurídica en todos aquellos casos en que el propio comerciante-conductor acarrea sus productos utilizando sus propias fuerzas, la de las personas que estaban bajo su dependencia o la de las bestias domésticas de su pertenencia".¹¹ Convirtiéndose en contrato cuando a causa del natural crecimiento del comercio, así como del número de artículos por transportar, ya no le bastaban

¹¹ LORENZO, Benito. "Manual de Derecho Mercantil". Tomo II. Tercera edición. Editorial Victoriano Suárez. Madrid. 1934. Pag. 758.

al comerciante sus propios medios, resultándole insuficientes, y no pudiendo efectuar el transporte por sí mismo, hubo de encargarlo a una tercera persona.

Las normas jurídicas reguladoras de este contrato generalmente las encontramos dentro del ámbito del derecho civil, y no es sino tiempo después cuando su importancia y desenvolvimiento han exigido un tratamiento especial.

Entre las primeras normas jurídicas donde tenemos la aparición de la regulación del transporte son las siguientes:

- Leyes Manú.
- Código Hamurabi.
- Las Ordenanzas de Bilbao en su capítulo XVIII
- El Consulado del Mar. En su capítulo LXXXIII.
- El Código de las costumbres de Tortosa (en España)
- El Código de Comercio Francés de 1807, conocido como Código de Napoleón libro I, Título VI, segunda Sección.
- El Código de Comercio Español de 1829.
- El Código de Comercio Alemán de 1861 en la Sección II, Título V, Libro IV
- El Código de Comercio Alemán de 1907 en la Sección VII, Libro III.
- El Código Lares de 1854. Es el Primer Código de Comercio Mexicano que contemplaba el transporte.¹²

Cabe mencionar que con anterioridad a la Revolución Francesa, el transporte terrestre tuvo muy poca importancia debido a la carencia de caminos, y al pésimo estado de los existentes que hacían posible únicamente el transporte al lomo de los animales de carga. Es por ello que las distintas legislaciones no se preocuparon por su reglamentación.

¹² ECHÁVARRI Y VIVANCO, José María. "Comentarios al Código de Comercio." Tomo III. Segunda edición. Editorial Andrés Martín S.A. Valladolid. 1930 Pags. 333 – 340.

1.3 Definición

Diversos tratadistas han definido el contrato de transporte como el contrato en virtud del cual un sujeto se obliga mediante un precio a transportar de un lugar a otro cosas o personas utilizando determinados medios.

Según el autor Oscar Vásquez del Mercado: "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 de transportación adecuado".¹³

De igual modo el reconocido jurista Joaquín Rodríguez Rodríguez lo define como: "Aquel contrato en virtud del cual una empresa se obliga a transportar cosas de un lugar a otro a cambio de una retribución".¹⁴

Por su parte el tratadista Ramón Sánchez Medal lo define como: "El contrato por el cual una persona que, sin dedicarse en forma habitual a realizar el servicio para el público, se obliga a trasladar de un lugar a otro, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua, o por aire, a personas, animales o mercaderías o cualesquiera otros objetos, a cambio de un precio llamado pasaje o flete, según los casos".¹⁵

Así mismo el autor Rafael Pina Vara al respecto expone: "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".¹⁶

¹³ VÁSQUEZ DEL MERCADO, Oscar. "Contratos Mercantiles." Séptima edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1997. Pag. 227

¹⁴ RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Joaquín. "Derecho Mercantil." Tomo II. Vigésima segunda edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1996. Pag. 217

¹⁵ SÁNCHEZ MEDAL, Ramón. "De los Contratos Civiles. Teoría General del Contrato. Contratos en Especial. Registro Público de la Propiedad." Décima edición. Editorial. Porrúa S.A. de C.V. México. 1998. Pag. 300

¹⁶ DE PINA VARA, Rafael. "Elementos de Derecho Mercantil Mexicano". Vigésima Quinta edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1996. Pag. 224

De igual modo el jurista Ricardo Treviño García lo define de la siguiente manera: "El contrato de transporte es aquel en virtud del cual una persona llamada, porteador, se obliga a trasladar por tierra, por agua, o por aire, a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, mediante el pago de una remuneración que le debe proporcionar otra persona, la cual recibe el nombre de cargador o viajero".¹⁷

De lo anterior procedo a definir al contrato de transporte de cosas como aquel a través del cual dos sujetos uno denominado transportista o porteador se obliga para con otro denominado cargador mediante un precio cierto a trasladar de un lugar a otro los bienes que el cargador le encomiende al porteador.

1.4 Naturaleza jurídica

Nuestro Código Civil para el Distrito Federal en su apartado 2646 define el contrato de transporte expresando: "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 cualesquiera otros objetos: si no constituye un contrato mercantil, se registrá por las reglas siguientes":

Al respecto cabe mencionar que el contrato de transporte en el Código Civil, se encuentra regulado en el LIBRO CUARTO, SEGUNDA PARTE, TÍTULO X, CAPITULO IV denominado DE LOS PORTEADORES Y ALQUILADORES, luego entonces de ahí que la naturaleza jurídica del contrato que nos ocupa fué primeramente considerado como un servicio de arrendamiento o alquilamiento, "más sin embargo cabe señalar que la intención del legislador, puede conformar una modalidad del contrato de transporte consistente en el hecho de que se

¹⁷ TREVIÑO GARCÍA, Ricardo. "Los Contratos Civiles y sus Generalidades." Quinta edición. Editorial Mc. Graw Hill. México. 1995. Pag. 505

prescinde de los servicios personales del porteador o de sus subordinados para hacer que el propio cargador asuma la responsabilidad de la conducción.”¹⁸

Por otro lado el Código de Comercio al señalar en el artículo 269 los requisitos de la carta de porte, considera como uno de ellos la estipulación del precio que debe recibir el porteador a cambio del servicio que presta.

Para la doctrina ha sido muy discutida la naturaleza jurídica, pues una parte de esta ha considerado como una subespecie del arrendamiento de servicio o del arrendamiento de obra, para calificar su esencia tomando en cuenta que, la entrega de las mercancías que realiza el cargador al porteador no constituye el momento de perfeccionamiento del contrato, sino que es simplemente un acto de su ejecución.¹⁹

De lo anterior puedo resumir diciendo que el contrato de transporte de cosas o de personas es un contrato consensual, bilateral, conmutativo y oneroso, por medio del cual el porteador se obliga, por un precio cierto y determinado a realizar el traslado de una cosa material de un lugar a otro, bajo su cuidado.

1.5 Tipos de contrato de transporte

Para poder entender el contrato de transporte es necesario precisar que existen diversas clasificaciones del contrato de transporte, una primera clasificación la encontramos según la legislación que los regula, una segunda clasificación los es según el medio que se utiliza para realizar la transportación, y una tercera y última clasificación la encontramos según el bien objeto de la transportación.

1.5.1 Según la legislación que los regula

¹⁸ Código civil comentado por el Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, Tomo V. Editorial Miguel Ángel Porrúa S.A. Pag. 250

¹⁹ cfr. Rodríguez Rodríguez, Joaquín. Ob. cit. Pag. 214.

Como ya he mencionado existen diversas clasificaciones del contrato de transporte así pues comenzaremos con esta primera clasificación.

En nuestra legislación mexicana el contrato de transporte ha sido objeto de regulación de diversas materias, esto es que no sólo está regulado en el Código Civil del Distrito Federal, Código Civil Federal, y Códigos Civiles de los Estados sino que también ha estado regulado en el Código de Comercio vigente, así como en la Ley de Vías Generales de Comunicación, por lo que es necesario hacer mención a parte de esa legislación siendo necesario integrar la siguiente clasificación:

- A) Contrato de transporte administrativo
- B) Contrato de transporte civil
- C) Contrato de transporte mercantil

A) Contrato de transporte administrativo

El contrato de transporte administrativo, también conocido como de empresa, la característica de este contrato es que para su existencia requiere una concesión o permiso del Estado, quien tiene además la facultad, de aprobar las tarifas con arreglo a las cuales debe tener verificativo el transporte, esto de acuerdo con el artículo 59 de la LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN, legislación que entre otras, tales como la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, Ley de Aviación Civil, Ley de Navegación, Ley de Transporte del Distrito Federal regulan este tipo de contrato de transporte.²⁰

B) Contrato de transporte civil

El contrato de transporte civil es aquel que se encuentra regulado en el Código Civil Federal, Código Civil para el Distrito Federal, Código Civil de cada estado de la República Mexicana, al respecto podemos señalar que el mismo se encuentra regulado en el Libro Cuarto, "De las obligaciones", Segunda parte "De las diversas

²⁰ *Infra*. Pags.13 a 17 de este mismo trabajo

especies de contratos", Título Décimo "Del contrato de prestación de servicios", Capítulo IV "De los portadores y alquiladores", que contempla en los artículos 2646 al 2665, el artículo 2646 establece: "El contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por aire a personas, animales mercaderías o cualesquiera otros objetos, si no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes".

En el contrato de transporte intervienen tres partes: El cargador, quien entrega las mercancías para su traslado, o a la persona que desea ser transportada, el porteador, que es la persona que realiza el transporte, y el consignatario, que es a quien deben entregarse los objetos transportados.

De la literalidad y estudiándose de manera aislada el artículo 2646, del código Civil del Distrito Federal puede entenderse el contrato de transporte como un contrato unilateral y gratuito, toda vez que se establece la obligación de una persona que verificará el transporte del bien, pero en ningún lado se establece obligación alguna por parte del viajero o cargador en pagar una cantidad o un precio.

Este tipo de contrato de transporte se obtiene primeramente por exclusión; cuando no sea mercantil, ni administrativo, y segundo cuando se realiza entre particulares, y por lo tanto se regirá por las disposiciones del Código Civil.

C) Contrato de transporte mercantil

Este tipo de contrato se encuentra regulado en el Código de Comercio en el Título Décimo, Capítulo I, del artículo 576 al artículo 604, y de manera especial por lo que hace a este tipo de contrato será abordado con más detenimiento en el capítulo siguiente, por el momento lo único que podemos decir al respecto es que el Código de Comercio lo define estableciendo: El Contrato de transporte por Vías terrestre o fluviales de todo género se reputarán mercantil:

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

De lo anterior es evidente que el contrato de transporte será considerado mercantil cuando se cumplan cualesquiera de las dos hipótesis antes mencionadas como puede ser que tenga por objeto bienes de comercio, o bien cuando quien realice el transporte haga de su actividad primordial y su modus vivendi, siendo esta una actividad o acto de comercio también regulado por el Código de Comercio en su artículo 75.

Siendo de igual modo aplicable al Contrato de transporte mercantil lo dispuesto en la Ley de Navegación, así como lo dispuesto por la Ley de aviación civil, ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal.

1.5.2 Según el medio a través del que se realiza el transporte.

En esta segunda clasificación no referimos al medio adoptado para llevar a cabo el fin principal del contrato de transporte que es el de trasladar de un lugar a otro las cosas o personas que tengan que transportarse, por lo que es bien sabido que existen cuatro medios por los que puede ser desplazado un objeto o una persona, ya sea por agua, al que llamaremos medio marítimo, por tierra, al que llamaremos terrestre, por cielo al que llamaremos aéreo, y uno más por río que llamaremos fluvial, esta clasificación quedará de la siguiente manera:

- A) Transporte aéreo.
- B) Transporte fluvial.
- C) Transporte marítimo.

Cabe mencionar que dada la diversidad de los medios de transporte, cada medio de transporte cuenta con normas particulares de tal suerte que por lo menos existe legislación aplicable al transporte aéreo, legislación aplicable al transporte marítimo, y otra más aplicable al transporte terrestre.

A) Transporte aéreo.

El transporte aéreo es aquel en el que el bien objeto del transporte se verificará por aire, este tipo de transporte se encuentra regulado en la LEY DE AVIACIÓN CIVIL, en sus artículos 49 y 55, así mismo cabe mencionar que dicha legislación en un artículo 49 nos habla del transporte de personas y en el artículo 55 nos habla del transporte de cosas, luego entonces es evidente que la Legislación aplicable al transporte aéreo regula de manera separada el transporte de cosas del transporte de personas.

Para el autor Eduardo Hamilton "el contrato de transporte aereo es aquel en virtud del cual uno se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas ajenas y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas."²¹

B) Transporte fluvial

Por lo que hace al transporte fluvial cabe mencionar que la palabra "fluvial proviene del latín fluvialis, de fluvius que significa río",²² por lo que en esencia se refiere al transporte que se lleva a cabo por los ríos o lagos, siendo esta la diferencia notoria con el transporte marítimo, pues este último se lleva a cabo por los mares y océanos, otra diferencia que encontramos con el transporte marítimo es que el transporte fluvial se rige por el derecho terrestre; según el caso, por el derecho civil, por el derecho mercantil o por la Ley de Vías Generales de Comunicación.

²¹ HAMILTON, Eduardo. "Manual de Derecho Aéreo". Editorial Universitaria. Santiago de Chile. 1960. Pag. 436

²² Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado. Ob. cit. Tomo 5. Pag. 1502

Así pues se puede definir como la conducción de personas o cosas a través de ríos y lagos, por medio de barcos de muy distinto tonelaje, generalmente reducido, y por motor, vela o remo, y hasta a la sirga.

Por último se puede decir este tipo de transporte se conocía como fletamento, y que dentro de este tipo de transporte se encuentra el lacustre.

C) Transporte marítimo

Este tipo de transporte es aquel que se verifica por agua entendiéndose únicamente por mar y el mismo se encuentra regulado por la LEY DE NAVEGACIÓN en sus artículos 98 y 106, esto es debido a que igual que la ley de Aviación Civil regula de manera separada el transporte de mercancías y el de personas, por lo que podemos mencionar que el transporte de cosas se regula en el artículo 98 y por lo que hace al transporte de personas este se regula en el artículo 106, artículos que posteriormente se detallarán.

D) Transporte terrestre

Por lo que hace a este tipo de contrato el mismo es aquel que se verifica por tierra, pudiendo ser por ferrocarril o por carretera y este se encuentra regulado en múltiples legislaciones, como lo es el Código de Comercio, Ley de Vías Generales de Comunicación, así como en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, y en el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos. Al respecto cabe mencionar que por lo que hace al orden de aplicabilidad de la legislación el Código de Comercio es aplicado de manera supletoria a todas las demás disposiciones, y por otro lado el Código de Comercio dedica un Capítulo completo al contrato mercantil de transporte terrestre o fluvial, para el cual no puede ser aplicable supletoriamente las demás disposiciones, por lo que entonces podemos considerar que al transporte terrestre le son aplicables dos tipos de legislación de manera total y completamente independientes, por un lado la legislación mercantil, y por otro la legislación administrativa.

1.5.3 Según el bien a transportar

Una tercera clasificación que abordaremos es la que surge según el bien que se va a transportar, consideramos que la misma debe refiriéndonos a un transporte de personas y por otro lado el transporte de cosas esta clasificación consideramos que debe ser considerada muy importante, pues es diferente el trato que se le da a un objeto o mercancía que a una persona, del mismo modo debiera estar legislado de manera diferente.

Esta clasificación queda detallada de la siguiente forma:

- A) Transporte de cosas
- B) Transporte de personas

A) Transporte de cosas

Por lo que hace al contrato de transporte de cosas podemos señalar que existen diversas legislaciones que regulan el contrato de transporte, según el medio por el que se verificará el transporte como lo es la Ley de Navegación, (si es transporte marítimo), Ley de Aviación Civil (si es transporte aéreo), Ley de Vías Generales de Comunicación (si el transporte se realiza por tierra en particular por la Vías Generales de Comunicación), de igual modo también se encuentra regulado por diversa legislación respecto a la materia que lo regula como es el Código Civil (si es un transporte civil), o el Código de Comercio (si se trata del contrato de transporte mercantil), o por diversa legislación administrativa (si es un contrato de transporte administrativo), pero es conveniente señalar que la Ley de Navegación, la Ley de Vías Generales de Comunicación, y la Ley de Aviación Civil tratan separadamente la regulación del transporte de cosas con el transporte de personas tal y como ya quedó establecido en párrafos que anteceden.

Así pues la Ley de Aviación Civil en el artículo 55 establece: "Se entiende por contrato de transporte de carga el acuerdo entre un concesionario o permisionario

y el embarcador, por virtud del cual el primero se obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de un punto de origen a otro de destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio..."

Por lo que hace a la Ley de Navegación en el artículo 98 nos habla del transporte de mercancías y al respecto nos dice: "Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquel en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancías de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario".

Por lo que hace a la doctrina cabe mencionar que la mayoría de los tratadistas se refieren a éste como el genero del contrato de transporte, pero de igual manera también existen diversos autores que han buscado definirlo de manera separada al contrato de transporte de personas como: "...el contrato de transporte de cosas se entiende aquel por el que alguno se obliga a trasladar de un sitio a otro convenido, y bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, mercaderías, o cualesquiera otros objetos, mediante una retribución, para entregarlos a persona determinada." Tal y como lo asevera el jurista Joaquín Rodríguez Rodríguez.²³

El autor Argentino Carlos Alberto Ghersi nos menciona: "...habrá contrato de transporte toda vez que una persona (transportista) se obligue a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, por un precio determinado."²⁴

B) Transporte de personas

Al respecto puedo mencionar que el contrato de transporte de personas es definido por diversas leyes, tal y como ya se mencionó en el inciso que antecede, dependiendo el medio que se usará para transportar a las personas, por lo que basta con mencionar que se la Ley de Aviación Civil, la Ley de Navegación, y la

²³ Rodríguez Rodríguez, Joaquín. Ob. cit. Pags. 217 y 218

²⁴ GHERSI, Carlos Alberto. "Contratos Civiles y Comerciales, Parte General y Especial, Empresa, negocios, Consumidores". Tomo 2. Cuarta edición. Editorial Astrea. Buenos aires. 1998. Pag. 33

Ley de Vías Generales de Comunicación las únicas que tratan en artículos separados la regulación del contrato del transporte de personas con el de cosas por lo que basta con mencionar que son la Ley de Aviación Civil, la Ley de Navegación, y la Ley de Vías Generales de Comunicación las únicas que tratan en artículos separados la regulación del contrato del transporte de personas con el de cosas así pues la Ley de Aviación Civil en el artículo 49 ha quedado establecido: "El contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio...". en el artículo 49 ha quedado establecido: "El contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio..."

De igual modo la Ley de Navegación el artículo 106 nos dice: "Por el contrato de transporte de personas por agua la empresa naviera o el operador se obliga a transportar, en un trayecto previamente definido, a una persona, previo pago de una tarifa. Este contrato debe constar en un documento denominado boleto, al portador o nominativo..."

Ahora bien por lo que hace a la doctrina existen algunos tratadistas tanto nacionales como extranjeros que definen separadamente el contrato de transporte de personas del de cosas, por lo que sólo mencionaremos algunos, pues en el capítulo correspondiente al transporte de cosas se tratará más ampliamente, así pues lo definen de la siguiente manera:

Para el jurista Joaquín Rodríguez Rodríguez el contrato de transporte de personas : "...es aquel en virtud del cual una empresa, se obliga a transportar a una persona de un lugar a otro a cambio de una retribución".²⁵

²⁵ Rodríguez Rodríguez, Joaquín. Ob. cit. Pag. 232

El autor Argentino Jorge Bustamante Alsina nos dice: "El transporte, es decir, la traslación de personas o cosas de un lugar a otro, puede hacerse por tierra, por agua o por aire; puede revestir carácter contractual y ser a título oneroso, que es lo que ocurre frecuentemente, o puede ser un hecho ajeno a todo vínculo de naturaleza contractual, que es lo que sucede en el transporte gratuito o benévolo".²⁶

1.6 Características del contrato de transporte

Aunque a lo largo de las notas que anteceden se han expuesto los puntos que caracterizan el contrato de transporte, por lo que es oportuno resumirlos así:

- Tipico.- Pues encuentra regulaciones específicas en diversas leyes.
- Principal.- Pues no necesita de ningún otro contrato para existir.
- Consensual.- Porque o tiene una formalidad específica, ahora bien los boletos o billetes de asiento y las cartas de porto sólo son documentos que cumplen una función probatoria.
- Bilateral.- Pues configura obligaciones y derechos para ambas partes.
- Oneroso.- Esto dado que la obligación del porteador tiene, como necesaria del pago de un porte, pasaje o flete por parte del otro contratante.
- Conmutativo.- En razón de que los derechos y obligaciones de las partes quedan plenamente demarcados en el momento de su celebración.
- De tracto sucesivo.- Visto el tiempo que tomará el traslado de la persona o de la cosa.

²⁶ BUSTAMANTE ALSINA, Jorge. "Teoría General de la Responsabilidad Civil". Octava edición. Editorial Abeledo – Perrot. Buenos aires, 1993. Pag. 441

CAPITULO II

2. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL

2.1 Concepto

Antes de entrar al concepto del contrato de transporte mercantil debemos decir que la palabra contrato, proviene de la expresión elíptica de negotium contractum o contractus negotii, procede de cum y traho, venir en uno, ligarse. Por lo tanto, significa: "la relación constituida a base de un acuerdo o convención".²⁷ Ahora bien por transporte mercantil debemos entender "la conducción de personas o cosas contra el pago de pasaje o porte y por un comerciante individual o empresa especializada".²⁸

Ahora bien el diccionario de comercio exterior define el contrato de transporte terrestre como: "un contrato consensual en virtud del cual una persona o entidad, denominada porteador, se obliga, mediante un precio convenido llamado porte, a trasladar de un lugar a otro, por vía terrestre, bajo su responsabilidad, bienes o efectos entregados para este fin por otra persona llamada cargador, y destinados a una tercera persona conocida con el nombre de consignatario."²⁹

Como ya se dijo en el capítulo anterior el contrato de transporte ha sido regulado por diversas legislaciones, ahora bien el tema central materia de este trabajo de tesis radica en el contrato de transporte mercantil, por lo que es necesario comenzar por lo que se debe entender por este pacto, y al respecto podemos mencionar que el Código de Comercio en el título décimo habla de los transportes por vías terrestres o fluviales, por lo que podemos señalar que el contrato de transporte mercantil es un contrato de transporte terrestre.

²⁷ MAPELLI LÓPEZ, Enrique. "El contrato de Transporte Aéreo Internacional". Editorial Tecnos. Madrid. 1968. Pag. 21

²⁸ CABANELLAS, Guillermo. "Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual". Tomo VIII T-Z. Vigésima edición. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos aires. 1986. Pag.179

²⁹ CODERA MARTÍN, José María. "Diccionario de Comercio Exterior". Editorial Pirámide S.A. Madrid. 1986. Pag. 162

De las consideraciones anteriores queda claro que el código de comercio vigente establece que el contrato de transporte mercantil se refiere al que se realiza por vías terrestres o fluviales, ahora bien de la definición anterior encontramos que puede confundirse con el contrato de transporte civil pues éste mismo también puede realizarse por vías terrestres, por lo que basándonos en lo establecido por el Código de Comercio en su artículo 576 relacionado con el artículo 75 propondremos una definición.

El artículo 576 establece que se entenderá transporte mercantil cuando se trate del transporte tenga por objeto mercaderías o cualquier efecto del comercio, así como también se entenderá que el transporte es mercantil cuando el que realizara el transporte sea comerciante o se dedique de manera habitual a realizar transportes para el público.

Así mismo el artículo 75 del Código de Comercio regula cuales son los actos de comercio, por lo que en la fracción VIII se establece las empresas de transporte de personas o cosa, por tierra por agua, y las empresas de turismo.

De lo antes mencionado podemos definir el contrato de transporte mercantil como aquel contrato consensual en virtud del cual una persona física o colectiva dedicada habitualmente a verificar el transporte de personas o cosas, llamada porteador se obliga mediante un precio, para con otra, denominada viajero o cargador a transportar de un lugar a otro convenidos, determinadas personas o bienes, y en el caso de estos últimos a entregarlos a una tercera persona denominada consignatario.

2.2 Mercantilidad del contrato de transporte

Al respecto de la mercantilidad del contrato de transporte destacados juristas, como el profesor Arturo Díaz Bravo, Joaquín Rodríguez Rodríguez, Oscar Vásquez del Mercado, Guillermo Cabanellas, entre otros señalan que en la

actualidad prácticamente no existen contratos civiles de transporte, lo anterior por las siguientes consideraciones:

Una primer consideración la encontramos en el código de comercio en los artículos 576 y 75. El artículo 576 nos expresa: "el contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil: I.- Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio. II.- Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público."

Esta disposición califica la mercantilidad con dos criterios diferentes, el uno objetivo en cuanto atiende a los objetos del contrato y el otro subjetivo, porque atiende a la persona que presta el servicio; pero si examinamos tanto el uno como el otro criterio nos encontramos que no satisfacen para fijar la mercantilidad del transporte; en efecto, el significado de la palabra "Mercadería" y "efectos de comercio" son tan poco precisos que prácticamente quedan incluidas en ellos todas las cosas muebles corporales esto es cualquier clase de objetos y en un momento dado sería equivocado, atendiendo a éste elemento, distinguir un contrato mercantil de uno civil.

Una segunda consideración lo es la expresión contenida en la II fracción manifiesta la misma tendencia a que se viene haciendo mención porque "dedicarse habitualmente a realizar transportes para el público" atiende más al concepto de "porteador" que a la idea de empresa de transporte, en virtud de que ésta tiene como supuestos la organización por el empresario del trabajo ajeno a fin de ejecutar los contratos celebrados en su propio nombre.

Por otra parte la fracción VIII del artículo 75, del Código de Comercio califica la mercantilidad atendiendo al concepto objetivo de empresa, así dice que serán actos de comercio: las empresas de transporte de personas o cosas, por tierra o por agua. El concepto de empresa lleva en si la idea de mercantilidad siendo, en

consecuencia, mercantiles los actos porque los realiza una empresa dedicada a realizar el transporte.

La empresa como elemento determinante de la mercantilidad de transporte satisface plenamente, puesto que sin lugar a duda se puede hacer una distinción, atendiendo a este elemento, del contrato de transporte mercantil y del contrato de transporte civil, así, "el contrato de transporte será mercantil cuando lo realice un empresario y será contrato civil, cuando no intervenga una empresa y que se celebre aislada y ocasionalmente".³⁰

Luego entonces queda dicho que el porte, pasaje o flete es elemento esencial del contrato que se examina, pues así lo proclaman los respectivos ordenamientos legales y lo apunta autorizadamente el jurista Joaquín Garrigues, el cual llega a afirmar que "un transporte gratuito no es un contrato de transporte en sentido técnico -jurídico".³¹

Por su parte el autor Arturo Díaz Bravo afirma que es válido considerar que el carácter civil del contrato de transporte solo será en aquellos transportes contratados ocasionalmente, pero con una prestación a favor del transportista, pues, "...habría que afirmar que la difundida práctica del transporte gratuito de pasajeros ocasionales no configura un verdadero contrato de transporte, sin, acaso un contrato de prestación gratuita".³²

Una tercera consideración para delimitar la civilidad o mercantilidad del contrato surge al estudiar los actos de transporte, y al respecto cabe señalar de

³⁰ BOLAFFIO ROCCO, Vivante. "Derecho Comercial". Tomo I. Volumen I. Sexta edición. Editorial Ediseq S.R.L. Buenos aires. 1947. Pag. 195

³¹ Garrigues, Joaquín. Ob. cit. Pag. 209

³² DÍAZ BRAVO, Arturo. "Contratos Mercantiles". Séptima edición. Editorial Harla. México, 2002. Pag.151

manera sucinta la teoría sobre el acto de comercio, advirtiendo la categoría mercantil o de acto de comercio a diversos sujetos y actos:³³

- Son mercantiles por el objeto, todos los contratos relativos al comercio marítimo. Por su función es aquí donde debemos incluir todo contrato de transporte marítimo en la medida que funge como herramienta indispensable del comercio marítimo.
- Son mercantiles por el sujeto, todas las empresas de transporte de personas o cosas, por tierra o por agua. Así, aquí se encuentran tanto las empresas porteadoras carreteras como los que explotan vías navegables de acuerdo a la Ley de Navegación.
- Son mercantiles por analogía en relación con el sujeto, todas las demás empresas de transporte ferroviarias y aeronáuticas.
- Son mercantiles por analogía tanto en relación con el sujeto como en relación con el objeto, todos los contratos de transporte celebrados por una empresa porteadora.³⁴

2.3 Tipos de transporte mercantil

Como ya hemos mencionado en el Capítulo I, el contrato de transporte puede clasificarse de diversas formas, uno atendiendo a la legislación que lo regula pudiendo ser civil (si es regulado por el código civil), administrativo (si es regulado por la legislación de carácter administrativo tal y como es la Ley de Vías Generales de Comunicación, así mismo éste a su vez también puede ser mercantil), mercantil (si es regulado por el Código de Comercio), otro criterio es según el medio utilizado para llevar a cabo la transportación pudiendo ser aéreo (si se verifica el transporte por aire), fluvial (si el mismo se realiza por río), marítimo (si es lleva a cabo por mar), y terrestre (si se usa algún medio que se desplace por tierra), otro criterio más es según el bien que va a ser objeto de

³³ cfr. BARRERA GRAF, Jorge. "Instituciones de Derecho Mercantil". Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1991. Pag. 623, Rodríguez Rodríguez, Joaquín. Ob. cit. Pags. 214 y 215.

³⁴ cfr. ENRIQUEZ ROSAS, José David. "Transporte Internacional de Mercancías". Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1999. Pag. 197.

transportación pudiendo ser transporte de cosas o transporte de personas.³⁵ Al respecto debe aclararse que estos dos últimos criterios de clasificación se encuentran relacionados entre sí, pues el transporte aéreo puede ser de personas, pero también de cosas, en tanto que el transporte fluvial y marítimo también pueden tener por objeto bienes muebles o personas, al igual que el terrestre.

Ahora bien, en este punto hablaremos al respecto del contrato de transporte mercantil, por lo que es conveniente puntualizar que al referirnos al contrato de transporte mercantil nos estamos enfocando al primer criterio de clasificación del contrato de transporte que nosotros hemos empleado, esto es que en este apartado nos referiremos únicamente al contrato de transporte que se encuentra regulado en el código de comercio.

Al efecto es de mencionarse que este tipo de transporte se encuentra regulado en el Título Décimo, Capítulo I, en sus artículos 576 al 604 del código antes mencionado, y del mismo se desprende que el transporte mercantil se refiere al transporte terrestre y fluvial así pues estos preceptos legales sólo contemplan dos tipos:

- El transporte de cosas.
- El transporte de personas.

2.3.1 Transporte de cosas

Como ya hemos mencionado al respecto el jurista Rafael de Pina Vara dice que: "El Contrato en virtud del cual una de las partes se obliga respecto de la otra a trasladar de un lugar a otro, por tierra, por el agua, o por el aire mercancías o cualesquiera otros objetos, mediante un precio".³⁶

³⁵ Supra. Pags. 10, 12 a 14 de este mismo trabajo

³⁶ DE PINA VARA, Rafael. "Diccionario de Derecho". Vigésima primera edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1995. Pag. 484

El autor Francisco Sánchez Gamborino conceptualiza al transporte de cosas como: " A través del cual una persona llamada porteador se obliga a trasladar un objeto de una parte a otra, a cambio de un precio cierto que ha de pagar a otra llamada cargador".³⁷

2.3.2 Transporte de personas

El transporte de personas es el contrato en virtud del cual una de las partes denominado transportista o porteador se obliga a trasladar de un lugar a otro a una persona llamada viajero o pasajero en un día y hora determinados.

Así pues para el autor Eduardo Hamilton el transporte de personas es el contrato en virtud del cual uno se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro pasajeros.³⁸

Es de mencionar que en este capítulo nos estamos refiriendo al contrato de transporte mercantil, el cual es regulado por el código de comercio como Transporte terrestre o fluvial.

2.4 Elementos del contrato de transporte mercantil

De la definición de lo que es el contrato de transporte mercantil podemos señalar que existen diversos elementos que contiene el contrato de transporte mercantil y que los mismos pueden agruparse en 3 clases:

- Elementos personales.
- Elementos reales.
- Elementos formales.

2.4.1 Elementos personales

Por lo que hace a este tipo de elementos se refieren a los sujetos que intervienen en el transporte. Ahora bien, al respecto cabe mencionar que existen

³⁷ SÁNCHEZ GAMBORINO, Francisco Miguel. "Doctrina Jurisprudencial sobre el Contrato de Transporte Terrestre". Editorial Aguilar S.A. Madrid. 1957. Pag. 22

³⁸ cfr. Hámilton, Eduardo. Ob. cit. Pag.436

diferentes sujetos que intervienen, esto según el bien a transportar por lo que hace a los sujetos que interviene en el contrato de transporte de cosas son tres:

- Cargador.
- Porteador.
- Consignatario.

Por lo que hace al cargador ampliamente podemos decir que es aquella persona quien entrega las mercancías para su traslado. Así pues el autor Rafael de Pina Vara nos dice: "Cargador es la persona que recibe los servicios inherentes al contrato de transporte, mediante la entrega de los objetos que deban ser transportados de un lugar a otro".³⁹

Para el jurista López Sepúlveda entiende como cargador "a toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte".⁴⁰

Por lo que hace al porteador o transportista el autor Carlos Alberto Ghersi lo define como: aquella persona que se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, por un precio determinado.⁴¹

El renombrado jurista Héctor Cámara define al porteador como "el encargado de efectuar el transporte, quien se obliga a la traslación de cosas. También se le denomina acarreador o empresario de transporte".⁴²

Ahora bien hablaremos de manera concreta del último elemento personal para el transporte de cosas siendo este el consignatario, a éste se le puede definir como la persona a quien deben entregársele los objetos transportados, por lo que

³⁹ De Pina Vara, Rafael. "Diccionario de Derecho". Ob. cit. Pag. 144

⁴⁰ LÓPEZ SEPULVEDA, Domingo. "Contrato de Transporte por agua, Derecho y Política". Editorial Depalma. Buenos aires. 1979. Pag. 125

⁴¹ cfr. Ghersi, Carlos Alberto. Ob. cit. Pag. 411

⁴² CÁMARA, Héctor. "Contrato de Transporte de Cosas". Editorial Depalma. Buenos aires. 1946. Pag. 52

el jurista José María Codera Martín lo define como "Persona o entidad a quien el porteador debe entregar las cosas objeto del contrato de transporte en la misma forma en que las recibió del cargador y en el plazo convenido si se hubiere pactado, contra pago del porte, si no lo hubiera pagado ya el cargador. Tiene la facultad de rehusar hacerse cargo de las cosas transportadas cuando éstas hayan quedado inutilizadas para su venta o consumo, o se hayan quedado inutilizadas para su venta o consumo, o se haya retrasado su entrega por culpa del porteador. El cargador y el consignatario pueden ser una misma persona".⁴³

Por otro lado podemos aseverar que si el objeto del contrato de transporte son personas, entonces sólo existirán dos elementos personales que son:

- El viajero o pasajero
- El transportista.

Luego entonces el viajero es la persona que desea ser transportada y el transportista o porteador es aquella persona que verificará el transporte de la persona que desea ser transportada en el día y hora que se fijó en el contrato teniendo la obligación de transportar al lugar de destino al viajero.⁴⁴

Al respecto del primer elemento personal "viajero" el autor Luis Tapia Salinas hace una distinción entre viajero y pasajero, por lo que señala que viajero es aquella persona que por cualquier circunstancia se encuentra a bordo de algún medio de transporte, con título o sin él, con conocimiento o desconocimiento del transportista, en tanto que el pasajero es aquella persona que contrata un transporte con el transportista.⁴⁵ Concepto que será discutido en el capítulo IV de este mismo trabajo.

⁴³ Codera Martín, José María. Ob. cit. Pag. 39

⁴⁴ cfr. Vásquez del Mercado, Oscar. Ob. cit. Pag. 246

⁴⁵ cfr. TAPIA SALINAS, Luis. "La Responsabilidad del Transportista en el Transporte Aéreo de Pasajeros". Editorial Tecnos. Madrid. 1956. Pag. 443

2.4.2 Elementos reales

Estos elementos al igual que los elementos personales varían según si el contrato de transporte mercantil es de cosas o de personas, por lo que en el contrato de transporte mercantil de cosas tenemos dos elementos:

- El precio.
- Los bienes objeto del transporte

En tanto que en el contrato de transporte mercantil de personas, también tenemos dos elementos los cuales son:

- El precio.
- El destino o recorrido que realizara el transportista para transportar al viajero.

Al respecto del precio podemos decir que para tanto el transporte de cosas como de personas es una remuneración que debe pagar el cargador por la transportación de las cosas o en su caso el viajero por su traslado de un lugar a otro, pago que se le debe realizar al porteador o transportista según el transporte de que se trate. Elementos que se tratarán en los capítulos posteriores.

2.4.3 Elementos formales

En los elementos formales nos referiremos al documento legal entre el cargador y porteador o entre el viajero y el porteador o transportista, al igual que los elementos personales y reales estos dependerán del tipo de transporte mercantil que se realice, eso es ya sea de cosas o de personas. Por lo que cuando nos referimos al transporte de cosas, el elemento formal lo será la Carta de Porte, la cual según el autor Rafael de Pina nos comenta que es un documento que el porteador debe extender y entregar al cargador, en el que se expresa entre otros requisitos: el nombre, apellido y domicilio de ambos, el nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden van dirigidos los efectos, o si han

de entregarse al portador de la misma carta, así como los datos que identifiquen plenamente a los efectos de la transportación.⁴⁶

Ahora bien cuando el transporte es de personas entonces el elemento formal será el billete o boleto de asiento, por lo que debe considerarse como un documento no destinado a la circulación que sirve exclusivamente par identificar a quien tiene el derecho a exigir la prestación que en él se consigna.

El autor Echávarri y Vivanco puntualiza que: "los Títulos legales del contrato entre el porteador y cargador, serán las cartas de porte, en tanto que en el transporte de personas se deberá referir a los billetes y talones de equipaje, en los cuales deberán establecerse los deberes y los derechos de los viajeros, como consecuencia del contrato que otorgan".⁴⁷

2.5 Disposiciones aplicables al contrato de transporte mercantil

Entre las disposiciones legislativas nos encontramos primeramente con lo establecido por el código de comercio, posteriormente a lo establecido por el código civil, y finalmente a lo establecido por la legislación administrativa como lo es la Ley de Vía Generales de Comunicación y sus Reglamentos, y por último también es aplicable lo dispuesto por nuestros máximos tribunales en la jurisprudencia.

2.5.1 Disposiciones legislativas

Entre las disposiciones legislativas encontramos que le es aplicable al contrato de transporte mercantil lo dispuesto por:

- A) El código de comercio
- B) El código civil
- C) La Ley de Vías Generales de Comunicación

⁴⁶ cfr. De Pina Vara, Rafael. "Elementos de Derecho..." Ob. cit. Pag. 231

⁴⁷ Echávarri y Vivanco, José María. Ob. cit. Pag. 347

A) El código de comercio

El contrato de transporte mercantil, como ya hemos mencionado se encuentra regulado por la legislación mercantil y la legislación mercantil es entre otras el Código de Comercio, así pues en el título Décimo De los transportes por vías terrestres o fluviales, en el Capítulo I Del contrato mercantil de transporte terrestre, el cual abarca del artículo 576 al 604, así pues por la deficiente regulación que hay del contrato de transporte mercantil en este Capítulo es necesario acudir a otros artículos como a lo establecido por el artículo 75, entre otros. Ahora bien es pertinente se señalen los artículos y a la vez de manera resumida podamos realizar un comentario.

Para iniciar con el análisis de lo que establece el código de comercio, cabe puntualizar que dicho ordenamiento en ninguna parte señala concepto alguno de lo que es el Contrato de transporte mercantil.

• Mercantilidad del contrato de transporte terrestre o fluvial

Como ya se ha mencionado la respuesta a cuándo un contrato de transporte es mercantil nos la da el C.Co. en lo que establece el Artículo 576. El cual señala: El contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil:

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

Así pues éste artículo brinda los parámetros que deben seguirse para determinar si el contrato de transporte será civil o mercantil, dándonos así sólo dos circunstancias que pueden determinar la mercantilidad del contrato.

Ahora bien como ya se ha mencionado el contrato de transporte que nos ocupa lo componen diversos elementos personales (cargador, porteador y consignatario), reales (el precio y los bienes) y formales (la carta de porte).

• **Elementos personales (cargador)**

Por lo que hace al cargador son cuatro los artículos del C.Co que nos hablan del cargador, señalándonos sus derechos y obligaciones.

El primero de estos artículos lo es el artículo 588 en el cual se establecen las obligaciones que tiene que cumplir el cargador, estableciéndose de la siguiente manera:

El cargador está obligado:

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

El segundo artículo que nos habla de cargador es el 589, en el cual se establecen los derechos que tiene el cargador quedando puntualizados de la siguiente manera:

Artículo 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 fete estipulado y canjeando la carta de porte primitiva por otra, debiendo indicar al porteador el nuevo consignatario, si lo hubiere.

El tercer artículo es el 601, en el cual se establece otra obligación del cargador, así como del pasajero en tratándose del contrato de transporte de personas, por lo que dicho artículo señala:

El cargador está obligado a declarar el contenido de los bultos que comprenda la carga, si lo exigiere así el administrador de la empresa o los jefes de las oficinas de tránsito al tiempo de recibirla para su conducción, sin que en ningún otro caso pueda compelerse a esa revelación, de lo que siempre estarán libres los pasajeros respecto de los sacos de noche y maletas que los billetes de asiento les permitan llevar.

Así pues el último artículo que trata al cargador o pasajero lo es el 602, al establecer en el una obligación más que tiene éste a efecto de que en caso de pérdida de la mercancía imputable al porteador o empresa transportadora, a efecto de estar en posibilidad de recuperar la mercancía que se hay perdido, o en

su defecto el valor de la misma. Quedando redactado dicho artículo de la siguiente manera:

Artículo 602. En caso de pérdida imputable a la empresa, el pasajero o cargador acreditará la entrega y valor de los efectos entregados a la administración de ella, a sus agentes acreditados o a sus factores.

Los artículos 588, 589, 601 y 602 establecen los derechos y obligaciones del cargador o pasajero, los cuales serán tratados más adelante al analizar los derechos y las obligaciones del cargador.

• ***Elementos personales (porteador)***

Como ya ha quedado señalado el porteador es la persona que se encarga de verificar el transporte, por si mismo o por cualesquiera de sus dependientes, al respecto tres son los artículos y en los cuales se nos indican las obligaciones, derechos y responsabilidades que tiene el porteador.

El primero de ellos es el artículo 590 que señala: 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 e el más próximo a la fecha del contrato, si acostumbrare hacerlos periódicamente;
- IV. A cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las reciba hasta que las entregue a satisfacción del consignatario;
- V. A entregar las mercancías al tenedor de la carta de porte o de la orden respectiva en defeco de ella;
- VI. A pagar, en caso de retardo que le sea imputable, la indemnización convenida, o si no se ha estipulado, el perjuicio

- que haya causado al cargador, deduciéndose en uno y otro caso el monto respectivo del precio del transporte;
- VII. A entregar las mercancías por peso, cuenta y medida, si así están consideradas en la carta de porte, a no ser que estén en barricas, cajones o fardos, pues entonces cumplirá con entregar éstos sin lesión exterior;
 - VIII. A probar que las pérdidas o averías de las mercancías, o el retardo del viaje, no han tenido por causa su culpa o negligencia, si es que alega no tener responsabilidad en esos acontecimientos;
 - IX. A pagar las pérdidas o averías que sean a su cargo, con arreglo al precio que a juicio de peritos tuvieren las mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrega, debiendo en este caso los peritos atender a las indicaciones de la carta de porte;
 - X. Y, en general a cubrir al cargador o consignatario los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, ya por que no se dé cumplimiento al contrato relativo.

El segundo de ellos es el artículo 591 que puntualiza los derechos del porteador de la siguiente manera:

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 por conducción de otras mercancías en el mismo vehículo;
- III. A rescindir el contrato, si comenzando el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor;

- IV. A continuar el viaje, removiendo el obstáculo a que alude el inciso anterior, si no hiciere uso de la facultad que él consigna, siguiendo la ruta designada en el contrato o, si no fuere posible, la que sea más conveniente; y si ésta resultare más dispendiosa y más larga, podrá exigir el aumento de los costos y el del porte en proporción al exceso; pero sin cobrar nada por los gastos y tiempo de la detención;
- V. A exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción; y si éste, previo requerimiento, rehusare u omitiere tal diligencia, el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo;
- VI. A que el consignatario le reciba de la carga averiada las mercancías que estén ilesas, siempre que, separadas de las averiadas, no 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.

Ahora bien el tercer artículo que es el 592 establece como se extingue o termina la responsabilidad que pudiera llegar a tener el porteador para con el cargador, toda vez que si los bienes a transportar sufren avería o desfalco o se llegan a perder el porteador tiene que responder, pues los bienes se encuentran bajo su cuidado y custodia, por lo que el artículo en comento indica el término de extinción de la responsabilidad de la siguiente manera:

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.

- **Pluralidad de Porteadores**

Como ya se ha mencionado el contrato de transporte mercantil de bienes puede ser transportado por el porteador a través de sus propios medios o por otros medios de un segundo porteador, en esta circunstancia se entiende que existen varios porteadores con sus respectivas responsabilidades denominándosele transporte combinado, así pues el artículo 577, establece esta circunstancia de la siguiente manera.

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

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

- **Elemento personal (consignatario)**

Como ya se ha mencionado el consignatario es el tercer elemento personal que interviene en el contrato de transporte mercantil, por lo que el consignatario puede ser el cargador o bien una tercera persona así pues será la persona a quien va dirigidos los bienes y que deberá recibir los bienes, al respecto cabe mencionarse que son dos los artículos que establecen las obligaciones y los derechos del consignatario.

Así pues tenemos primeramente el artículo 595 el cual nos indica a que esta obligado el consignatario señalando de la siguiente manera:

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 hiciere;
- 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.

Otro artículo que nos habla del consignatario lo es el 596, el cual nos establece los derechos del mismo, redactándolo de la siguiente manera:

Artículo 596. El consignatario tiene derecho:

- I. A que mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor se le entreguen las mercancías, cualesquiera que sean las órdenes que en contrario diere el cargador con posterioridad;
- II. A no recibir las mercancías en los casos expresados en 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 en este título.

• **Elemento formal (CARTA DE PORTE)**

Como ya lo hemos mencionado el contrato de transporte también lo integra un elemento formal el cual es la llamada carta de porte este documento se encuentra regulado en los artículos 581 a 587, y en los mismos se establece entre otras cosas, lo que es la carta de porte, así como los requisitos que debe contener este documento, luego entonces comenzaremos con analizar el primero de estos artículos el cual puntualiza:

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

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

Del artículo anterior se desprende que nueve son los requisitos que deben contener las llamadas cartas de porte, datos que son necesarios para poder realizarse el transporte de las mercancías, así mismo cabe mencionarse que del mismo artículo se desprende que la expedición de la carta de porte es una obligación que debe cumplir el porteador de las mercancías, sin embargo el contrato de transporte mercantil es un contrato consensual, situación que en el siguiente capítulo será discutida.

El segundo artículo es el 582, el cual señala: La carta de porte puede ser a favor del consignatario, a la orden de éste o al portador, debiendo extenderse en libros talonarios. Los interesados podrán pedir copias de ellas, las que se expedirán expresando en las mismas su calidad de tales. El portador legítimo de la carta de porte se subrogará por ese solo hecho en las obligaciones y derechos del cargador.

El artículo anterior nos señala que la carta de porte no necesariamente deberá de ser expedida a favor del cargador que es quien entrega las mercancías a transportar, sino que también cabe la posibilidad de expedirla a favor del consignatario, o al portador, y para tal efecto el portador de la carta será quien se subroga en las obligaciones y derechos del cargador como si este lo fuera.

Un tercer artículo que nos establece algo de la carta de porte lo es el 583, que establece: 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.

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 porteado, 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 se determina en la fracción III del artículo 595.

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 hubiere 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 portador, el recibo se extenderá con los requisitos que establece el título respectivo.

Al respecto dicho numeral le da el carácter de título legal del contrato de transporte entre el cargador y el porteador, así mismo le da una importancia tal a su existencia que en base en este documento se decidirá cualquier cuestión o problema que se suscite en torno al transporte de mercancías, así mismo se establece que no podrá oponerse cualquier excepción a la carta de porte, pues sólo será la de falsedad y la de error en la redacción, por último puntualiza que al terminar el transporte deberá devolverse la carta de porte al porteador, extinguiéndose así la posible acción que pudiere ejercitar el cargador o consignatario en contra del porteador.

El artículo 584 señala quien debe probar la realización del contrato de transporte cuando llegaren a extraviarse la carta de porte, corriendo a cargo del cargador acreditar el haber entregado las mercancías para la realización del transporte, dicho numeral se encuentra redactado de la siguiente manera:

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.

El artículo 585 nos señala: 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.

Por lo que hace a este artículo en el mismo se establece que si bien es cierto es necesario se cumpla con las nueve circunstancias o requisitos requeridos en la carta de porte, también es cierto que si llegaran a omitir alguno de los requisitos no se destruirá la fuerza probatoria que tiene la carta de porte, por lo que de los requisitos que se omitan se deberán rendir pruebas, para subsanar las omisiones.

Un numeral más que trata también sobre las cartas de porte lo es el Artículo 586, al disponer: 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 la expedición, número y peso de los bultos con las demás indicaciones que se crean necesarias para su fácil identificación.

Al respecto de dicho numeral es necesario puntualizar que en éste se establece la existencia de cartas de porte para el transporte de cosas y por otro lado un equivalente denominado billete, para el caso de transporte de personas, y uno más para el transporte del equipaje de los pasajeros o viajeros, señalándose también que en los mismos deberán señalarse cuatro circunstancias y todas aquellas con las que se puedan identificar ampliamente lo transportado.

Por último tenemos lo establecido por el artículo 587, que establece: 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 ella sean inherentes,

consignando siempre su expresión o referencia en la carta de porte que entregue al cargador.

Este último artículo no establece al respecto que las tarifas que deben aplicarse al transporte, serán primeramente las establecidas por el porteador, y faltando estas se aplicarán las más económicas.

- ***Extinción del contrato de transporte***

El C.Co. señala cuando se extingue o se rescinde el contrato de transporte y las consecuencias que acarrea la rescisión de dicho convenio, para la parte que así lo decida, tal y como lo veremos a continuación.

El primero de estos artículos lo es el 578 que establece: El contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador, antes o después de comenzarse el viaje, pagando en el primer caso al porteador la mitad, y en el segundo la totalidad del porte, siendo obligación suya recibir los efectos en el punto y en el día en que la rescisión se verifique. Si no cumpliere con esta obligación, o no cubriere el porte al contado, el contrato no quedará rescindido.

Este numeral nos señala que el contrato de transporte puede ser rescindible a voluntad del cargador, pero cuando esto suceda el cargador estará obligado a pagar al porteador la mitad o la totalidad del porte, dependiendo del momento en que se rescinda el contrato, por lo que si se rescinde antes de comenzar el viaje se deberá pagar la mitad del porte, pero si se rescinde al comenzar el viaje entonces deberá pagar la totalidad del porte.

El artículo 579, señala: El contrato de transporte se rescindirá de hecho antes de emprenderse el viaje, o durante su curso, si sobreviniere algún suceso de fuerza mayor que impida verificarlo o continuarlo, como: declaración de guerra, prohibición de comercio, intercepción de caminos u otros acontecimientos análogos.

Este numeral señala que también puede ser rescindible cuando se de una causa de fuerza mayor que haga imposible la realización del mismo.

Existe otro artículo que nos señala que cuando se rescinda el convenio y se hubieran erogado diversos gastos, estos se perderán únicamente cuando se haya rescindido el contrato por fuerza mayor, ahora bien deberá pagarse el porte parcialmente cuando la causa de fuerza mayor se hubiera generado estando en curso las mercancías, quedando redactado el artículo 580 de la siguiente manera:

En los casos previstos en el artículo anterior, cada uno de los interesados perderá los gastos que hubiese hecho, si el viaje no se ha verificado; y si está en curso, el porteador tendrá derecho a que se le pague del porte la parte proporcional respectiva al camino recorrido y la obligación de presentar las mercancías para su depósito a la autoridad judicial del punto en que ya no le sea posible continuarlo, comprobando y recabando la constancia relativa de hallarse en el estado consignado en la carta de porte, de cuyo hecho dará conocimiento oportuno al cargador, a cuya disposición deben quedar.

- ***Prescripción de las acciones***

Dos son los artículos en el primero de estos se establece el tiempo que se tiene para ejercitar acción en contra del porteador por pérdida o avería de los bienes dados para ser transportados, quedando redactado de la siguiente manera:

Artículo 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 de avería, después de las veinticuatro horas de la entrega de las mercancías.

El segundo de estos artículos señala que la responsabilidad que se ha señalado por pérdida o avería de los bienes son de carácter civil y no penal, pues las de carácter penal se rigen por la legislación de la materia penal, quedando redactado de la siguiente manera:

Artículo 594. Las responsabilidades a que se refiere el artículo anterior son las civiles y no las penales, las que seguirán para su prescripción las reglas establecidas en el Código penal.

- ***Empresas de transporte***

Es pertinente precisar que al hablar de la mercantilidad del contrato de transporte y en los elementos personales que constituyen el contrato mencionado, podemos encontrar a una empresa de transporte, como porteadora o transportista y al respecto son el 597 al 600.

El primero de estos artículos señala que estas empresas estarán sometidas a los reglamentos y condiciones especiales, siempre y cuando no contravenga lo establecido por el código en cuestión, estableciéndose de la manera siguiente:

Artículo 597. En las empresas de transportes se observarán las condiciones que registren los reglamentos y anuncios que circulen al público, en lo que no se oponga a las reglas establecidas en éste capítulo.

El artículo 598 puntualiza: Las mismas empresas no podrán rehusar recibir pasajeras o efectos en la administración principal y en las oficinas que con tal objeto tengan en el tránsito.

Del numeral antes transcrito se desprende que en ningún caso las empresas de transporte podrán negarse a recibir bienes a transportar o pasajeros.

Por su parte el artículo 599 señala que la empresa de transporte será responsable de los bienes a transportar que hayan sido recibidos fuera de la administración principal de la empresa, por lo que se encuentra redactado de la siguiente manera:

Si un jefe de estación, un conductor de vehículo terrestre o un patrón de embarcación recibe carga o pasajeros fuera de la administración principal o de las estaciones de tránsito, obliga por ese hecho a la empresa de transportes, salvo la responsabilidad que ésta pueda exigir a su empleado.

El Código en comento al igual que al porteador también establece determinadas obligaciones que tiene la empresa transportista, por conducto del empresario de transporte obligaciones que quedan contenidas en el artículo 600 que a la letra establece:

Artículo 600. Los empresarios de transporte están obligados:

- I. A publicar en el periódico oficial del Estado o del Distrito federal, y circular sus reglamentos, fijándolos en los parajes públicos, en la parte más visible de sus oficinas y en cada uno de los vehículos destinados a la conducción, poniendo los artículos relativos al reverso de los conocimientos de carga;
- II. A dar a los pasajeros billetes de asiento, y a los cargadores la carta a que se refiere el artículo 581.
- III. A emprender y concluir el viaje en los días y horas señalados en los anuncios, aunque no estén tomados todos los asientos y falten efectos para completar la cantidad de carga que sea posible conducir, llevando ésta el día fijado en el contrato;
- IV. A entregar la carga en los puntos convenidos, tan luego como llegue a su destino, al que presente el conocimiento respectivo, siempre que cumpla con las obligaciones que contenga, y a depositarla en sus almacenes mientras que no haya quien se presente a recibirla; así como a devolver a los pasajeros, en los momentos de terminar el viaje, los sacos de noche o maletas que al tiempo de partir den a los conductores, si estos tuvieren el deber de su vigilancia.

Este numeral en especial señala cuatro obligaciones que tiene el empresario de transporte tanto para el contrato de transporte de cosas como para el transporte de personas, no variando mucho de las obligaciones que tiene el porteador, que en esencia es el de transportar las cosas en el tiempo y plazos convenidos, ahora bien para el caso del transporte de personas deberá emprender el viaje no importando que se encuentre ocupados todos los lugares, de igual modo deberá entregar el correspondiente billete de asiento o la correspondiente carta de porte o de equipaje, una obligación más que tiene el empresario es el de publicar los reglamentos en los que se base su funcionamiento como empresa de transporte.

El artículo 603 en conjunto con el artículo 604 señalan que en base a los reglamentos que señalen el funcionamiento de la empresa de transporte se determinará que tiempo puede mantener lo efectos transportados en su posesión, por lo que transcurrido el tiempo fijado en dichos reglamentos los efectos transportados deberán ponerse a disposición de la autoridad competente para que esta los enajene y la empresa pueda recibir la cantidad pactada como porte, por lo que transcurrido el tiempo a que la empresa está obligada a manetener los bienes transportados no será responsable a entregarlos a la autoridad competente, ni estará obligada a devolver los efectos al cargador, artículos que se encuentran redactados de la siguiente manera:

Artículo 603. Si los efectos depositados en los almacenes de la empresa durasen en ellos el término que fijen sus reglamentos, y dentro de él nadie se presentare a reclamarlos, los pondrán a disposición de la autoridad judicial del lugar para que venda, desde luego, lo bastante a cubrir las responsabilidades que sobre ellos pasare con motivo de su conducción, y con el resto se cumplan las obligaciones impuestas para esos casos por derecho.

Artículo 604. Si después del plazo a que alude el artículo anterior el cargador o su representante se presentare a exigir la devolución de las mercancías quedará

libre la empresa de toda responsabilidad y de toda ulterior contestación, poniendo de manifiesto el certificado mandado expedir por la autoridad judicial a cuya disposición se hayan puesto.

Así pues cabe mencionar que adicional a estos artículos deben estudiarse los artículos 1 y 75 del mismo ordenamiento, pues con ayuda en estos se resuelven los problemas en torno a la mercantilidad del contrato de transporte, tal y como han sido estudiados al referirnos a la mercantilidad del contrato materia de la presente tesis.

B) Código Civil Federal

Al contrato de transporte mercantil también le es aplicable lo dispuesto por el Código de Civil Federal, pero sólo se aplica de manera supletoria, por lo que ese ordenamiento si se aplica, pues regula también el contrato de transporte.

El C.Ci. al igual que el C.Co. dedica todo un capítulo al contrato de transporte capítulo que se encuentra en el Libro cuarto, Segunda parte, Título X, en su capítulo IV denominado de los portadores y alquiladores, esta última curiosa figura que según el autor Arturo Díaz Bravo, encuadraría mejor en las disposiciones relativas al arrendamiento⁴⁸, así pues este título abarca del artículo 2646 al 2664, así pues estos artículos señalan:

A diferencia del código de comercio, el código civil si da una definición de lo que es el contrato de transporte, por lo que el primero de los artículos citados es el que establece la definición, siendo el instrumento que nos remite a las siguientes disposiciones, el cual se encuentra redactado de la siguiente manera:

“Artículo 2646. 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

⁴⁸ cfr. Díaz Bravo, Arturo. Ob. cit. Pag. 152

personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos; si no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes”.

Del estudio de este capítulo queda claro que el contrato de transporte tiene diferentes elementos personales como lo es la existencia por un lado de un porteador o transportista que se encargara de realizar el transporte, si bien es cierto sólo se establece la existencia de un elemento personal también es cierto que se infiere en la existencia de otro elemento personal que deberá entregar los bienes o contratar para sí su propia transportación, pues ilógico sería creer que un contrato se realiza con un solo elemento personal, así pues ese otro elemento personal es llamado cargador o cliente que será quien entregue los objetos a transportar o en su caso será la persona que desea ser transportada.⁴⁹ Así pues del mismo análisis se aprecia que dicho transporte puede efectuarse por tierra, agua o por aire.

- *Elementos personales (cargador)*

Al respecto de este elemento personal es conveniente precisar que del numeral transcrito con anterioridad se desprende que en ningún momento se refiere al del cargador, pues sólo se limita a señalar que el contrato se da cuando una persona se obliga a transportar, por lo que el código que nos ocupa muy poco nos refiere a la figura del cargador, por lo que sólo un artículo es en el que se contempla la figura del cargador en el cual se establece una obligación que consiste en responder por el daño o avería que sufra la mercancía por no estar bien envasada o empacada, o bien por la naturaleza del bien a transportar,⁵⁰ siempre y cuando el porteador se lo haga saber al cargador y dicho artículo es el 2658 el cual se encuentra redactado de la siguiente manera:

⁴⁹ cfr. Treviño García, Ricardo. Ob. cit. Pag. 505

⁵⁰ cfr. Aguilar Carbajal, Leopoldo. Ob. cit. Pag. 207

"Artículo 2658. Si la cosa transportada fuere de naturaleza peligrosa, de mala calidad o no estuviere convenientemente empacada o envasada, y el daño proviniere de alguna de esas circunstancias, la responsabilidad será del dueño del transporte, si tuvo conocimiento de ellas; en caso contrario, la responsabilidad será del que contrató con el porteador, tanto por el daño que se cause en la cosa, como por el que reciba el medio de transporte u otras personas u objetos".

Del artículo anterior queda en evidencia que en tanto el código de comercio le establece por lo menos seis obligaciones, entre las que se encuentra la que éste código contempla que es la de sufrir las pérdidas o averías de las mercancías por vicio propio de ellas, y en su caso la de pagar los daños y perjuicios que hubieren resentido terceras personas o el medio de transporte⁵¹.

- **Elemento personal (porteador)**

Al respecto del porteador cabe mencionar que en su mayoría las disposiciones que tratan el contrato e transporte en el código que nos ocupa son dedicadas al porteador pues en ellas se establecen, entre otras cosas obligaciones, derechos y responsabilidades del porteador, tal y como lo estudiaremos a continuación.

Primeramente estudiaremos las obligaciones del porteador por lo que la obligación primordial es la de transportar los bienes u objetos que se le hubiese encomendado para su transportación, tal y como acertadamente lo señala el autor Argentino Carlos Ghersi⁵² por lo que consecuencia de esta obligación se encuentra la obligación establecida en el artículo 2647 que señala: "Los porteadores responden del daño causado a las personas por defecto de los conductores y medios de transporte que emplean; y este defecto se presume siempre que el empresario no pruebe que el mal aconteció por fuerza mayor o por caso fortuito que no le puede ser imputado".

⁵¹ cfr. Sánchez Medal, Ramón. Ob. cit. Pag. 304

⁵² cfr. Ghersi, Carlos Alberto. Ob. cit. Pag. 441

De este precepto se aprecia que una de las obligaciones del porteador es la de responder por los daños se le cause a las personas que se pretende transportar por una negligencia o descuido del conductor, así mismo este precepto contempla la posibilidad de que el daño no sea causado por alguna negligencia o falta de cuidado de conductor, y siendo así debe probarse plenamente, por lo que esta responsabilidad es considerada por el Jurista Jorge Bustamante Alsina como una "responsabilidad indirecta de garantía".⁵³ Éste numeral concuerda con lo establecido por el código de comercio pues en redacción varía pero en esencia establece lo mismo en el artículo 590 en sus fracciones VIII Y IX.

Una segunda obligación se encuentra establecida en el artículo 2648 del código civil, obligación se encuentra contenida en el código de comercio en los mismos términos que he señalado en el párrafo anterior, por lo que dicho numeral se redacta de la siguiente manera:

"Artículo 2648. Responden, igualmente, de la pérdida y de las averías de las cosas que reciban, a no ser que prueben que la pérdida o la avería ha provenido de caso fortuito, de fuerza mayor o de vicio de las mismas cosas".

Aquí se establece una segunda obligación del porteador que es el cuidado y conservación de los objetos recibidos para ser transportados, por lo que deberá responder de las pérdidas o averías de los objetos materia del transporte, cabiendo la posibilidad de que no tenga que responder por las pérdidas o averías siempre y cuando pruebe que nos fue por su culpa.

Una tercera obligación se encuentra en el artículo 2646 en donde se establece lo siguiente:

⁵³ Bustamante Alsina, Jorge. Ob. cit. Pag. 99

"Artículo 2649. Responden también de las omisiones o equivocaciones que hay en la remisión de efectos, ya sea que no los envíe en el viaje estipulado, ya sea que los envíe a parte distinta de la convenida".

Una obligación más para el porteador, es la que consagra este artículo que surge cuando por descuido de éste envía los objetos del transporte a un destino diferente, estando pues en presencia de una causa grave de incumplimiento del contrato de transporte, cabe mencionar que esta obligación no la contempla el código de comercio.

Otra obligación más es la consagrada en el artículo 2650, por lo que este artículo guarda estrecha relación con el anterior pues el cargador también deberá de responder por retraso en el viaje, en cualquiera de sus etapas, al inicio o en el curso del mismo, no siendo responsable cuando pruebe que no fue por su culpa, toda vez que el porteador del transporte deberá realizar éste en los términos que se obligó a realizarlo⁵⁴, obligación que también la considera el código de comercio en su artículo 590 en sus fracciones I y II, tal y como se puede constatar de la transcripción del artículo 2650, el cual establece:

"Responden, igualmente, de los daños causados por retardo en el viaje, ya sea al comenzar o durante su curso, o por mutación de ruta, a menos que prueben que caso fortuito o fuerza mayor los obligó a ello".

En los dos numerales que a continuación se transcriben se establece la independencia que tiene el porteador para no responder por los bienes recibidos por persona diferente del propio porteador, situación que definitivamente varía y contraviene lo establecido por el código de comercio, pues en este el porteador o la empresa porteadora si responde de los bienes que hubiera recibido el conductor o transportista fuera de la administración central del porteador.

⁵⁴ cfr. Treviño García, Ricardo. Ob. cit. Pag. 510

El primer numeral es el artículo 2651 que precisa: "Los portadores no son responsables de las cosas que no se les entreguen a ellos, sino a sus cocheros, marineros, remeros o dependientes, que no estén autorizados para recibirlas".

Esta disposición deja a salvo la responsabilidad del porteador cuando se entreguen cosas a persona diversa de la que esté autorizada por el porteador para recibir objetos a transportar.

El segundo numeral lo es el artículo 2652 que establece: "En el caso del artículo anterior, la responsabilidad es exclusiva de la persona a quien se entregó la cosa".

Esta disposición está totalmente relacionada con el anterior, pues si los objetos fueron recibidos por persona diversa a la autorizada, será esta última la que sea responsable de los objetos.

Los siguientes dos artículos establecen a cargo de quien corre la responsabilidad de pagar por incumplimiento o infracción a alguna legislación en el transcurso del transporte, obligación que el código de comercio le señala al cargador, por lo que hace al aspecto fiscal de los bienes que se deseen transportar.

"Artículo 2653. La responsabilidad de todas las infracciones que durante el transporte se cometan, de leyes o reglamentos fiscales o de policía, será del conductor y no de los pasajeros no de los dueños de las cosas conducidas, a no ser que la falta haya sido cometida por estas personas".

Esta disposición trata de quien será el responsable de las infracciones a cualquier disposición fiscal o de policía y al respecto es muy claro pues será responsable quien haya cometido la falta, pudiendo ser tanto el conductor con

motivo de la conducción del vehículo, o cualesquiera pasajero que no respete dichas disposiciones.

"Artículo 2654. El porteador no será responsable de las faltas de que trata el artículo que precede, en cuanto a las penas, sino cuando tuviere culpa; pero lo será siempre de la indemnización de los daños y perjuicios, conforme a las prescripciones relativas".

El que se comenta prevé la obligación del porteador, del cumplimiento de las penas por infracción a disposiciones administrativas y en consecuencia de los daños y perjuicios que se le cause al cargador con motivo de estas penas.

- ***Elemento personal (pasajero)***

Al respecto del pasajero, éste se entiende como aquella persona que contrata la transportación de si mismo⁵⁵, sólo es un artículo el que prevee una obligación del pasajero pudiendo resumirse en respetar el plazo para efectuarse el viaje, así como la ruta a seguir, por lo que se redacta de la siguiente manera:

"Artículo 2655. Las personas transportadas no tienen derecho para exigir aceleración o retardo en el viaje, ni alteración alguna en la ruta, ni en las detenciones o paradas, cuando estos actos estén marcados por el reglamento respectivo o por el contrato".

Este precepto es muy claro al establecer que en el transporte de personas el transporte no puede ser demorado o modificado a voluntad de las mismas personas transportadas.

- ***Elemento formal (carta de porte)***

Si bien es cierto y como ya se ha mencionado el contrato de transporte es un contrato consensual, también lo es que tanto el código de comercio como el

⁵⁵ cfr. Mapelli López, Enríque. Ob. cit. Pag. 52

código civil establecen para el porteador la obligación de expedir un documento donde consten los bienes entregados por el cargador, para el código civil los requisitos que debe contener dicho documento son los que establece el artículo 2656 que a su letra establece:

“El porteador de efectos deberá extender al cargador una carta de porte de la que éste podrá pedir una copia. En dicha carta se expresarán:

- 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 van dirigidos los efectos, o si han de entregarse al portador de la misma carta;
- IV. La designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan;
- V. El precio del transporte;
- VI. La fecha en que se hace la expedición;
- VII. El lugar de la entrada al porteador;
- VIII. El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario;
- IX. La indemnización que hay de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediere algún pacto”.

De la transcripción de este artículo se señala que al igual que el código de comercio en la legislación civil existe un documento que contiene los términos en los que se debe realizar el transporte, documento llamado “carta de porte” que tiene meramente un carácter probatorio de la realización del contrato, cabe mencionar que las nueve fracciones que contempla este numeral, se encuentra íntegramente en la legislación mercantil.

- **Prescripción de las acciones**

Al respecto cabe mencionar que a diferencia de la legislación mercantil solamente en un artículo es donde se establece la el término que se tiene para ejercitar acción en contra del porteador, por lo que es en el artículo 2657, donde se establece lo siguiente:

"Artículo 2657. Las acciones que nacen del transporte, sean en pro o en contra de los porteadores, no duran más de seis meses, después de concluido el viaje".

Este artículo señala determinadamente el plazo que tiene el cargador para exigir cualquiera acción derivada del contrato, siendo este un plazo corto consistente en seis meses únicamente, en tanto que el código de comercio establece dos plazos dependiendo el lugar donde se realice la transportación, esto es dentro de la República mexicana o fuera de ésta, para el primer caso es de seis meses y para el segundo es de un año.

- **Terminación del contrato de transporte**

Para la legislación civil el transporte puede terminar por dos causas: a) Por voluntad del cargador, entendido como desistimiento o denuncia unilateral del transporte por voluntad del cargador y b) Cuando existe antes o sobreviene después de su celebración algún suceso de fuerza mayor o por causa de fuerza mayor⁵⁶, situación que se establece de la misma manera que lo hace la legislación mercantil, situación que puede constatarse con lo que establecen los siguientes artículos.

"Artículo 2663. El contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador, antes o después de comenzar el viaje, pagando en el primer caso al porteador la mitad, y en el segundo la totalidad del porte, siendo obligación suya recibir los efectos en el punto y en el día en que la rescisión se verifique. Si no cumpliere con

⁵⁶ cfr. Sánchez Medal, Ramón. Ob. cit. Pags. 304 y 305

esta obligación, o no pagare el porte al contado, el contrato no quedará rescindido".

Este artículo trata acerca de la consecuencia que tiene el rescindir el contrato de transporte, por lo que si se rescinde antes de iniciar el transporte deberá pagarse la mitad del flete al porteador, y se pagará la totalidad del flete cuando el viaje ya esté en curso, esta situación es idéntica a lo establecido por la legislación mercantil, y retomada por la doctrina, por lo que el precio o flete debe ser cubierto aun cuando se rescinda el contrato a voluntad del cargador⁵⁷.

"Artículo 2664. El contrato de transporte se rescindirá de hecho antes de emprenderse el viaje, o durante su curso, si sobreviniere algún suceso de fuerza mayor que impida verificarlo o continuarlo".

Esta disposición señala que de preferencia si ha de rescindirse el contrato de transporte el mismo deberá hacerse antes de iniciar el viaje y solo por causa de fuerza mayor o caso fortuito que impida realizarlo, este numeral al igual que el anterior también es retomado de manera idéntica a lo establecido por el código de comercio.

"Artículo 2665. En el caso previsto en el artículo anterior, cada uno de los interesados perderá los gastos que hubiere hecho si el viaje no se ha verificado; y si está en curso, el porteador tendrá derecho a que se le pague del porte la parte proporcional al camino recorrido, y la obligación de presentar los efectos, para su depósito, a la autoridad judicial del punto en que ya no le sea posible continuarlo, comprobando y recabando la constancia relativa de hallarse en el estado consignado en la carta de porte, de cuya disposición deben quedar".

Así pues y dándose cualquiera de las hipótesis a que hace referencia el artículo anterior ambas partes perderán los gastos que se hubieran hecho si no se

⁵⁷ cfr. Enriquez Rosas, José David. Ob. cit. Pag. 225

lleva a cabo el transporte, este artículo al igual que los dos anteriores también es contemplado de manera idéntica por el código de comercio.

Cabe mencionar que en el punto donde se trató la naturaleza jurídica del contrato de transporte se mencionó que en sus orígenes se consideraba un contrato de arrendamiento o de alquileramiento, situación que sigue conservando el código civil, pues en sus artículos que a continuación transcribo todavía el legislador retoma la palabra alquilerador para referirse al porteador, siendo necesario señalar que en el sentido estricto nada tiene que ver el alquiler con el transporte, que acertadamente es retomado por el jurista Arturo Díaz Bravo⁵⁸.

El artículo 2659 señala: "El alquilerador deberá declarar los defectos de la cabalgadura o de cualquier otro medio de transporte, y es responsable de los daños y perjuicios que resulten de la falta de esta declaración".

Al efecto este artículo es especial, debido a la terminología con la que cuenta, en la que contempla al alquilerador como sinónimo de porteador o transportista, más sin embargo el alquilerador era considerado en el viejo derecho español como la persona que daba en arrendamiento una cosa mueble o semoviente como un caballo, un coche etc. Tal y como lo puntualiza el autor Joaquín Escriche⁵⁹ en tanto que cabalgadura como sinónimo de medio o instrumentos empleados para realizar el transporte, por lo que el alquilerador está obligado a declarar los defectos del equipo puesto a servicio del cliente, so, pena de pagar los daños y perjuicios que le cause al cliente.

Por lo que hace al artículo 2660, el mismo establece: Si la cabalgadura muere o se enferma, o si en general se inutiliza el medio de transporte, la pérdida será de cuenta del alquilerador, si no prueba que el daño sobrevino por culpa del otro contratante.

⁵⁸ cfr. Díaz Bravo, Arturo. Ob. cit. Pag. 152

⁵⁹ cfr. ESCRICHE, Joaquín. "Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia". Volumen I. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1979. Pag. 150

Este artículo es muy claro al prever que si por el deterioro del equipo o del vehículo la pérdida que se sufra será par el alquilador.

- ***El precio***

Al respecto del precio dos son los artículos que nos comentan algo al respecto. Por lo que hace al artículo 2661 puntualiza: "A falta de convenio expreso, se observará la costumbre del lugar, ya sobre el importe del precio y de los gastos, ya sobre el tiempo en que haya de hacerse el pago".

Esta disposición contempla una fuente del derecho, que debe aplicarse en caso de no estar en algún documento lo convenido respecto al precio, siendo esta la costumbre que se tenga en el lugar donde se realice el convenio.

"Artículo 2662. El crédito por fletes que se adeudaren al porteador, serán pagados preferentemente con el precio de los efectos transportados, si se encuentran en poder del acreedor".

Esta disposición otorga un derecho de que se pague el flete con el precio de los objetos transportados, de igual manera concede el derecho de retención de los objetos mientras no haya sido pagado el flete, al respecto es prudente mencionar que el código de comercio también establece la posibilidad que tiene el porteador para que se le pague el flete o porte con los bienes que transportó, siempre y cuando estos no hayan sido recibidos por el consignatario o persona alguna encargada de recibirlos, pero la legislación mercantil, también establece el proceso a seguir para la venta de los bienes, cosa que no hace el código civil en el artículo en comento.

C) Ley de Vías Generales de Comunicación

Al respecto de la legislación que nos ocupa, cabe mencionar que ésta le será aplicable a aquellas personas físicas o morales que se dediquen al transporte de cualquier bien mueble, o personas, empleando las llamadas vías generales de comunicación, dichas vías lo constituyen determinados bienes de dominio público, por lo que nos ocuparemos de los bienes de dominio público terrestre, los cuales estarán constituidos por lo cauces de las corrientes, vasos de los lagos, lagunas y esteros de propiedad nacional, por los canales, presas y zanjas construidos por el gobierno, así como las plazas, parques públicos, mismos que tanto la construcción como la conservación de estos se encuentra a cargo del estado, también lo integran los caminos, carreteras y puentes que, de igual modo construidos y conservados por el Estado.⁶⁰ Aclarado lo anterior es pertinente señalar que únicamente abarcaremos los artículos que consideramos importantes estudiar y comparar con la legislación mercantil y civil.

• Competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Tres son los artículos que consideramos establecen la competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en materia de vías de comunicación. El primer artículo que encontramos de interés de la ley que nos ocupa es el artículo 49 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el cual se establece la competencia que tiene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para estudiar y en su caso aprobar reglamentos del servicio público, tarifas, concesiones, permisos, y cualesquiera otro que tenga relación con la explotación de las vías generales de comunicación.

De igual modo el artículo 50 señala: "La explotación de vías generales de comunicación, objeto de concesión o permiso, será hecha conforme a horarios, tarifas y reglas autorizados previamente por la Secretaría de Comunicaciones".

⁶⁰ cfr. FRAGA, Gabino. "Derecho Administrativo". Quinta edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1952. Pag. 481

De la transcripción anterior se desprende que es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la encargada de señalar los requisitos para otorgar concesión o permiso para explotación de las vías generales de comunicación. Es de mencionar que el artículo 51 de manera más detallada establece la competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

- **Porteador o empresa porteadora**

Al respecto cabe mencionar que la Legislación que nos ocupa al porteador o empresa porteadora la denomina concesionario, permisionario o empresa de transporte y al respecto de esto, son los artículos 52, 54, 56, 57, 64, 96, los que nos establecen algunos derechos, obligaciones y responsabilidades que tienen los porteadores o empresas de transporte.

Así pues iniciaremos con los artículos que nos señalan derechos de la porteadora. El primero de éstos, el artículo 52 establece el derecho que tienen las empresas de transporte celebrar cualesquiera contratos que tengan relación con la concesión o permiso que se le hubiese otorgado para la explotación de las vías generales de comunicación, así como la explotación de las vías en combinación con otras empresas ya sean nacionales o extranjeras, por lo que queda redactado de la siguiente manera:

“Los concesionarios o permisionarios que exploten las vías generales de comunicación y medios de transporte podrán, con la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y sujetos a las restricciones que establece esta ley:

- I. Celebrar todos los contratos directamente relacionados con los objetos de la concesión o permiso, los que no surtirán efectos mientras no se llene el requisito de aprobación.

Tratándose del servicio normal que las empresas de vías deben prestar al público, éstas pueden someter a la aprobación de la Secretaría contratos tipo que, una vez aprobados, se pondrán en vigor en todos los casos, sin variación alguna.

- II. Explotar sus líneas en combinación con otra u otras empresas nacionales y extranjeras. Se entiende que existe combinación cuando de común acuerdo establecen horarios, itinerarios, tarifas unidas o combinadas, expidan documentos directos, intercambien sus equipos, o ejecuten otros actos análogos con ese fin, y
- III. Establecer en beneficio de los usuarios, con las condiciones y limitaciones que la Secretaría de Comunicaciones determine, todos aquellos servicios y facilidades que, sin ser indispensables para la comunicación o el transporte, sean incidentales o conexos con el mismo. Para estos servicios los concesionarios o permisionarios no disfrutarán de las franquicias que concede la presente ley, con excepción de la de carros – dormitorios”.

Un segundo artículo que nos establece otro derecho de la empresa porteadora es el 54 al señalar que al igual que el artículo anterior señala que las empresas de transporte podrán explotar sus servicios en combinación con otras empresas, a través de convenios o arreglos que se sometan a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones.

A continuación veremos los artículos que establecen algunas de las obligaciones que tienen las porteadoras. El primero de ellos es el artículo 53, el cual establece que una de sus obligaciones es el de enlazar sus vías, líneas o instalaciones con las de otras empresas privadas y públicas, así como de combinar sus servicios, siempre y cuando sea por interés público, por lo que se encuentra redactado de la siguiente manera:

Los concesionarios y permisionarios de vías generales de comunicación y medios de transporte tienen la obligación de enlazar sus vías, líneas o instalaciones con las de otras empresas u con las del Gobierno Federal, así como de combinar sus servicios con los de aquéllas y con los de éste, cuando el interés público lo exija y siempre que a juicio de la Secretaría de Comunicaciones se

reúnan los requisitos técnicos necesarios para que el servicio sea eficiente. La Secretaría de Comunicaciones fijará en cada caso las bases conforme a las cuales deberán enlazarse las vías, líneas o instalaciones y hacerse el servicio, combinado, oyendo previamente a los afectados.

El artículo 57, establece como obligación de la porteadora el aplicar las tarifas sin variación, por lo que no podrá contratarse directa o indirectamente con persona alguna tarifa o precio menor que el autorizado, por lo que no podrá hacerse devolución alguna del precio cobrado para así disminuir el precio de éste, dicho artículo se encuentra regulado de la siguiente manera:

"Las empresas estarán obligadas a aplicar las tarifas sin variación alguna,. Quedan, en consecuencia, prohibidos:

- I. Todos los actos o contratos por lo que se conceda directa o indirectamente a una o más personas, ya sea a un precio menor que el autorizado en la tarifa, ya sean condiciones distintas de las que ésta establece.
- II. La devolución de cuotas de las tarifas, aún cuando no se haga directamente a los interesados, sino a personas que puedan considerarse como intermediarias, ya sean agentes, comisionistas, etc".

Del artículo antes transcrito se desprende que la legislación que nos ocupa es la única que contempla la igualdad que debe haber en las tarifas o en el precio del porte, debiendo ser iguales en igualdad de circunstancias, cabe mencionar que esta consideración pertenece a un principio que es el de inalterabilidad de la tarifa, y paridad de tratamiento, por lo que dicha igualdad se consigue mediante la determinación coactiva y unitaria del precio del transporte, por razón de la naturaleza y peso de la mercancía, entre otros factores que determinan el precio, así como mediante la prohibición de los pactos especiales que tiendan a reducir la tarifa general impuesta.⁶¹

⁶¹ cfr. Garrigues, Joaquín. Ob. cit. Pag. 232

Una obligación más que la ley en comento le fija a la empresa porteadora es la de realizar la carga y descarga de la mercancía con el mayor cuidado, y con mayor razón en tratándose de la transportación de animales y mercancía fácil de descomposición y frágil, ésta obligación se encuentra consagrada en el artículo 64 que a la letra dice:

Las empresas de transportes están obligadas a suministrar oportuna y preferentemente, a mover con rigidez, a cargar y descargar con el cuidado debido, los vehículos que contengan animales y mercancía de fácil descomposición, como frutas, legumbres, etc.

Al respecto de ésta obligación, cabe mencionar que ésta no la contemplan de manera directa y detallada la legislación civil y la legislación mercantil, más sin embargo se entiende que esta obligación se encuentra contemplada de manera indirecta al establecerse que el porteador deberá tener el mayor cuidado con las mercancías o efectos que se le encomienden para ser transportados, entendiéndose esta obligación desde el momento en que se le son entregados al porteador para que sean cargados en el vehículo que las transportará y hasta que los bienes sean descargados y entregados al consignatario, pues como bien lo señala el jurista Héctor Cámara la empresa de transporte debe cumplir la operación de carga y descarga, ya que posee con los implementos necesarios y el personal suficientemente práctico por la mayor rapidez y eficiencia de la operación.⁶²

Una obligación más que tiene a su cargo la empresa transportadora es la de expedir comprobante o documento alguno a los usuarios, en el que consten las condiciones en que se prestará el servicio, nuevamente mencionamos que si bien es cierto el contrato de transporte es un contrato consensual y no formal las diferentes legislaciones señalan que se debe entregar la llamada carta de porte o

⁶² cfr. Cámara, Héctor. Ob. cit. Pags. 128 a 130

boleto de asiento o de equipaje, pero también es cierto que el contrato de transporte se crea a través del acuerdo de voluntades, entre las partes, y al igual que la entrega de los bienes estos sólo son un elemento constitutivo del contrato.⁶³

Ahora bien estudiaremos algunas disposiciones que nos establecen la responsabilidad de la empresa porteadora o transportista responsabilidades que se encuentran consagradas en los artículos 69, 71, 72, 73, 78, 80 y 84.

Antes de manifestarnos al respecto del primero de estos artículos cabe señalar que la empresa transportadora en ningún momento podrá limitar su responsabilidad que la propia ley de vías les imponga, por lo que este primer artículo establece las hipótesis en que la porteadora si puede limitar su responsabilidad tal es el caso cuando las cuotas que se fijen sean más bajas que las ordinarias y que la empresa se obligue a pagar determinada cantidad por pérdida o avería, y una segunda hipótesis lo es en el momento en que la tarifa sea reducida por retardo que le sea imputable a la empresa sin responsabilidad.

Dicho numeral se redactó de la siguiente manera: "Las empresas de transporte no tiene derecho a limitar la responsabilidad que les impone esta ley con motivo del transporte, excepto en los casos siguiente:

- I. Aquellos en que una tarifa fije cuotas más bajas que las ordinarias, a cambio de que la empresa asuma la obligación de pagar por la mercancía, en caos de pérdida, no el valor real de ésta, sino uno menor señalado en la tarifa, y
- II. Aquel en que la tarifa sea reducida porque la empresa quede relevada de responsabilidad o limitada ésta, por retardo que le sea imputable en la entrega de la mercancía".

⁶³ cfr. CERVANTES AHUMADA, Raúl. "Derecho Mercantil". Cuarta edición. Editorial Herrero. México. 1982. Pag. 556

En cualquiera de los casos a que se contraen las fracciones anteriores, es condición indispensable que la tarifa reducida a que los mismos se refieren, exista a la par que otras generales, en que no se anule o limite la responsabilidad de la empresa, pudiendo el público elegir libremente la aplicación de una o de otra tarifa.

Por su parte el artículo 71 establece la responsabilidad que tiene la empresa transportadora por las pérdidas o averías que sufran los bienes transportados, a excepción de cuando las mercancías viajen en vehículos descubiertos a voluntad del cargador, a sabiendas de que por la naturaleza de los mismos deben de ser transportados en vehículos cerrados, cuando los bienes no vayan con el embalaje adecuado o defectuoso, circunstancia que deberá constar en la carta de porte, cuando se trate de mercancías que por su naturaleza exista y sea evidente el riesgo de perderse, cuando se trate de bienes explosivos, inflamables o de naturaleza peligrosa, y por último cuando la carga o descarga se realicen por persona diferente de la porteadora o sus empleados.

Al respecto cabe mencionar que estas excepciones a la responsabilidad de la empresa porteadora también se encuentra retomada casi en su totalidad por la legislación mercantil y civil, pues en esencia son tres los factores por los que se excluye que es el inadecuado o defectuoso embalaje, por la naturaleza propia del bien, para el caso de transporte de mercancía explosiva o peligrosa, por lo que la legislación que nos ocupa agrega cuando es el cargador el que decide que la mercancías sea transportada en vehículo diverso al que debe ser transportado, cuando la carga y descarga de los bienes sea diferente de la porteadora.

El artículo 72 también establece dos circunstancias en las que quedará limitada la responsabilidad de la empresa porteadora tal es el caso cuando el cargador declare un bien cuyo costo de transportación o porte sea menor al porte del bien que realmente se transporta, y cuando la mercancía que se declare sea diferente y de mayor valor a la que efectivamente se transporte, por lo que en el primer caso

la empresa transportadora será responsable por el valor declarado, en tanto que en el segundo caso la empresa de transporte será responsable por el valor de la mercancía que se encuentra en la carga.

Dicho numeral se encuentra redactado de la siguiente manera: La responsabilidad de la empresa porteadora quedará limitada en los siguientes casos:

- I. Cuando el remitente declare una mercancía que cause un porte inferior al que causaría la realmente embarcada, la responsabilidad será por la mercancía declarada, y
- II. Cuando el remitente declare una mercancía diferente y de valor superior a la realmente embarcada, la responsabilidad será por la mercancía contenida en la carga.

De igual modo y en relación con el artículo anterior el artículo 80 señala que por regla general la porteadora pagara el valor de lo declarado en el lugar y día de la entrega de los bienes para su transportación, dicho numeral se encuentra redactado de la siguiente manera:

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

- **Elemento personal (Cargador)**

Al respecto del cargador debo mencionar que la ley que nos ocupa muy poco regula al cargado, de hecho en ningún momento se establece definición alguna del contrato de transporte, por lo que muchas de las obligaciones que tiene éste se entienden a contrario sensu, pues como se acaba de mencionar en líneas anteriores al respecto de la responsabilidad el cargador debe declarar el valor de la mercancía transportada, una obligación que por lógica tiene el cargador es la de entregar los efectos que serán transportados, pues sin la entrega de estos no se

puede llevar a cabo el transporte, por último sólo es un artículo el que refiere la obligación que tiene este la cual es el de pagar el porte, aún cuando los bienes sufran pérdida o avería, dicho numeral es el que a continuación se transcribe:

"Artículo 82. La pérdida o la avería de las mercancías en los casos en que la empresa no sea responsable no la priva del derecho al importe íntegro del flete por el transporte que hubiera efectuado".

2.5.2 Jurisprudencia

A continuación nos permitimos señalar la jurisprudencia actualizada que consideramos más importante que es aplicable al contrato de transporte mercantil.

CONTRATO MERCANTIL DE TRANSPORTE, DEBE PREVALECER LA VOLUNTAD DE LAS PARTES SOBRE LO DISPUESTO EN LA LEY.

Quando se contrata a una empresa de fletes para que transporte una mercancía, pero en el trayecto es robada la misma, si bien conforme lo previene el artículo 588, fracción IV, del Código de Comercio, el cargador está obligado a sufrir la pérdida tratándose de casos fortuitos, entre los que se encuentra el robo, al haberse establecido en el caso, en una cláusula de la carta de porte que la empresa porteadora asumirá la responsabilidad de la mercancía por el valor declarado en tal carta siempre que el cargador cubriera la tarifa ordinaria y, por consiguiente, la mencionada empresa se obligó a responder por el valor de la mercancía. Por tanto, ninguna trascendencia tiene el contenido del numeral 588 citado, porque como "en las convenciones mercantiles cada uno se obliga en la manera y términos que parezca que quiso obligarse" (artículo 78 del mismo ordenamiento), es obvio que impera la voluntad de las partes aun sobre el texto legal.

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL TERCER CIRCUITO.
Amparo directo 430/92. Rodolfo Bayardo Ortega. 13 de agosto de 1992. Mayoría de votos. Disidente: Carlos Hidalgo Riestra. Ponente: Jorge Figueroa Cacho. Secretaria: Alba Engracia Bugarín Campos.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Octava Época. Tomo XI – Enero. Tesis Aislada. Página: 236

CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR. ELEMENTOS.

Independientemente del criterio doctrinal que se adopte acerca de si los conceptos fuerza mayor y caso fortuito tiene una misma o diversa significación, no se puede negar que sus elementos fundamentales y sus efectos son los mismos, pues se trata de sucesos de la naturaleza o de hechos del hombre que, siendo extraños al obligado, lo afectan en su esfera jurídica, impidiéndole temporal o definitivamente el incumplimiento parcial o total de una obligación, sin que tales hechos le sean imputables directa o indirectamente por culpa, y cuya afectación no puede evitar con los instrumentos de que normalmente se disponga en el medio social en el que se desenvuelve, ya para prevenir el acontecimiento o para oponerse a el y resistirlo.

Amparo directo 4010/75. Sindicato de empleados de Centralab – México, S.A., C.R.O.C. 27 de junio de 1979. 5 votos. Ponente: Gloria León Orantes.

Amparo directo 4008/75. Rosalba Guardiola y otros. 27 de junio de 1979. 5 votos. Ponente: Gloria León Orantes.

Amparo directo 4006/75. Gregorio Gallegos Labrado y otros. 27 de junio de 1979. 5 votos. Ponente: Gloria León Orantes.

Instancia: Sala auxiliar. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Séptima Época. Volumen 121 – 126 Séptima Parte. Tesis: Página 81. Tesis Aislada.

CONTRATO MERCANTIL DE PORTE. PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN DERIVADA DE AQUÉL, POR INCUMPLIMIENTO EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

El contrato de porte tiene su origen en un pacto mercantil porque el acto de comercio relativo alude a que mediante el pago de una retribución se transporta mercancía, y por ende, no se trata de un acto de carácter civil. Por consiguiente, es innegable que en el contrato de porte o para la transportación de mercancías intervienen las siguientes personas: a) El remitente, persona física o moral que realiza la expedición o entrega de la carga a transportar, b) El porteador, quien acepta la obligación de hacer el transporte, encargándose de cumplir lo pactado con sus propios medios, y c) El destinatario, persona a quien deberá entregarse la carga transportada. Por tanto, cuando el porteador incurra en responsabilidad por incumplimiento del convenio pactado, la perjudicada dispondrá de un término de seis meses para ejercitar la acción correspondiente, en términos del artículo 592, fracción II, del Código de Comercio; de ahí que si incurre en culpa por la pérdida de la mercancía que se le encargó transportar al domicilio del destinatario, éste debe exigir la responsabilidad correctiva por el incumplimiento de la obligación dentro del referido plazo, por comprender propiamente un acto mercantil específico.

SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL SEGUNDO CIRCUITO.

Amparo directo 1526/97.- Clorobencenos, S.A. de C.V – 8 de julio de 1998.- Unanimidad de votos.- Ponente: Virgilio A. Solorio Campos.- Secretario: Faustino García Astudillo.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Época: Novena Época. Tomo VIII, Septiembre de 1998. Tesis: II.2º.C.112 C Página: 1155. Tesis Aislada.

TRANSPORTES. PRESUNCIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO, DERIVADA DE LA ENTREGA DE LA CARTA DE PORTE.

La presunción del cumplimiento del contrato de transporte, derivada de haber sido entregada la carta de porte sin notar en ella reclamación alguna, es *juris tantum* y no *juris et de jure*. Por tanto, el juzgador debe decidir si con las pruebas aportadas e justifica o no que el porteador si acostumbra recoger las cartas de porte antes de expedir las cuentas de gastos y de abrir el vehículo en que se transporta la carga, a fin de determinar si el consignatario estuvo imposibilitado o no para anotar su cuenta de gastos, único documento procedente del porteador existente en poder del consignatario al abrirse el vehículo y descubrirse el faltante, ya que de lo contrario se colocaría al porteador en una situación de privilegio, eximiéndolo por anticipado de toda posible responsabilidad, puesto que recogiendo las cartas de porte antes de que se sepa si hay algo que reclamar, a ningún usuario le sería posible reunir los requisitos de una reclamación susceptible de prosperar.

Amparo directo 5448/55. Fábrica de Aceites "La Central", S.A. 13 de enero de 1958. Unanimidad de 4 votos. Ponente: Alfonso Guzmán Neyra.

Instancia: Tercera Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Sexta Época. Volumen VII, Cuarta Parte. Tesis: Página: 307. Tesis Aislada.

VIAJEROS, ALCANCE DE LA PROTECCIÓN A LOS, ESTABLECIDA EN EL ARTÍCULO 127 DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN.

El artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación obliga a los concesionarios o permisionarios de servicios públicos, de transporte de pasajeros a proteger a los viajeros y a sus pertenencias, de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación de sus servicios, la protección deberá ser suficiente para cubrir cualquier responsabilidad objetiva del concesionario o permisionario, y debe iniciarse desde el momento en que se solicita la detención del vehículo y se aborda, continuar durante el trayecto del viaje y al efectuarse el descenso en un lugar seguro, de conformidad a los reglamentos correspondientes, de lo contrario no se cumple la obligación de proteger al pasajero; ahora bien esta protección no termina en el instante de perder contacto con el vehículo, sino hasta que el usuario y sus pertenencias estén seguros en la banqueta o en la zona establecida por las autoridades para tal efecto.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo en revisión 1761/97. Leobardo Jijón Martínez y otro. 16 de octubre de 1997. Unanimidad de votos. Ponente: Pablo Domínguez Peregrina. Secretario: Francisco José Alvarado Díaz.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Época: Novena Época. Tomo VII, Junio de 1998. Tesis: I.1º.A.23 A Página: 727. Tesis Aislada.

RESPONSABILIDAD MEDIANTE LA CLÁUSULA RELATIVA EN LA CARTA DE PORTE ES NECESARIO QUE TENGA UNA TARIFA ORDINARIA DE FLETES CON RESPONSABILIDAD ILIMITADA PARA EL PORTEADOR Y UNA TARIFA REDUCIDA CON RESPONSABILIDAD LIMITADA PARA QUE LA PERSONA MORAL PUEDA VALIDAMENTE LIMITAR SU.

Para que la persona moral pueda validamente limitar su responsabilidad mediante la cláusula relativa en la carta de porte, es requisito sine qua non, conforme a los dispuesto por el artículo 69 de la Ley General de Vías de Comunicación, que mantenga una tarifa ordinaria de fletes, con responsabilidad ilimitada para el porteador, como principio general, y simultáneamente una tarifa reducida, con responsabilidad limitada para el mismo porteador, como regla de excepción, para que el público con conocimiento de ambas libremente pueda optar entre una y otra de tal manera que la diferencia en el precio por el servicio sea la justa ventaja que el usuario debe tener frente al privilegio de la porteadora de responder limitadamente en caso de pérdida de la mercancía, ya que el principio de esta responsabilidad reviste en el derecho un carácter excepcional; y, por tanto, los casos en que la ley lo permite deben interpretarse restrictivamente.

TRIBUNAL COLEGIADO DEL VIGÉSIMO CIRCUITO.

Amparo directo 859/94. Alicia Castillo Arroyo. 26 de enero de 1995. Unanimidad de votos. Ponente: Francisco A. Velasco Santiago. Secretario: José Gabriel Clemente Rodríguez.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Octava Época. Tomo XV – II Febrero. Tesis XX.437 C Página: 527. Tesis Aislada.

CAPITULO III

3. Transporte mercantil de cosas

3.1 Concepto

El contrato de transporte de cosas es definido como: "Aquel en el cual una parte (el porteador) se obliga mediante cierta retribución (el porte) a llevar de un punto a otro, de no encargar la ejecución a un tercero (dependiente suyo o relacionado con él), las cosas que tal fin le sean entregadas, y ponerlas a disposición de la persona a la cual van dirigidas (el destinatario, que puede ser el mismo remitente u otro sujeto distinto)".⁶⁴

Al respecto cabe mencionar que para la mayoría de los tratadistas tanto nacionales como extranjeros consideran el transporte de cosas como el genero del contrato de transporte mercantil.

Renombrado jurista Oscar Vásquez del Mercado señala: "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".⁶⁵

Como ya hemos mencionado el autor Joaquín Rodríguez Rodríguez entiende el contrato de transporte mercantil de cosas como "aquel por el que alguno se obliga a trasladar de un sitio a otro convenido, y bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, mercaderías, o cualesquiera otros objetos, mediante una retribución, para entregarlos a persona determinada".⁶⁶

⁶⁴ Cabanellas, Guillermo. Ob. cit. Pag 176

⁶⁵ Vásquez del Mercado, Oscar. Ob. cit. Pag. 230

⁶⁶ Rodríguez, Rodríguez Joaquín. Ob.cit. Pag. 217

Por su parte el autor Rafael de Pina Vara nos dice: "que el 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 contrato".⁶⁷

Del análisis de cualquiera de estas definiciones nos permite poner de relieve los siguientes datos:⁶⁸

- Por un lado el contrato de transporte mercantil de cosas implica la existencia de una persona física dedicada a realizar actos de comercio de manera habitual como lo es el transporte de personas o cosas denominado "porteador" , o la existencia de una empresa o persona colectiva dedicada de igualmente al transporte de cosas o de personas, denominada "porteadora".
- Así pues la existencia de la obligación de trasladar de un sitio a otro; transportación que podrá realizarse de manera personal el porteador o porteadora o por conducto de alguno de sus dependientes.
- La existencia de una retribución, precio o porte, que debe cubrir el cargador.
- El pago del precio da como consecuencia que el porteador o porteadora se obligue a realizar el transporte y al finalizar el mismo el porteador esté obligado a entregar las cosas transportadas a persona determinada o a quien posea la llamada "Carta de Porte".

3.2 Elementos personales

Así pues debemos puntualizar que en el contrato de transporte mercantil de cosas intervienen diversos sujetos que son:

Primeramente uno que es el que va a entregar las mercancías o cosas que han de transportarse, este sujeto es llamado cargador, y quien debe pagar el precio convenido.

⁶⁷ De Pina Vara, Rafael. "Diccionario de Derecho" Ob. cit. Pag. 224

⁶⁸ cfr. URÍA, Rodrigo. "Derecho Mercantil". Editorial Tecnos. Madrid. 1993. Pag. 719

Así mismo debe existir alguien que se dedique al transporte de cosas o personas y que en el caso concreto transporte por sí mismo o por cualesquiera de sus dependientes las cosas o mercancías dadas por el cargador, luego entonces al que realiza el transporte se le denomina "porteador" cuando es persona física, o "porteadora" tratándose de empresas dedicadas al transporte.⁶⁹

Finalmente encontramos a un sujeto a quien le deben ser entregadas las mercancías objeto del transporte, al finalizar éste, así pues a este último sujeto se el denomina "consignatario".

3.2.1 Cargador

Para el autor José María Codera Martín el cargador es: "La persona o entidad que tiene la obligación de entregar al Porteador las cosas objeto del contrato de transporte terrestre, en tiempo y forma convenidos y de pagar el porte acordado, salvo que se haya estipulado que lo pague el consignatario. Tiene la facultad de interrumpirle transporte, indemnizando al porteador y de variar el destino de las cosas transportadas, siempre y cuando no se haya desprendido de la carta de porte".⁷⁰

El jurista Joaquín Garrigues señala: El cargador o emitente es la persona que en su propio nombre solicita el transporte y frente a la cual el porteador asume la obligación de efectuarlo, así mismo para este autor el cargador es el acreedor del transporte, pero en su fase constitutiva del mismo, añadiendo lo importante que es el actuar en nombre propio, pues si es en representación nos encontramos en presencia del remitente.⁷¹

Diversos doctrinarios han puntualizado que el cargador debe contratar a nombre propio, independientemente del vínculo jurídico del cual derive la

⁶⁹ cfr. Díaz Bravo, Arturo. Ob. cit. Pag. 154

⁷⁰ Codera Martín, José María. Ob. cit. Pag 27

⁷¹ cfr. Garrigues, Joaquín. Ob. cit. Pag. 207

propiedad de los bienes a transportar, por lo que el título de propiedad en nada influye en el transporte, por lo que el cargador podrá ser, propietario, poseedor, depositario, etc.⁷²

Para el autor Hector Cámara la palabra cargador "es sinónimo de remitente, acreedor del transporte, expedidor o consignante, pues será quien envía y entrega los efectos, para que sean trasladados por su propia cuenta o por la ajena".⁷³

De manera sucinta podemos decir que es la persona que siempre solicita el transporte a una persona física o colectiva y que adquiere a la vez un derecho de exigir la realización.

Por lo que hace al cargador y como ya hemos mencionado en el capítulo anterior los derechos y obligaciones que tiene este se encuentra regulados en los artículos 588, 589, 601, 602.

A) Derechos del cargador en el transporte

En el momento del transporte, esto es, cuando las cosas se encuentran en ruta, existe el derecho del cargador para disponer de ellas, y puede entenderse así debido a que en el artículo 588 del código de comercio se establece en su primer fracción que puede variar la consignación de las mercancías, esto es a quien se va a entregar las mercancías, y en la fracción segunda se establece que puede variar el lugar de entrega de la carga.

A su vez el cargador tiene el derecho que le concede el artículo 578 del código de comercio a rescindir el contrato de transporte, antes o después de comenzar el viaje, pagando en el primer caso al porteador la mitad, y en el segundo caso la totalidad del porte, siendo obligación suya recibir los efectos en el punto y día en que la rescisión se verifique.

⁷² cfr. López Saavedra, Domingo. Ob.cit. Pag. 125, Vásquez del Mercado, Oscar. Ob.cit. Pag. 233

⁷³ Cámara, Héctor. Ob. cit. Pag. 50

B) Obligaciones del cargador

Por lo que hace a las obligaciones que tiene el cargador las encontramos en el artículo 588 del C.Co. en sus diferentes fracciones, entre las que figura principalmente la entrega de las mercancías. Aunque el contrato de transporte es consensual, la entrega de las mercancías es necesaria para el cumplimiento del contrato y deberán hacerse en el lugar y tiempo convenido,⁷⁴ así como en las condiciones debidas para que no sufran deterioros durante el transporte, "por lo que la entrega de las cosas debe hacerse en las condiciones adecuadas para la realización del transporte de conformidad con lo que marcan los reglamentos, circulares, acuerdos y en su caso las Normas Oficiales Mexicanas específicas para cada modo de transporte".⁷⁵ No haciéndolo así, el cargador queda obligado a sufrir las pérdidas y averías que procedan de algún vicio propio.

Esta obligación nace del carácter consensual del contrato y debe cumplirse en el tiempo debido y lugar pactado. Bien puede cumplirse esta obligación llevando la mercancía al lugar donde el transporte comienza o esperar los instrumentos de éste, para hacer la entrega.⁷⁶

También es obligación del cargador entregar los documentos indispensables para el libre tránsito, como certificados sanitarios, comprobantes fiscales, etc., en caso contrario, sufrirá los comisos y multas ocasionados por la falta de estos documentos o por infracciones fiscales e indemnizará al porteador de los perjuicios que le cause, así mismo deberá indemnizarlo por los daños, perjuicios y erogaciones derivadas de la falta de cumplimiento del contrato.

Otra obligación del cargador, según los artículos 601 y 591, Fracción V, es declarar el contenido de los paquetes o bultos y cuando así lo exigiere el

⁷⁴ cfr. Enríquez Rosas, José David. Ob. cit. Pag. 232

⁷⁵ WITKER, Jorge y JARAMILLO, Gerardo. "Comercio Exterior de México, marco jurídico y operativo". Editorial Mc. Graw Hill. México. 1996. Pag. 149

⁷⁶ cfr. Echávamri y Vivanco, José María. Ob. cit. Pag. 327

porteador, mostrar las mercancías, porque si rehusa a abrir y reconocer los bultos, cesarán las responsabilidades del porteador, salvo que hubiere dolo de su parte.

Así pues en el contrato de transporte mercantil existen dos obligaciones principales y una de ellas consideramos debe realizarla el cargador, como lo es el pagar el porte o flete,⁷⁷ esto aun que dicha prestación se le imponga al consignatario, tal y como el código de comercio en su artículo 595 fracción IV lo establece, la razón es muy simple pues siendo un contrato a favor de un tercero, éste no podrá obligarse por el pacto celebrado por terceras personas, en consecuencia es el cargador quien en principio debe pagarlo, así pues ésta obligación que la ley le fija al consignatario no deriva del contrato de transporte sino de otro contrato celebrado entre él y el cargado, contrato por el cual el destinatario quedará obligado entre otras cosas, a pagar el porte de las mercancías.

Por último, el cargador está obligado a remitir con oportunidad la carta de porte al consignatario para que pueda hacer uso de ella oportunamente en el momento en que llegue la carga a su destino.⁷⁸

3.2.2 Porteador

Por lo que hace al porteador el autor José Codera lo define como: "Persona o entidad que se obliga mediante un precio convenido, llamado porte, a trasladar de un lugar a otro bajo su responsabilidad, las cosas objeto del contrato de transporte terrestre recibidas en tiempo y forma convenidos del cargador y a entregarlas en la misma forma en el plazo pactado al consignatario estipulado en la carta de porte. Tiene la facultad fundamental de cobrar el porte y los gastos ocasionados por las mercancías durante el transporte, así como de proceder a la venta judicial de los efectos transportados, si corriesen grave riesgo de perderse".⁷⁹ Así pues

⁷⁷ cfr. Ghersi, Carlos Alberto. Ob. cit. Pag. 442

⁷⁸ cfr. Enriquez Rosas, José David. Ob. cit. Pag. 233

⁷⁹ Codera Martín, José María. Ob. cit. Pag. 77

podemos decir que el porteador es la persona que realizará por si mismo o por sus dependientes el transporte de las mercancías.

Cabe mencionar que el porteador también lo pueden ser las empresas de transportes que como toda otra personalidad jurídica, están obligadas a cumplir exactamente con los compromisos y condiciones bajo las cuales ofrecen sus servicios, entre estos los de remitir y entregar al consignatario las cosas objeto de éste contrato.⁸⁰

Por su parte el jurista Oscar Vásquez del Mercado señala: que el porteador es quien asume la obligación de transportar los bienes materia del transporte, usando sus propios medios para tal fin, así mismo señala que el porteador puede estipular con otras personas la conducción de los bienes que se le encomendaron para transportar, conservado así el carácter de porteador para con el que contrato el transporte y entregó los bienes, pero, obteniendo el carácter de cargador para con las personas que pactó la transportación de los bienes que se le habían encomendado transportar.⁸¹

Por su parte el jurista Luis Beltrán Montiel señala que el transportador o porteador es la persona que contrata con el cargador la conducción o transporte de mercaderías, sea propietaria, armadora o fletadora.⁸²

El autor Rafael de Pina lo define de la siguiente manera: "Parte que en el contrato de transporte contrae la obligación de trasladar las cosas o mercancías objeto del mismo, al lugar designado en la carta de porte".⁸³

⁸⁰ cfr. Sánchez Gamborino, Francisco Miguel. Ob. cit. Pag. 24

⁸¹ cfr. Vásquez del Mercado, Oscar. Ob. cit. Pag. 231

⁸² cfr. BELTRÁN, Montiel, Luis. "Curso de Derecho de la Navegación". Sexta reimpresión. Editorial Astrea. Buenos aires. 1992. Pag. 256

⁸³ De Pina Vara, Rafael. "Diccionario de Derecho" Ob. cit. Pag. 411

Así pues y como ya hemos dicho los derechos, obligaciones y responsabilidades del porteador se encuentran establecidas en los artículos 577, 578, 590, 591, 592, 593, 594 del código de comercio.

A) Derechos del porteador

En el artículo 577 del código de comercio, tiene mucha trascendencia en cuanto, a que es en este precepto donde se establece el derecho o la facultad que tiene el porteador de estipular con otro para llevar a cabo la transportación de las mercancías, conservando el carácter de porteador con las personas que haya hecho el contrato primeramente, y tomará el de cargador con relación a la segunda.

Así pues el artículo 578 le da el derecho de rescindir el contrato cuando medie fuerza mayor y el de continuarlo cuando desaparezca la fuerza mayor y no haya hecho uso del derecho de rescindir el contrato.

Por otra parte el artículo 591 le da el derecho de cobrar el porte convenido por el transporte, así pues tiene el derecho de exigir la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías cuando dude de su declaración, el de exigir la recepción de las mercancías que resulten ílesas cuando parte de ellas sufran averías; así como el de retener las mercancías transportadas mientras no se le pague el porte y por último, el derecho a promover el depósito de lo transportado cuando no se encuentre al consignatario o a su representante.

B) Obligaciones del porteador

Por lo que hace a las obligaciones que tiene el porteador al respecto podemos decir que éstas se encuentran establecidas en el artículo 590 del código de comercio.

Al respecto podemos decir que muchas de estas obligaciones tienen como fuente el incumplimiento del contrato como lo es el de pagar en caso de retardo que le sea imputable, la indemnización convenida.

Así pues el jurista Omar Olvera puntualiza que son cuatro las obligaciones principales:

- "Recibir los objetos a transportar
- Llevar a cabo el transporte.
- Cuidar o custodiar los objetos que se van a transportar.
- Por último entregar los objetos transportados al consignatario".⁶⁴

Por lo que hace a la primera obligación *recibir las mercancías o cosas objeto del transporte, en tiempo y lugar convenido*, esta obligación es indispensable para poder realizar el transporte. Esta obligación se encuentra consagrada en el artículo 590 en su fracción I del C.Co. Ahora bien como consecuencia de esta recepción de mercancías también tendrá que otorgar un recibo por esas mercancías. esto es la llamada "Carta de Porte, cabe mencionar que en la fracción V del mismo numeral se establece como obligación la entrega de las mercancías al tenedor de la carta de porte, luego entonces debiera considerarse como obligación la entrega de la carta de porte, pero estamos en presencia de un contrato consensual.

Por lo que hace a la segunda obligación *emprender o verificar el transporte*, conforme a lo convenido o estipulado, es decir, a emprender el viaje y a terminarlo dentro del plazo, ahora bien si no se estableció plazo alguno deberá verificarse lo más pronto posible cuando realice viajes periódicos, esta obligación deviene de las fracciones II, III del artículo 590 del C.Co.

⁶⁴ OLVERA DE LUNA, Omar. "Contratos Mercantiles". Segunda edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1987. Pag. 324

Así pues siendo ésta la obligación esencial que asume el transportador de cosas, la de realizar el traslado convenido. Si bien es cierto que el compromiso contiene distintas etapas hasta su finalización total, la obligación es básicamente una e indivisible: efectuar el transporte de la carga.⁸⁵

La tercera obligación consistente en *custodiar o cuidar los objetos que se van a transportar*, dado que los porteadores responden a los daños causados a los objetos transportados, así como a las pérdidas y averías que los mismos sufran, a no ser que el porteador pruebe que los daños y averías no han sido causados por su culpa o negligencia, debiendo ser únicamente por caso fortuito o la fuerza mayor, o bien por vicio en la cosa transportada,⁸⁶ pues es evidente que siempre se presumirá la culpa del porteador. Esta tercera obligación deviene de lo establecido por las fracciones IV, VIII del artículo 590 del C.Co.

La cuarta obligación consistente en o bien según lo convenido, toda vez que en la carta de porte se conviene la entrega de los objetos transportados a persona determinada o bien a quien porte la carta. Esta obligación se consagra en la fracción V del artículo 590 del C.Co.

C) Responsabilidades del porteador

Es de mencionarse que el resto de las fracciones señaladas en el artículo 590 consideramos debe contenerse dentro de las responsabilidades porque en ellos se hace mención de lo que el porteador debe pagar al incumplir con las obligaciones impuestas como custodiar, vigilar, cuidar las cosas objeto del transporte,⁸⁷ entendiéndose como pérdidas totales o parciales o simplemente averías de esas cosas, así como cuando el porteador realiza el transporte con retardo.

⁸⁵ cfr. Ghersi, Carlos Alberto. Ob. cit. Pag. 441

⁸⁶ AGUILAR CARBAJAL, Leopoldo. "Contratos Civiles". Tercera edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1982. Pag. 301

⁸⁷ cfr. Vásquez del Mercado, Oscar. Ob.cit. Pag. 247

Finalmente el artículo 592 del C.Co. establece el modo de extinguirse las responsabilidades del porteador, primeramente se señala que una vez recibidas las mercancías sin reclamación alguna por parte del consignatario se extingue la responsabilidad del porteador, pues se entiende que se está conforme con el transporte y en consecuencia con el estado de los objetos transportados. Por último prevé un término de 6 meses y un año para que se extinga la responsabilidad dependiendo donde se hubiera verificado el transporte.

3.2.3 Consignatario

Por consignatario debe entenderse como "la persona o empresa a quién deberá ser entregada la carga transportada o los bienes que fueron materia del transporte".⁸⁸

En el diccionario de comercio exterior el consignatario es definido como "la persona o entidad a quien el porteador debe entregar las cosas objeto del contrato de transporte en la misma forma en que las recibió del cargador y en el plazo convenido si se hubiere pactado, contra pago del porte, si no lo hubiera pagado ya el cargador. Tiene la facultad de rehusarse hacerse cargo de las cosas transportadas cuando éstas hayan quedado inutilizadas para su venta o consumo, o se haya retrasado su entrega por culpa del porteador".⁸⁹

Para el autor David Enríquez el consignatario es sinónimo de destinatario y será aquel sujeto que recibe la prestación del transporte una vez que éste ha sido realizado. A diferencia del cargador, quién es el acreedor del transporte en la fase inicial del contrato, en la fase final o ejecutiva del contrato el acreedor será el consignatario.⁹⁰

⁸⁸ Olvera de Luna, Omar. Ob. cit. Pag. 323

⁸⁹ Codera Martín, José María. Ob. cit. Pag. 75

⁹⁰ cfr. Enríquez Rosas, José David. Ob. cit. Pag. 223

El jurista Rafael de Pina Vara lo define como "Aquella persona a la que va destinada la cosa que es objeto del contrato de transporte".⁹¹

A) Derechos del consignatario

Principalmente tres son los derechos a que tiene el consignatario, los cuales se encuentran regulados en el artículo 596 del C.Co.

Como un primer derecho a que tiene el consignatario es el de exigir al porteador le sean entregados los objetos materia del transporte, claro esta que en el supuesto de que el cargador no quiera entregarle la mercancía, y el mismo consignatario tenga en su poder la carta de porte.

Un segundo derecho lo es el de no recibir las mercancías, cuando se encuentre en presencia de alguno de los siguientes casos: uno cuando las mercancías u objetos del transporte no se encuentren en buen estado o por lo menos en estado que permita recibirlos Y dos cuando su valor no alcance a cubrir los gastos que deba realizar para su recepción.⁹²

Un tercer derecho que tiene el consignatario es el de que pueda recibir el anticipo que hubiese dado con motivo de la realización del transporte, desde luego siempre y cuando ya se haya cubierto la totalidad del porte del transporte.

Así pues el cargador no podrá rehusarse a entregar los bienes o dar orden para que no se entregue la mercancía al consignatario, sólo por el hecho de no reconocer la carta de porte que tenga el consignatario, por lo que este derecho se considera tangible e irrevocable cuando este tiene en su poder la carta de porte.⁹³

Cabe mencionar que desde el momento en que el contrato se celebra el consignatario entra en la relación contractual adquiriendo un derecho tangible e

⁹¹ De Pina Vara, Rafael. "Diccionario de Derecho" Ob. cit. Pag. 184

⁹² cfr. Cámara, Héctor. Ob. cit. Pag. 190

⁹³ cfr. Rodríguez Rodríguez, Joaquín. Ob. cit. Pag. 221

irrevocable desde el momento en que tiene en su poder la carta de porte, ahora bien en tanto no tenga en su poder la carta de porte sólo tiene un derecho condicionado e intangible por el no ejercicio por parte del cargador, el cual tiene el derecho de cambiar de consignatario, así como del lugar donde se entregará la mercancía u objetos del transporte.

B) Obligaciones del consignatario

Al igual que el cargador y el porteador, la ley también le impone al consignatario determinadas obligaciones, resumiéndose en cuatro, las cuales son:

La primera de estas obligaciones es la de recibir sin demora las mercancías en su totalidad o en parte, cuando hayan sufrido alguna avería y las que resulten ilesas, siempre y cuando al separar las mercancías averiadas no disminuyan el valor de las mercancías que resultaron ilesas.⁹⁴

Ahora bien al recibir las mercancías el consignatario debe hacerse cargo de las cosas transportadas, pero también puede no recibirlas, en tal caso el porteador tiene derecho a hacer constar el estado de los bienes consignándolos a la autoridad competente.⁹⁵

Una segunda obligación que la ley impone al consignatario es la de abrir y reconocer los bultos cuando así lo solicite el porteador, derivada de esta obligación y en la negativa del consignatario para cumplir con esta obligación de abrir y reconocer los bultos implica la no responsabilidad del porteador, siempre y cuando ésta no provenga de fraude o dolo.⁹⁶

La recepción de las mercancías, se entiende que se debe hacer según lo estipulado y las especificaciones que se encuentren en la "carta de porte", así pues esta carta de porte tiene la obligación el consignatario de devolverla al

⁹⁴ cfr. Sánchez Gaborino, Francisco Miguel. Ob. cit. Pag. 24

⁹⁵ cfr. Echávarri y Vivanco, José María. Ob. cit. Pag. 329

⁹⁶ cfr. Cámara, Héctor. Ob. cit. Pag. 195

porteador, siendo ésta la tercera obligación que la ley le impone al consignatario, ahora bien si lo que se expidió fue un recibo en lugar de la carta de porte entonces, deberá regresarse este recibo al porteador.

La cuarta obligación que se le impone al consignatario es la de pagar el porte y los gastos ocasionados por el transporte y la de ejercer en un término perentorio de veinticuatro horas, desde la recepción de las mercancías, los derechos que competen contra el porteador, exigiéndole las responsabilidades que haya contraído.

Esta última obligación contemplada en el artículo 595 en su fracción V, parece ser contradictoria para con el artículo 592 que nos habla de la extinción de la responsabilidad del porteador cuando el consignatario al recibir la mercancía no le hace la reclamación de las pérdidas o averías, pudiéndose cuestionar si el reclamo es en el momento o si es en las veinticuatro horas a partir de la recepción de las mercancías por parte del consignatario. Siendo pues el artículo 593 el que nos sirve para aclarar este problema, pues el mismo establece que el término para exigir la responsabilidad del porteador cuando hubo pérdida es al día siguiente de que se terminó el viaje, y en tratándose de averías será de veinticuatro horas de la entrega de las mercancías.

3.3 Elementos reales

En consecuencia de la definición antes señalada se aprecia que son dos los elementos reales del contrato de transporte mercantil,⁹⁷ los cuales son:

- El precio que deberá abonarse al porteador y;
- Los objetos o bienes materia del transporte.

⁹⁷ cfr. Garrigues, Joaquín. Ob. cit. Pag. 209

3.3.1 El Precio

Al hablar del precio es conveniente agregar que el transporte como todo contrato mercantil es oneroso, puesto que siempre deberá abonarse al porteador el precio convenido.

Cabe mencionar que al precio también es conocido como porte o flete, así pues debemos entender por precio la contraprestación que corresponde cumplir al cargador, o bien en los casos en que así se establezca al consignatario, este debe ser determinable o determinado, debe de pagarse en dinero, pues si consistiere como en una prestación diversa, de dar o de hacer, no se daría el contrato de transporte en estricto sentido técnico.

La fijación del precio radica dependiendo de si es un transporte libre o si es realizado por empresas que ejercen monopolio, la razón de ser de esta distinción radica en que uno es negocio privado y el otro es un servicio público, por lo que en el primero el precio se fijará por el acuerdo y la voluntad de las partes, en tanto que en el segundo las empresas concesionarias están obligadas a respetar las tarifas que la autoridad correspondiente establece o aprueba.⁹⁸

El autor Gherzi puntualiza que: "la fijación del precio o flete no es producto de negociación entre las partes, sino que las connotaciones propias de su formación masiva, esto es, un importe ya determinado por la empresa, en tratándose del transportista o porteador como persona jurídica o moral".⁹⁹

Ahora bien el precio es fijado libremente por las partes cuando el transporte que se realiza no está sujeto a tarifa impuesta por la autoridad, tal como sucede con el servicio público en vía generales de comunicación.

En el caso de transporte que se realice por servicio público, por concesión estatal, la determinación del precio no puede quedar al arbitrio de las partes, ya

⁹⁸ cfr. Cámara, Héctor. Ob. cit. Pags. 81 y 82

⁹⁹ Gherzi, Carlos Alberto. Ob. cit. Pag. 442

que deberá estarse a las tarifas o precios autorizados, por lo que en la mayoría de los casos la reglamentación del precio se hace atendiendo a la naturaleza y peso de la mercancía, tomándose también en cuenta otros factores como es la distancia, tipo de carga, regularidad de envíos.¹⁰⁰

El autor Guillermo Cabanellas nos dice que: "el precio puede ser señalado dependiendo la distancia, a tanto el kilómetro; por tiempo, a tanto la hora. Su pago lo hace normalmente el expedidor y por anticipado, en cuyo caso se habla de porte pagado, pero cabe convenirlo a cargo del destinatario, que deberá abonarlo en el instante de ser entregadas las cosas, en cuyo caso se dice porte debido".¹⁰¹ En este caso los objetos materia del transporte son la garantía que tiene el porteador para poder exigir se le pague el porte convenido.

Consideramos que tanto el precio como las cosas son un elemento esencial para la existencia del contrato de transporte, de tal modo que si no hay precio podrá haber otro contrato pero no el de transporte mercantil.

Así pues el pago del precio es una obligación principalísima del remitente, cuando no se haya pactado que la obligación de realizar el pago corra a cargo del consignatario.¹⁰²

Ni en el C.Co. ni el C.Ci. existe disposición alguna que atribuya al precio el carácter de elemento esencial para la existencia del contrato de transporte mercantil, y más aún el C.Co. no define el contrato de transporte mercantil. Sin embargo, en el C.Ci. el contrato de transporte se encuentra regulado dentro de los contratos de prestación de servicios profesionales, y todo contrato de servicios profesionales es oneroso, y por lo tanto el contrato de transporte sea civil o mercantil es oneroso.

¹⁰⁰ cfr. De Buen, Oscar. "Reglamentación y Prácticas comunes del transporte de carga en México". Comercio exterior. Volumen 39. Número 5. México. Mayo de 1989. Pag. 401

¹⁰¹ Cabanellas, Guillermo. Ob. cit. Pag. 176

¹⁰² cfr. Echavarrí y Vivanco, José María. Ob. cit. Pags. 328 y 329

La existencia del porte o del precio se presume según lo establecido en el artículo 595, en su fracción IV del C.Co., el cual a su letra dice: El consignatario está obligado: A pagar al porteador, así el porte como los demás gastos, sin perjuicio de las reclamaciones que hiciera.

3.3.2 Los bienes

Por lo que hace a las cosas que pueden ser objeto de transporte debemos recordar que el C.Co., establece que el contrato de transporte mercantil, cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera otros efectos de comercio. Sin embargo, nos encontramos que hay contratos de transporte que no tienen por objeto cosas, sino personas, de ahí que se separa el transporte de personas con el de cosas.

Si recordamos el concepto de mercancía como cosa corporal, mueble, susceptible de tráfico jurídico, los títulos valores, el dinero y los buques, quedarían excluidos del transporte de cosas, por lo que sería erróneo pensar que éstos no pueden transportarse.

Diversos autores puntualizan que existen objetos fuera del tráfico jurídico que pueden transportarse, tal y como puede ser un cadáver de aquí que, aunque el C.Co. muchas veces refiere exclusivamente a mercancías, por lo que concuerdo con lo aseverado por los autores en el sentido de que es erróneo, por lo que debo afirmar que no sólo éstas son transportables, sino todas las cosas, sean mercantiles o no que por su naturaleza física pueden ser transportadas.¹⁰³

Por último y al respecto de los bienes materia del contrato de transporte mercantil debemos decir que deben ser susceptibles de establecer su calidad genérica, su peso, pues al referirnos a la carta de porte en esta se deben de

¹⁰³ cfr. Enríquez Rosas, José David. Ob. cit. Pag. 225, Rodríguez Rodríguez, Joaquín. Ob. cit. Pag. 247

señalar determinadas cuestiones con las que se puedan identificar plenamente los objetos a transportar.

3.4 Elementos formales

3.4.1 Carta de Porte

El transporte en nuestro derecho es un contrato consensual que se perfecciona y concluye con el simple acuerdo de voluntades entre el cargador y porteador. Así se desprende del artículo 2646 del C.Ci., aplicado supletoriamente a la legislación mercantil por disposición del artículo 2º del C.Co. y 4 de la L.V.G.C., que define el transporte como el contrato que nace cuando una persona llamada porteador, se obliga a transportar personas o cosas, mediante un precio. Como confirmación de lo anterior tenemos lo establecido por la fracción I, de los artículos 588 y 590 del C.Co., que nos revela que la entrega de las mercancías debe hacerse en las condiciones, lugar y tiempo convenidos, lo que quiere decir que previamente se ha celebrado el contrato.

La carta de porte es un título legal de prueba, pero no es requisito esencial, toda vez que el transporte se perfecciona por el consentimiento y la entrega de las cosas, y la misma puede definirse como aquel documento que el porteador debe extender y entregar al cargador que tiene como función la de regir las cuestiones relativas a los derechos y obligaciones que en el contrato de transporte terrestre otorga e impone a las partes.

Así pues para el de la carta de porte se dividirá en:

- A) Origen
- B) Naturaleza Jurídica
- C) Contenido
- D) Modelos de Carta de Porte

suscrita por él, dándole a conocer los términos del contrato.¹⁰⁴ Este documento acompañaba a las mercancías en el viaje y servía para identificarlas a su llegada.

Por lo que hace a la aparición de la carta de porte en nuestra legislación al respecto mencionaremos primero que por lo que hace en el Derecho Civil ni el Código Civil de 1870, ni el Código Civil de 1884¹⁰⁵ al ocuparse del contrato de transporte mencionan a la carta de porte, y es hasta el Código Civil de 1928 que es el código vigente en su artículo 2656 establece la obligación del portador de extender una carta de porte al cargador que debe tener los requisitos señalados por ese mismo precepto, requisitos que en conjunto se refieren a los elementos integrantes del contrato de transporte, elementos personales y reales, así como a las obligaciones impuestas por el contrato a las partes. La carta de porte no es elemento formal del contrato puesto que no es condición para su perfeccionamiento, sino es una consecuencia de la obligación derivada del contrato celebrado con anterioridad.

Por lo que hace al derecho mercantil, es de mencionarse que el código de Lares de 1854 fue el primer código de comercio que estuvo en vigor en México y trata del transporte al hablar de los portadores, como agentes auxiliares del comercio.¹⁰⁶

En este código en sus artículos 189 establecía la que tanto el cargador como el porteador puede exigirse mutuamente que se extienda una carta de porte o conocimiento, así como los requisitos que debía contener la carta de porte, el artículo 190 establecía el carácter probatorio de la carta de porte al establecer que "es el título legal del contrato hecho entre cargador y el porteador, y por su

¹⁰⁴ cfr. BORJA SORIANO, Manuel. "Apuntes del Curso de Contratos Civiles". Editorial Andrade. México. 1929. Pag. 396

¹⁰⁵ Visible en MACEDO, Pablo. "El Código de 1870. Su importancia en el derecho mexicano". Anuario del departamento de derecho de la Universidad Iberoamericana. Número 3. México. 1971. Pag. 247

¹⁰⁶ Visible en CRUZ BARNEY, Oscar. "Historia del Derecho en México". Editorial Oxford. México. 1999. Pag. 585

contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepción en contrato que la de falsedad y error involuntario en su redacción". Por último el artículo 192, disponía que el porteador recogerá el original y el cargador podrá exigir un duplicado suscrito por el portador.¹⁰⁷

De lo anterior se concluye que en este código cuando se expedía la carta de porte, esta se consideraba un documento probatorio del contrato de transporte, tanto para el cargador como para el porteador y consignatario.

El segundo código de comercio fue aquel que sustituyó la aplicabilidad de las siete partidas y las ordenanzas de Bilbao fue el de 1884.¹⁰⁸ El Código de Comercio de 1884 ¹⁰⁹en su título V lo dedica al transporte por tierras, ríos y lagos y entre los preceptos de este título encontramos que en el artículo 268 definan a la carta de porte como un "documento que extiende el cargador al porteador haciendo constar el contrato de transporte y la entrega de las mercancías cuya conducción forma su materia"; así pues el artículo 269 señala los requisitos que debía contener la carta de porte, el artículo 271 pone en manifiesto el carácter probatorio de dicho documento y así expresa: "que la carta de porte es el único título del contrato de transporte, y con arreglo a su tenor se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su cumplimiento, sin admitirse en su contra más excepciones que las de falsedad, omisión o error voluntario".¹¹⁰

Por último el código de comercio de 1889,¹¹¹ que es el código vigente y como ya quedó de manifiesto el artículo 580 establece la obligación del porteador de

¹⁰⁷ cfr. FORTUNATO GARRIDO, Roque. "Contratos Civiles y Comerciales". Volumen 2. Tomo II. Editorial Universidad. Buenos aires. 1993. Pag. 315.

¹⁰⁸ cfr. Cruz Barney, Oscar. Ob. cit. Pags. 585 y 586

¹⁰⁹ TENA RAMÍREZ, Felipe. "Leyes Fundamentales de México. 1808 – 1989". Décima quinta edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1989. Pag. 215

¹¹⁰ Código que se denominó Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos y que entró en vigor el 20 de julio de 1884

¹¹¹ Código promulgado el 15 de septiembre de 1889, publicado en el Diario Oficial entre el 7 y el 13 de octubre de 1889, y que entró en vigor el 1° de enero del año 1890

extender una carta de porte al cargador, que contendrá ciertos requisitos que señala el mismo precepto. Así pues el carácter probatorio de este documento se encuentra contemplado en los artículos 583 y 585, el primero de estos nos señala que "los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador serán las cartas de porte por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que las de falsedad y error material en su redacción"; el artículo 585, nos dice que la "omisión de algunas de las circunstancias requeridas en el artículo 581, no invalidarán la carta de porte ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir sobre las que faltan las pruebas relativas".

Ahora bien esta función no deriva de considerar la carta de porte como elemento formal del contrato de transporte, pues el contrato de transporte como ya lo hemos mencionado es un contrato consensual que se concluye por el simple acuerdo de voluntades entre el cargador y porteador.¹¹²

Naturaleza jurídica.- Primeramente diremos que la carta de porte es un documento probatorio, también es un documento constitutivo de un derecho, pero también es un documento representativo de mercancías.¹¹³

Como un documento probatorio se encuentra justificado en el artículo 583 del C.Co., pues este señala que la carta de porte es un documento que prueba plenamente en relación con su contenido y que por ella se decidirán las controversias que se susciten y no se admitirán más excepciones que las de falsedad y error material en su redacción, luego entonces el contenido de la carta de porte es decisivo y sólo se invalidará su valor si hubo falsedad o error material en la redacción.

¹¹² cfr. Díaz Bravo, Arturo. Ob. cit. Pag. 157

¹¹³ cfr. Garrigues, Joaquín. Ob. cit. Pag. 203

Por lo que hace a que es un documento constitutivo de un derecho, ya que la carta de porte no solo es un documento probatorio, el objeto de su emisión es el de constituir un derecho, el derecho a la entrega de las mercancías. Así pues la naturaleza de este derecho obligacional que otorga al titular el derecho de recibir las mercancías, se origina y se perfecciona en la fase ejecutiva del contrato, es decir, en el momento en que como consecuencia del contrato celebrado, se entregan las mercancías para su transporte, se redacta y se expide dicho documento. Este derecho obligacional se encuentra justificado en la segunda parte del artículo 583 del C.Co. el cual otorga a su titular la obligación en devolver al porteador la carta de porte, es decir el canje de este título por las mercancías, teniéndose así por canceladas las respectivas obligaciones y acciones.

Por lo que hace a la carta de porte como documento representativo de mercancías podemos mencionar que si bien es cierto que la carta de porte no es un título de crédito por no reunir los elementos que requiere nuestra ley para estos documentos, también es cierto que como lo hemos dicho, no es únicamente un documento probatorio sino que es además constitutivo de un derecho obligacional que otorga a su titular el derecho a recibir las mercancías materia de un transporte.¹¹⁴

Contenido.- La carta de porte es un documento privado, en forma de carta abierta que extiende el porteador al cargador, y en el cual se contienen las condiciones bajo las cuales el porteador deberá efectuar el transporte, el precio y demás estipulaciones.¹¹⁵ Por lo que hace al contenido al respecto podemos decir que el artículo 582 del C.Co. señala que las cartas de porte pueden ser nominativas, a la orden o al portador. Es nominativa cuando se consigna en ella el nombre del consignatario, destinatario o beneficiario; esto es, el nombre de la persona a quien se envía o remite los objetos materia del transporte.

¹¹⁴ cfr. Echávarri y Vivanco, José María. Ob. cit. Pag. 497

¹¹⁵ cfr. Aguilar Carbajal, Leopoldo. Ob. cit. Pag. 206

Así pues el artículo 581 establece el contenido y los requisitos de la carta de porte el cual nos establece que el porteador deberá extender al cargador una carta de porte con los siguientes datos:

- I. El nombre, apellido y domicilio del cargador;
- II. Nombre, apellido y domicilio del porteador;

Estos dos incisos son necesarios para establecer quienes son las partes en el contrato de transporte.¹¹⁶

- III. 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;

Esta mención viene a establecer la forma del documento si es nominativa, a la orden o al portador.

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

Esta disposición sirve para individualizar la mercancía objeto del contrato de transporte. Individualización necesaria tanto para el porteador como par el consignatario; toda vez que mediante ella el primero puede identificar entre muchas mercancías la que es objeto particular del contrato de transporte; y para el consignatario, porque con ella sabe cuales son las mercancías que se le remiten.

- V. El precio del transporte;

Al respecto ya hemos mencionado que el precio puede ser el convenido entre las partes siempre y cuando este no tenga tarifas señaladas por autoridad alguna.

- VI. La fecha en que se hace la expedición;

¹¹⁶ Olvera de Luna, Omar, Ob. cit. Pag. 323

Esta mención sirve para determinar la fecha de la celebración del contrato y su importancia radica en las consecuencias jurídicas que se deriven del cocimiento del instante en que se celebre el contrato ya que el mismo sirve de punto de partida para computar los términos a que el transporte se sujeta.¹¹⁷

VII. El lugar de la entrega al porteador;

Este requisito es necesario para saber en qué sitio debe hacerse la entrega de los objetos transportados.

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

Por lo que hace a este requisito, al igual que el anterior, indica el sitio en que el porteador deba cumplir una de sus obligaciones esto es la entrega de las mercancías al consignatario, así pues este requisito servirá para determinar si el porteador incumplió con el transporte en el plazo concedido o si no entregó las mercancías en el lugar convenido.¹¹⁸

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

Por lo que hace a este último requisito al respecto podemos decir que este requisito facilitara resolver el problema cuando se busque que la parte que incumplió pague una indemnización, evitando así el cuantificar la indemnización ocupando la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Modelo de Carta de Porte.- La secretaria de Comunicaciones y Transporte en el diario oficial de la Federación en el Tomo CDLXX, N° 2, Pág. 34, México, D.F., Martes 3 de noviembre de 1992 publica el formato de carta de Porte, siendo este el siguiente:

¹¹⁷ cfr. Enriquez Rosas, José David, Ob. cit. Pag. 227

¹¹⁸ cfr. Diccionario Jurídico Mexicano, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Tomo. I de la A - CH, Décima quinta edición, Editorial Porrúa S.A. de C.V. México, 2001, Pag. 545

LOGOTIPO DE LA EMPRESA (EN SU CASO)	NOMBRE DENOMINACIÓN O RAZÓN SOCIAL DEL AUTOTRANSPORTISTA	NÚMERO DE FOLIO PROGRESIVO Y SERIE (CON LETRA) EN SU CASO
	DOMICILIO FISCAL DOMICILIO DEL LOCAL O ESTABLECIMIENTOS EN QUE SE EXPIDAN LOS COMPROBANTES (SUCURSALES U OFICINAS)	
	CLAVE R.F.C.	
	REGISTRO CANACAR No.	
	SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PÚBLICO FEDERAL DE CARGA	

LUGAR Y FECHA DE EXPEDICIÓN: _____ A _____ DE _____ DE _____

ORIGEN : _____ DESTINO : _____

REMITENTE : _____ DESTINATARIO : _____

R. F. C. : _____ R. F. C. : _____

DOMICILIO : _____ DOMICILIO : _____

SE RECOGERÁN EN : _____ SE ENTREGARÁ EN : _____

VALOR UNITARIO CUOTA CONVENIDA POR TONELADA O CARGA FRACCIONADA	VALOR DECLARADO	CONDICIONES DE PAGO
---	-----------------	---------------------

BULTOS		QUE EL REMITENTE DICE CONTIENEN	PESO	VOLUMEN		CONCEPTO	IMPORTE
NÚMERO	EMBALAJE			M2	PESO ESTIMADO		
						FLETE	
						CARGO POR SEGURO	
						MANIOBRAS	
						AUTOPISTAS	
						OTROS	

REEMBARGO :	REEMBARGARSE CON :	SUBTOTAL \$
CONDUJO	CONDUCIRÁ	I. V. A. \$
DE _____ A _____	DE _____ A _____	

	IMPORTE TOTAL EN LETRA	
	DOCUMENTO :	RECIBI DE CONFORMIDAD
		FIRMA DEL DESTINATARIO
		OBSERVACIONES

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

3.5 Contenido obligacional

3.5.1 Relación entre cargador y porteador

Primeramente encontramos que el cargador para con el porteador tiene diversas obligaciones tal y como es la entrega de las mercancías, si bien es cierto y como ya lo hemos establecido el contrato de transporte mercantil no es un contrato real, pero como también ya hemos señalado es necesario se entreguen las mercancías materia del transporte para que este pueda realizarse y por lo tanto pueda cumplirse el contrato, debiendo las mercancías y objetos materia del transporte deben de estar acondicionadas para poderse realizar el transporte, al decir estar acondicionadas nos referimos a que vayan empacadas o con el embalaje que permita su transportación sin causarles daños, tal y como lo refiere el artículo 71 de la LVGC, por lo que si no están debidamente acondicionadas, no será responsable el porteador o la empresa porteadora por algún daño que se la transportación les cause.

Así pues el tendrá para con el porteador la obligación de entregarle los documentos necesarios para el libre tránsito de los objetos materia del transporte, y en caso de no hacerlo será el propio cargador quien pagará las multas, sanciones o cualesquiera otra a que se haga acreedor el porteador por transportar mercancías infringiendo leyes. Así pues tendrá la obligación de por lo menos pagar la mitad del porte convenido si por negligencia de este no se pudiera verificar el viaje. Así pues es el acreedor del transporte en su etapa inicial, por lo que debe de pagar el precio por la actividad a realizarse.¹¹⁹

Por lo que hace a la relación que guarda el porteador para con el cargador, es sin duda la de recibir las cosas que el cargador convino que iban a ser transportadas y llevar a cabo la transportación de los mismos debiendo ser esta recepción en el lugar y tiempo convenido, así pues y una vez recibidas los objetos a transportar el porteador tendrá la obligación de cuidarlos y conservarlos hasta

¹¹⁹ cfr. Enríquez Rosas, José David. Ob. cit. Pag. 222

que sea entregados satisfactoriamente al consignatario, teniendo de igual modo la obligación de emprender el viaje en el momento convenido con el cargador, por lo que porteador será tanto el que se obliga como el que lleva a cabo el transporte.¹²⁰

3.5.2 Relación entre porteador y consignatario

La relación que existe entre el porteador y el consignatario surge una vez que termina el transporte de las mercancías, teniendo el porteador la obligación de entregar las mercancías al consignatario en el lugar y en el plazo que convino el porteador con el cargador, cabe mencionar que el porteador puede convenir la entrega en un domicilio determinado o bien avisar que ha realizado el transporte de las mercancías para que el consignatario o destinatario pase a recogerlas.

Por otro lado el derecho más importante que tiene el porteador para con el consignatario es el de retener los objetos materia del transporte cuando no se le haya cubierto en su totalidad el porte, siendo este una garantía legal para el porteador, esta retención puede ser frente al cargador, consignatario o cualesquiera otro representante del cargador o del consignatario.

Ahora bien el consignatario para con el porteador tendrá la obligación de recibir del porteador las mercancías, materia del transporte, sin demora alguna, claro siempre y cuando las mercancías se encuentren en estado físico de ser recibidas, si dejar a un lado lo establecido por el artículo 591 del C.Co. Ahora bien para el caso de que el porteador no quiera entregarle los objetos materia del transporte el consignatario podrá exigirle al porteador se las entregue en tanto detente la carta de porte. De igual modo tendrá la obligación de abrir los bultos para su reconocimiento cuando así se lo solicitare el porteador, so pena de quedar libre el porteador si existieran daños o de cualesquiera otra situación que no provengan de fraude o dolo. Por último tendrá la obligación de entregar la carta de porte al porteador una vez recibidas las mercancías.

¹²⁰ PILOÑETA ALONSO, Luis Manuel. "En torno a la configuración jurídica de los contrastos de expedición y transporte". *Revista de Derecho Mercantil*, Número 239. Editorial Gráficas Aguirre Campano S.L. España. Enero - Marzo 2001. Pag. 147

3.5.3 Relación entre cargador y consignatario

La relación que se da entre el cargador y el consignatario cuando es persona diversa del mismo cargador es muy sencilla pues el cargador tendrá la obligación de proveer al consignatario de fondos por su debe erogar gastos a que se refiere el artículo 596 en su fracción II del C.Co., así como a reintegrar los anticipos que hubiera dado con motivo de la entrega de los objetos materia del transporte, de igual modo el cargador debe remitir con la debida oportunidad al consignatario la carta de porte para que este a su vez pueda recibir la mercancía.

Por último el consignatario para con el cargador tendrá la obligación de cumplir con las órdenes del cargador, informándole de manera pronta cualquier situación que suceda respecto de las mercancías transportadas.

3.6 Rescisión del contrato de transporte

El C.Co. en los artículos 578, 579 y 580 establece en que casos se puede dar la rescisión del contrato de transporte, y al efecto señala como causas:

- Por voluntad del cargador .
- Por causa de fuerza mayor.
- Por pérdida de la cosa materia del transporte.

3.6.1 Por voluntad del cargador

Al respecto es de mencionar que el artículo 578 del C.Co. establece que el contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador antes de comenzar el viaje , pagando en este caso al porteador la mitad del porte, pero también se puede rescindir el contrato de transporte después de comenzar el viaje, pagando en este caso al porteador la totalidad del porte, estando obligado el cargador a recibir los objetos materia del transporte en el punto y en el día en que se da la rescisión del contrato de transporte, y en el caso de que no se cumpla con el pago del porte o la recepción de los objetos entonces no podrá darse la rescisión del contrato de transporte.

La legislación civil, así como los doctrinarios civilistas, también contemplan este modo de terminación del contrato de transporte, en los mismos términos en los que se contempla en la legislación mercantil, inclusive señalando la obligación de pagar el cargador al porteador la mitad del porte si esta terminación se realiza antes de que se emprenda el viaje, así como la obligación de pagar al porteador la totalidad del porte si ya se inició el viaje.¹²¹

3.6.2 Por causa de fuerza mayor

El artículo 579 establece esta causa de rescisión del contrato de transporte al señalar que este puede ser rescindido antes o durante el viaje al sobrevenir algún suceso de fuerza mayor que impida realizarlo o continuarlo, señalando entre estas hipótesis la declaración de guerra, prohibición de comercio, intercepción de caminos, o cualesquiera otro análogo.

Al respecto se puede decir que causa de fuerza mayor y/o caso fortuito son términos semejantes equivalentes a un suceso exterior ocasionado en este caso por un problema de hecho y por consiguiente de prueba.

3.6.3 Por pérdida de la cosa

Esta última causa de rescisión del contrato de transporte se genera debido a que se pierde total o parcialmente las cosas transportadas, es decir extravío de los objetos de modo que el porteador se encuentre imposibilitado de cumplir con la obligación de entregarlas, ahora bien si esa pérdida tuvo lugar por el mismo porteador o por alguno de sus dependientes será responsabilidad de este.

Algunos autores señalan que la pérdida de la cosa puede darse también como un vicio propio de la naturaleza de la cosa, en cuanto por motivos inherentes a aquella, entren en descomposición, sufriendo una merma o pérdida. Luego

¹²¹ cfr. Sánchez Medal, Ramón. Ob. cit. Pag. 304

entonces este tipo de pérdida no será responsabilidad del porteador siempre y cuando se le hubiera advertido al cargador de la merma que puede sufrir o de la pérdida total del mismo objeto materia del transporte. Ahora bien al respecto el artículo 71 de la LVGC establece que las empresas porteadoras deberán formar una tabla de mercancías que deben considerarse sujetas a merma tomando en cuenta su naturaleza.

CAPITULO IV

4. Compatibilidades e incompatibilidades de la regulación del contrato de transporte mercantil de cosas con el de personas

4.1 Transporte mercantil de personas

4.1.1 Concepto

El jurista Luis Muñoz nos menciona: "En virtud del contrato de transporte de personas, una empresa a cambio de una retribución, se obliga a transportar de un lugar a otro a una persona." ¹²²

Por su parte el autor Joaquín Garrigues, menciona que el Código de Comercio no define lo que es el Contrato de Transporte y mucho menos de manera especial el de personas, sugiriendo que si es nuestra inquietud el estudio o detalle del contrato de transporte lo mejor es remitirse a la legislación aplicable a los diversos medios por lo que se puede verificar el transporte esto es a la legislación que regula el transporte aéreo, marítimo o terrestre, comentario que compartimos pues en líneas anteriores tuvimos la oportunidad de estudiar la Ley de Aviación Civil, la Ley de Navegación, La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, así como la Ley de Vías Generales de Comunicación.

El destacado jurista Oscar Vásquez del Mercado refiere: " Que el contrato de transporte de personas se conceptúa, 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"¹²³

El autor argentino Jorge Bustamante Alsina nos dice: "El transporte, es decir, la traslación de personas o cosas de un lugar a otro, puede hacerse por tierra, por

¹²² MUÑOZ, Luis. "Derecho Mercantil". Tomo IV, Editorial Cárdenas Editor y Distribuidor. México, 1974. Pag. 203

¹²³ Vásquez del Mercado, Oscar. Ob. cit. Pag. 245

agua o por aire; puede revestir carácter contractual y ser a título oneroso, que es lo que ocurre frecuentemente, o puede ser un hecho ajeno a todo vínculo de naturaleza contractual, que es lo que sucede en el transporte gratuito o benévolo.”¹²⁴

Al respecto cabe mencionar que el objeto del presente trabajo de investigación es la compatibilidad e incompatibilidad que tiene el contrato de transporte mercantil de cosas con el de personas, que se encuentra regulado por la legislación mercantil, esto es en el Código de Comercio en su capítulo I del Título Décimo, denominado *Del contrato mercantil de transporte terrestre*, por lo que debo señalar que, no existe disposición alguna en la legislación mercantil que defina lo que es el contrato mercantil de transporte terrestre, por lo que únicamente encontramos en la doctrina diversas definiciones tal y como se han estudiado en el capítulo anterior, así como en el inciso anterior, de lo que puedo puntualizar que en esencia el contrato de transporte de cosas como para el contrato de transporte de personas es la traslación de un lugar determinado a otro también determinado, en el tiempo y plazo convenido un objeto o persona determinada, ahora bien para que esa transportación pueda ser considerada como mercantil debemos atender a lo dispuesto por el artículo 576 el cual señala los parámetros que deben contemplarse para considerar el transporte mercantil, siendo el primero de ellos cuando lo transportado es mercancía o efecto de comercio, y un segundo criterio es cuando siendo cualquier objeto, la persona que ha de realizar el transporte se dedique de manera habitual a realizar transporte al público, esto es que del transporte haga una actividad comercial, por lo que como derivado del primer criterio para determinar la mercantilidad del transporte de personas no le es aplicable lo contenido en la primera fracción del artículo 576; debido a que las personas no son mercancías, y mucho menos objetos del comercio, siéndole aplicable únicamente la segunda fracción del mismo artículo en lo conducente a que el porteador deberá ser comerciante.

¹²⁴ Bustamante Alsina, Jorge. Ob. cit. Pag. 441

4.1.2 Elementos Personales

De las definiciones que se han mencionado con anterioridad, podemos apreciar que al igual que el contrato de transporte mercantil de cosas, el contrato de transporte mercantil de personas cuenta con diversos elementos personales, reales y formales diferentes a los elementos que contiene o que integran el contrato de transporte mercantil de cosas, así pues tenemos: dentro de los elementos personales al pasajero y al transportista o porteador; dentro de los elementos reales se encuentra el precio y el destino o recorrido, y por último, como elemento formal se encuentra el billete o boleto de asiento.

Así pues iniciando con los elementos personales nos referiremos a los sujetos que interviene en la realización del transporte mercantil de personas, y como ya lo hemos dicho lo integran: A) El pasajero o viajero; y B) El transportista o porteador, siendo evidente que desaparece la figura del consignatario, y la de cargador toma el nombre de pasajero.

A) *El Pasajero o viajero.*

Debemos entender por pasajero a la persona física que viaja en un medio de transporte o vehículo ya sea terrestre, aéreo o marítimo y del cual no es el conductor, tripulante o propietario, este último siendo discutible, pues el propietario de un vehículo puede ser pasajero.

Por su parte la Convención de Bruselas define al viajero como: "Toda persona que se beneficie del compromiso, ya sea que el contrato haya sido concluido o el precio haya sido pagado por ella o por alguien en su nombre".¹²⁵

Cabe mencionar que existen autores que señalan diferencias entre lo que es el viajero y lo que es el pasajero, entre los que se encuentran los juristas Luis tapia Salinas, Enrique Mapelli López, los cuales aseveran que viajero es toda aquella

¹²⁵ Tal y como lo establece la Convención de Bruselas en sus artículos 1°, 2° y 3°. consultado en Mapelli López, Enrique. Ob. cit. Pags. 18,19 y 20.

persona que por cualquier motivo o circunstancia se encuentra a bordo de cualquier medio de transporte, con título o sin él y con conocimiento o desconocimiento del transportista, siendo esto una situación de hecho, pudiendo encontrarse en este supuesto los trabajadores o empleados de una aeronave o autobús, pues estos no se encuentra a bordo con billete de asiento, en tanto que pasajero será aquella persona que contrata el transporte con el transportista, siendo esta una situación jurídica, independientemente de que el transporte se lleve acabo o no, luego entonces el pasajero podrá exigir al transportista diversas obligaciones.¹²⁶

Así pues el Reglamento de Tránsito en carreteras federales en el Título Primero "definiciones", establece que pasajero, viajero o usuario de vehículo es toda persona que no siendo el conductor, ocupa un lugar dentro del vehículo, con conocimiento de aquel.¹²⁷

Ahora bien como ya lo hemos dicho existen diversas compatibilidades e incompatibilidades entre el contrato de transporte de cosas y el contrato de transporte de personas, considero que como compatibilidad puede considerarse la existencia de una persona que deberá realizar el transporte, y una persona que en el caso de transporte de cosas entregará los bienes materia del transporte denominada cargador, en tanto que en el transporte de personas existirá también una persona que desea ser transportada, haciendo las veces de cargador, pero con el nombre de pasajero, ahora bien como ya lo he dicho en el transporte de cosas existe una figura denominada consignatario, figura que generalmente desaparece en el contrato de transporte de personas.

- Derechos y obligaciones del pasajero o viajero.

Al respecto cabe mencionar que el C.Co. en ningún momento y en ninguna disposición define el contrato de transporte mercantil y mucho menos enumera

¹²⁶ cfr. Tapia Salinas, Luis. Ob. cit. Pag. 443, Mapelli López, Enrique. Ob. cit. Pag. 26

¹²⁷ Reglamento publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 10 de junio de 1975

derechos y obligaciones que tenga el pasajero, así pues los derechos y obligaciones se encuentran señalados en diversas leyes que tratan el contrato de transporte de pasajeros como a continuación lo señalaremos.

Comenzaremos por mencionar que al respecto de los derechos que tiene el pasajero el código de comercio no los establece de manera precisa y detallada, tal y como los puntualiza en el contrato de transporte de cosas al referirse a los derechos del cargador, derivado de los correlativos que tiene el pasajero con relación a las obligaciones del porteador, encontramos, entre otros dos derechos exclusivos del pasajero que son los siguientes: Un primer derecho es el de que le sean devueltos en el momento de terminar el viaje los sacos de noche o las maletas que al tiempo de partir den estos a los conductores, y un segundo derecho es el que corresponde a llevar consigo los sacos de noche o maletas que los billetes de asiento les permitan llevar, lo que está regulado en el artículo 600 del Código de Comercio.

Por lo anterior es evidente que en el caso del transporte de personas no les son aplicables los derechos del cargador en el transporte de cosas, y que se encuentran consagrados en el artículo 589, pues como hemos visto, dos son los derechos que tiene el cargador como lo es el variar la consignación de las mercancías estando en camino los objetos del transporte, así como el de variar la ruta convenida, y/o el lugar de entrega de los objetos materia del transporte, por lo que el primer derecho que corresponde a variar la consignación del bien transportado de ningún modo puede ser aplicado al pasajero, ya que la persona transportada no puede ser entregada a otra, cual si fuera mercancía u objeto, y más aún no puede ser aplicado en el transporte de personas pues ya se ha mencionado que en éste desaparece la figura del consignatario, ahora bien el pasajero no podrá pedir que se le lleve a otro destino. Siendo incompatibles los derechos que la legislación mercantil prevé para el cargador para que le sean aplicados al pasajero.

Ahora bien cabe mencionar que como nos estamos refiriendo al transporte terrestre y al existir deficiencia en la legislación mercantil que nos establezca los derechos del pasajero otras legislaciones establecen que en general pueden señalarse como tales la de conservar en su poder ciertos bultos que no ocasionen molestias a los demás pasajeros ni pongan en riesgo la seguridad del transporte; que se le admita, en concepto de equipaje y libre de porte, un máximo de 25 kilogramos; obtener el reembolso del importe de su boleto en caso de que la partida del medio de transporte se retrase más de dos horas.¹²⁸ Derechos que se encuentran contenidas en el artículo 29 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares¹²⁹ establece 6 derechos del que goza el pasajero y son:

- I. Recibir el servicio que ampara el boleto en los términos y condiciones que correspondan a la clase de servicio;
- II. Conservar en su poder los bultos que por su volumen y naturaleza se puedan llevar a bordo sin que ocasionen molestias a los pasajeros ni pongan en riesgo la seguridad;
- III. Que se les admita en el mismo vehículo, por concepto de equipaje y libre de porte por cada boleto un máximo de 25 kilogramos;
- IV. Recibir el comprobante que ampare el equipaje;
- V. Recibir el reembolso del importe de su boleto por un retraso mayor a dos horas en el origen del recorrido, y
- VI. Que no se aplique ajuste alguno a los boletos adquiridos con anterioridad a un incremento tarifario.

Estos son derechos de los que goza el pasajero o usuario del Autotransporte Federal.

¹²⁸ cfr. Díaz Bravo, Arturo. Ob. cit. Pag. 157

¹²⁹ Reglamento publicado en el Diario oficial de la Federación, Tomo CDXCIV. Número 16. Pag. 80. Sección 1. De fecha 22 de noviembre de 1994

Ahora bien por lo que hace al transporte local, este también es un contrato de transporte mercantil, toda vez que quien lo realiza encuadra perfectamente en la fracción VIII del Artículo 75 del C.Co. pues hace del transporte de personas su modus vivendi, por lo tanto el artículo 11 de la Ley de Transporte del Distrito Federal¹³⁰ establece que los derechos de los pasajeros son:

1. Que se preste en forma regular, continua y permanente.
2. Que se preste en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficacia.

Por lo que hace a las obligaciones del pasajero o viajero, el autor Gherzi señala como obligación principal del pasajero o usuario del transporte "El pago del precio del pasaje, por lo que el no pago no le quita su calidad de pasajero, ya que el hecho del transporte le alcanza por encontrarse en el vehículo, en forma pública".¹³¹

Como ya hemos puntualizado anteriormente el C.Co. en su artículo 601 establece: que el cargador está obligado a declarar el contenido de los bultos que comprenda la carga, si lo exigiere así el administrador de la empresa o los jefes de las oficinas del tránsito al tiempo de recibirla para su conducción, sin que en ningún otro caso pueda compelerse a esa revelación, de lo que siempre estarán libres los pasajeros respecto de los sacos de noche y maletas que los billetes de asiento les permitan llevar.

Al respecto podemos señalar que una obligación que tiene el pasajero es la de declarar el contenido de los bultos que lleve a excepción de los sacos de noche y equipaje de mano, refiriéndose a que son aquellos que puedan llevar consigo en su asiento.

¹³⁰ Ley de Transporte publicada en el Diario Oficial de la Federación. Tomo DVII. Número 15. Pag. 44. De fecha 20 de diciembre de 1995

¹³¹ Gherzi, Carlos Alberto. Ob. cit. Pag. 446

Ahora bien como obligación las diversas legislaciones que regulan el contrato de transporte de personas concuerdan con que otra obligación del pasajero o viajero es el pago de la cuota correspondiente de la tarifa en vigor.

Al respecto de las obligaciones del pasajero en el transporte de personas y estudiándolo de manera comparativa con las obligaciones del cargador en tratándose del transporte de cosas puedo precisar que sólo dos son las obligaciones que tiene en común el pasajero como el cargador, tal es el caso de declarar el contenido de los bultos que comprendan la carga, y un segundo que no contempla como obligación de éstos la legislación mercantil es la de pagar el porte, flete o pasaje, en tanto que las obligaciones que corren a cargo del cargador tales como las de entregar las mercancías a ser transportadas, en las condiciones debidas para su transporte, así como la entrega de aquellos documentos que sean necesarias para el libre tránsito de los bienes, y la remisión de la carta de porte al consignatario, estas son incompatibles e inaplicables para el transporte de personas, pues la persona que contrata el transporte de persona determinada o de si misma, sabe que debe abordar el transporte en el tiempo y lugar convenido, de lo contrario el transportista no podrá detener el viaje por asientos que se encuentren desocupados, aún habiendo sido cubiertos los pasajes de éstos, ahora bien por lo que hace a la obligación de entregar los documentos indispensables para el libre tránsito de los bienes a transportar, al respecto tampoco es aplicable al transporte de personas, pues si bien es cierto el pasajero puede llevar consigo determinados bultos, y deben ser declarados los contenidos de los mismos, por último al respecto de la obligación que tiene el cargador de entregar la carta de porte al consignatario la misma no es aplicable al transporte de personas, pues no existe consignatario que intervenga en este transporte, y por lo que hace al equipaje que se transporta como carga el mismo tiene su comprobante correspondiente que trae consigo el pasajero.

B) *El Transportista o Porteador.*

El destacado jurista Guillermo Cabanellas nos dice que la palabra transportista es una denominación neológica y genérica del que tiene como profesión el transporte mercantil, así pues nos señala que el vocablo ha sido también empleado en convenciones internacionales, con evidente aplicación a empresas o personas abstractas; como las compañías navieras y las aéreas.¹³²

Así pues podemos señalar que transportista y porteador son palabras sinónimas, por lo tanto significan lo mismo, luego entonces la figura llamada porteador ya ha quedado debidamente definida cuando tratamos los elementos personales del contrato de transporte mercantil de cosas, definiéndose de la misma manera, tanto para el transporte de cosas como con el transporte de personas, por lo que sólo nos avocaremos a establecer los derechos y obligaciones que tiene el transportista o porteador en el transporte de personas, así como sus responsabilidades.

- Derechos y Obligaciones del transportista o porteador.

Cabe mencionar que el C.Co. al referirse al contrato de transporte de personas empieza hablando de los empresarios de transporte, por lo que consideramos que al referirse a estos lo hace para diferenciar las obligaciones de un porteador en el contrato de transporte de cosas a un porteador en el contrato de transporte de personas.

Así pues hablar de empresa nos conduce al empresario, pues, "el empresario mercantil es el sujeto que por sí o por representantes realiza en nombre propio y por medio de la empresa una actividad económica que le es jurídicamente imputable. Luego entonces desde el punto de vista jurídico el empresario es el elemento básico del derecho mercantil, dado que él es factor de una actividad económica y sujeto activo y pasivo de las relaciones jurídicas que nacen de esta actividad. Para atribuir a un sujeto la condición de empresario mercantil es

¹³² Cfr. Cabanellas, Guillermo. Ob. cit. Pag. 178

necesaria la existencia de una actividad organizada como empresa, y que él asuma los riesgos y las consecuencias económicas y jurídicas de su explotación".¹³³

Como ya he mencionado para que el contrato de transporte de personas sea considerado como mercantil deberá existir como elemento personal una persona que necesariamente se dedique a verificar de manera habitual, transportes al público, debido a esta situación el Código de Comercio denominó al porteador en el transporte de personas como empresario de transporte, y como tal el legislador omitió puntualizar los derechos del empresario de transporte y se limitó a detallar al respecto de sus obligaciones, ahora bien cabe señalar que inmerso en las obligaciones del cargador o pasajero se encuentra un derecho del transportista que es la de pedir se declare el contenido de los bultos, así pues y de manera comparativa, es de mencionarse que ocho son los derechos del porteador, que la legislación mercantil señala, por lo que debemos analizar uno por uno para poder determinar si es o no compatible y aplicable al contrato de transporte mercantil de personas.

Primeramente tenemos el derecho a recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia del cargador no se verificare el viaje, este primer derecho no puede ser aplicable al transporte de personas, toda vez que es un contrato meramente oneroso, se paga la totalidad del pasaje para que el transportista pueda entregar el billete de asiento.

- Un segundo derecho que se consagra en la legislación mercantil es el de l pago total del porte convenido, si por negligencia del cargador no se verificare, siempre y cuando se hubiese destinado un vehículo exclusivo para realizar el transporte, al respecto puedo aseverar que este derecho si es compatible y aplicable con el transporte de personas, toda vez que si por negligencia del pasajero este no llegare a tiempo el vehículo no tiene

¹³³ Broseta Pont, citado por M. FARINA, Juan. "Contratos Comerciales Modernos", Segunda edición. Editorial asrea. Buenos aires. 1997. Pag. 22

porque detener la marcha o retrasar el viaje, por lo que el pasajero negligente paga el total del pasaje, sin posibilidad de recuperar este si no emprendió el viaje.

- Otro derecho a que tiene el porteador es el de rescindir el contrato si comenzado el viaje sobreviniere una causa de fuerza mayor, y continuarlo cuando dicha causa desapareciera, al respecto puedo señalar que este si se aplica al transporte de personas, ya que si sobreviniere una causa de fuerza mayor haciendo imposible la continuación del viaje este puede rescindirlo, o bien continuarlo en el momento en que desapareciera la causa de fuerza mayor.
- Un derecho más del porteador lo es el de exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos al respecto de este derecho el mismo si es compatible y aplicable al transporte de personas estableciéndose en la legislación pero como una obligación por parte del pasajero al declarar el contenido de los bultos que quiera que se transporte como carga.
- Otro derecho más es el de que el consignatario le reciba la mercancía averiada, al respecto debo decir que este derecho no puede aplicarse al transporte de personas, debido a que en este tipo de transporte como ya lo hemos dicho desaparece la figura del consignatario, por lo que la persona que contrato ser transportada llega a su destino con su equipaje o los bultos que el billete de asiento le permita llevar.
- Por último otro derecho más es el de retener las mercancías mientras no se le pague el porte, así como el de promover el depósito de las mercancías ante la autoridad judicial, al respecto cabe mencionar que es un derecho que el artículo 603 de la legislación mercantil lo contempla, por lo que si es compatible al transporte de personas, dado que le es aplicable a los bultos que por solicitud del pasajero quiera que se transporten como carga, por lo

que si se les está expidiendo un billete o boleto de equipaje y dicha carga no acude nadie a recibirla al fin del recorrido primero se debe poner a disposición de la administración o almacén de la empresa transportista durante el tiempo que lo prevea sus reglamentos, y si dichos bultos no se recogen pueden ponerse a disposición de la autoridad judicial, para que esta a su vez las enajene y se puedan cubrir los gastos que generó el almacenamiento o conducción de los bultos.

- Por lo que hace al derecho del que goza el porteador, tenemos el de recibir el pago del transporte, este por lógica también es compatible y aplicable al transporte de personas.

Por lo que hace a las obligaciones del transportista el artículo 600 del C.Co. establece como obligaciones del empresario de transporte:

- I. Publicar en el periódico del Estado o del D.F. sus reglamentos, y fijarlos en los lugares públicos, así como en partes visibles de sus oficinas y en los vehículos destinados a la conducción
- II. A dar a los pasajeros billetes de asiento
- III. A emprender y concluir el viaje en los días y horas señalados en los anuncios, aunque no estén tomados todos los asientos y falten efectos para completar la cantidad de carga que sea posible conducir, llevando ésta el día fijado en el contrato.
- IV. A entregar la carga en los puntos convenidos, tan luego como llegue a su destino, al que presente el conocimiento respectivo siempre que cumpla con las obligaciones que contenga, y a depositarla en sus almacenes mientras que no haya quien se presente a recibirla, así como a devolver a los pasajeros, en el momento de terminar el viaje, los sacos de noche o maletas que al tiempo de partir den a los conductores, si éstos tuvieran el deber de su vigilancia.

Lo anterior puede resumirse aseverando que el porteador tiene la obligación de emprender el viaje el día y hora señalado en el contrato, a través del itinerario fijado y con la asignación de una plaza en el vehículo, de la clase, categoría y condiciones pactadas, transportando al lugar de destino al viajero íntegro en su persona y posesiones, esto es transportando al propio tiempo el equipaje del viajante, en las condiciones de seguridad, higiene y condiciones generales que los usos y costumbres señalen.¹³⁴ Así pues a diferencia del transporte de cosas en el que el porteador está obligado a guardar y custodiar la mercancía, en tanto en el transporte de personas el porteador sólo está obligado de la incolumidad del pasajero y sus pertenencias.

Al respecto cabe mencionar que para el transporte de cosas son diez las obligaciones que se le imponen al porteador de las cuales la primera constante en recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenidos no es compatible al transporte de personas, debido a que no existe mercancía que entregar, en tanto que las obligaciones consistentes en emprender y concluir el viaje dentro del plazo estipulado, así como a cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las reciba y a entregarlas al tenedor de la carta de porte o de la orden respectiva, estos son compatibles y aplicables al transporte de personas, ahora bien y como ya he dicho en el transporte de personas, más que nada está obligado de la incolumidad del pasajero y de sus pertenencias, ya que como hemos señalado el artículo 600 del código de Comercio si lo prevé, ahora bien por lo que hace a la obligación de responder en caso de retardo, probar que las averías o pérdidas no son por su culpa, y el de pagar todos los daño y perjuicios también son aplicables.

El artículo 11 de L.T.D.F. nos dice que se exceptuará de la obligación de prestar el servicio de transporte.

¹³⁴ cfr. Olvera de Luna, Omar. Ob. cit. Pag. 324

1. Cuando el que solicitaré el transporte se encuentre en estado de ebriedad o bajo la influencia de algún estupefaciente o psicotrópico.
2. Cuando quien solicite el servicio ejecute o haga ejecutar a bordo de los vehículos actos que atenten contra la tranquilidad, seguridad e integridad de los usuarios.
3. En general pretenda que la prestación del servicio se haga infringiendo las disposiciones legales o reglamentarias

Por último trataremos la responsabilidad del porteador en transporte de personas podemos decir que ésta deriva del incumplimiento del contrato de transporte, así pues no pueden aplicarse los mismos conceptos por lo que se refiere a las cosas, en cuanto al pago de los daños de las cosas, pues en tratándose del transporte de personas la obligación que tiene el porteador para con el viajero y su equipaje con motivo de la prestación del servicio es el de proteger al viajero y su equipaje, así pues el concesionario deberá cubrir una garantía que ampare al usuario de la vía durante el trayecto de la misma, y el permisionario también deberá garantizar a los viajeros desde que aborden el vehículo hasta que descendan de él, tal y como lo establece el artículo 62 de la Ley de Caminos, Puentes y Auto-transporte Federal.¹³⁵

Así pues y como el porteador responde por el equipaje y bultos del pasajero, por lo que en caso de pérdida imputable a la empresa, el pasajero deberá acreditar la entrega y el valor del equipaje y de los bultos del viajero con el correspondiente boleto de equipaje, a efecto de que se le indemnice, tal y como lo contempla el artículo 602 del C.Co.

¹³⁵ Ley de Caminos publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha 22 de diciembre de 1993

4.1.3 Elementos reales

Por lo que hace a los elementos reales y al igual que los elementos personales, también son diferentes los del transporte de cosas con los del transporte de personas, pues en este último caso desaparece como elemento real las cosas, por lo que los elementos reales en el transporte de personas lo es A) El precio, B) El destino o recorrido.

A) El Precio

Por lo que hace al precio en el transporte de personas se le conoce como *pasaje*, y no es otra cosa que el costo que genera el transportar a una persona de un lugar a otro con su equipaje sin pago de porte por el equipaje, así pues el precio en el transporte de personas la mayoría de veces se encuentra tasado esto es que la autoridad correspondiente emite determinadas tarifas, tal es el caso del transporte público federal, para el cual existen tarifas determinadas, estas tarifas pueden se fijadas tomando en consideración: 1) Por el tipo de vehículo usado para realizar del transporte. 2) Por la distancia a recorrer para transportar a las personas o la ruta a seguir.

En materia de tarifas cabe mencionar que para fijar la tarifa se respeta el principio de igualdad o paridad de trato de todos los que utilizan el mismo medio de transporte, llámese autobús, ferrocarril o cualesquiera otro vehículo terrestre automotor o fluvial.

Así pues por tarifa debemos entender el precio que corresponde a unas determinadas condiciones del transporte, siendo éstas el conjunto de condiciones o el precio tasado que les corresponde.¹³⁶

Por lo que no pueden ser modificadas las tarifas, hasta en tanto no sean aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tal y como lo establece el artículo 55 de la L.V.G.C., el cual señala: Las tarifas para el cobro de

¹³⁶ cfr. Garrigues, Joaquín. Ob. cit. Pag. 232

los servicios de las empresas porteadoras, comprenderán las cuotas 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 distancias, clasificaciones de efectos, tablas de mermas, etc. Serán formuladas por las empresas y sometidas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien las aprobará, siempre que se encuentren de acuerdo con los preceptos de esta ley, de su reglamento y de las concesiones respectivas. Las tarifas se formularán y aplicarán observando perfectamente igualdad de tratamiento, excepto en los casos en que esta ley autorice lo contrario;

- II. 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.

Al respecto de las tarifas también señalábamos que existen diversos criterios que se emplean para determinar el costo del transporte de pasajeros, analizaremos pues el primer criterio y al respecto señalamos que éstas podían fijarse atendiendo a la forma de operación y al tipo de vehículos, siendo seis clases de transporte de pasajeros, según lo establece el R.A.F.S.A. en el capítulo segundo del "Autotransporte de Pasajeros", en su artículo 18, el cual señala:

Atendiendo a la forma de operación y al tipo de vehículos cuyas características y especificaciones técnicas se determinará en la forma correspondiente, el autotransporte federal de pasajeros se clasifica en los siguientes servicios:

- I. De lujo.
- II. Ejecutivo.
- III. De primera.
- IV. Económico.
- V. Mixto, y
- VI. Transporte terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos.

Por lo que hace al transporte de lujo y el ejecutivo es aquel que operará en viajes de origen a destino y deberán prestarse en autobús integral, último modelo, fabricado en el año en que ingrese al servicio, contando con asientos reclinables, sanitario, aire acondicionado, sonido ambiental, cortinas, televisión, videocasetera y servicio de cafetería.

Por lo que hace al transporte de primera este opera en viajes directos de origen a destino, equipado con asientos reclinables, sanitario y aire acondicionado.

En tanto que el transporte económico opera con paradas intermedias entre el origen y destino, en autobús integral o convencional.

Por último el servicio Mixto será aquél que como su nombre lo dice el mismo se presta para transportar pasajeros y carga en el mismo vehículo, evidentemente es de mencionar que este servicio se presta separando a los pasajeros de la carga en general pero es en el mismo vehículo, esto es que en el vehículo existe un lugar especial para los pasajeros y su equipaje, y otro para la carga.

De lo anterior queda en evidencia que el costo del transporte en un vehículo cómodamente variará al costo del transporte en un vehículo en el que no se cuenta con determinadas comodidades.

Al respecto con el segundo criterio que ya hemos señalado el cual se emplea para fijar las tarifas y que se refiere a la distancia o recorrido a que va a ser transportada la persona, podemos señalar que estas tarifas varían conforme a la distancia pues en una distancia corta entre muchos otros consumibles puede apreciarse que se utiliza menor combustible, y será menor el desgaste del vehículo que se utilizará para transportar, de tal suerte que no será el mismo costo del transporte de una persona de la ciudad de México, D.F. a Cuernavaca en el estado de Morelos. Que de México, D.F. a Querétaro, lo anterior por las siguientes consideraciones:

- 1) Entre México, D.F. y Cuernavaca Mor. Existe una distancia de 85 Km.
- 2) Entre México D.F. y Querétaro. Existe una distancia de 215 Km.

Por lo que en este análisis comparativo será de menor costo el pasaje a Cuernavaca en el estado de Morelos, siendo un poco más elevado el costo del pasaje a la ciudad de Querétaro, y por último será más costoso el pasaje a la ciudad de Morelia, en el estado de Michoacán, lo anterior puede ser corroborado por la investigación de campo que se realizó en un período de 6 meses, situación que consta en los boletos que se adjuntan a continuación, en el que consta:

- 1) El pasaje a la ciudad de Cuernavaca en el estado de Morelos tuvo un costo de \$47.00 (CUARENTA Y SIETE PESOS 00/100 M.N.)
- 2) En tanto que el pasaje a la ciudad de Querétaro tuvo un costo de \$126.00 (CIENTO VEINTISEIS PESOS 00/100 M.N.)

Por último debemos puntualizar dos aspectos. El primero de ellos es que el precio del pasaje se paga por adelantado, y el segundo aspecto es que luego de celebrarse el contrato y pagado el pasaje, deberá el empresario de transporte entregar un boleto al pasajero para que éste pueda probar en cualquier momento la celebración del contrato, así como los derechos relativos.

B) El Destino o Recorrido

Al referirnos al destino cabe detallar que es el lugar a donde ha de ser trasladada la persona, así como la ruta a seguirse, por lo que es necesario se señale claramente el destino de la persona, toda vez que de no señalarse no podría llevarse a cabo el transporte, además de que la ruta a seguir puede también determinar el costo o el precio del pasaje.

Así pues el jurista Héctor Cámara señala que debe individualizarse claramente el lugar de partida y arribo, la vía a seguirse, la duración del transporte, los modos de locomoción a usarse, refiriéndose a que del debe ser determinado corresponde a que lo común es que sean dos puntos geográficamente diversos, sin embargo puede efectuarse también el transporte dentro de una misma ciudad, e incluso en un mismo inmueble.¹³⁷

Por último y al respecto de la ruta a seguirse en el transporte debe también ser individualizada, por lo que en caso de que no se exprese algo al respecto, será el conductor o transportista el que determinará o elegirá la ruta que más le acomode.

4.1.4 Elementos formales

A) El boleto de asiento

Como elemento formal en el contrato de transporte de personas se encuentra el boleto o billete de asiento, que no es otra cosa que lo que se conoce como carta de porte en tratándose del transporte de cosas, cambiando solamente el nombre.

¹³⁷ Cámara, Héctor. Ob. cit. Pag. 69

El código de comercio en su artículo 586 da la pauta para confirmar lo que acabo de señalar al establecer que las cartas de porte o billete, en los casos de transporte de viajeros por ferrocarriles u otras empresas sujetas a tarifas, podrán ser diferentes unos para personas y otros para los equipajes.

Por su parte el Convenio de Varsovia, en su capítulo II señala que el billete de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del convenio.¹³⁸

Así pues la expedición del billete de pasaje corre a cargo del porteador o transportista, y en el mismo deberán establecerse determinadas condiciones, por lo que es obvio que sólo se aplica al transporte de personas y no de cosas.

Por su parte el destacado autor Guillermo Cabanellas señala que mediante la adquisición y el pago del billete, el viajero tiene derecho a asiento y a ocuparlo, ahora bien puede suceder que el viajero tenga que ocupar una clase inferior a la pagada, por lo que tendrá derecho a la devolución del importe de la diferencia. De igual modo el billete de asiento le da el derecho a llevar equipaje en el asiento o compartimiento especial, de manera gratuita hasta cierto límite.

Otro derecho que se genera con el pago del billete de asiento es el de disponer en su caso de las instalaciones (redes o estantes) para llevar bultos o equipaje de mano que no confía al transportista y que decide correr por su cuenta todos los riesgos.¹³⁹

Retomando el artículo 586 en el mismo se señalan los requisitos mínimos que deben contener los billetes de asiento y que son los siguientes:

¹³⁸ Visto en Mapelli López, Enrique. Ob. cit. Pag. 52

¹³⁹ cfr. Cabanellas, Guillermo. Ob. cit. Pag. 178

- Indicación del porteador.
- La fecha de expedición.
- Los puntos de salida y llegada,
- El precio.

Ahora bien realizando la comparación con los requisitos que debe contener la carta de porte en tratándose del transporte de cosas y que lo establece el artículo 581 de la legislación mercantil existen tres fracciones que probablemente no se apliquen en todos los casos tal es el caso de la fracción II en la que se establece que se debe señalar el nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los efectos, o si han de entregarse al portador de la misma carta.

A este respecto debo señalar que por excepción puede aplicarse en tratándose del transporte de menores.

Una segunda fracción es la IV en la que se establece que deberá designarse 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.

Al respecto debo señalar que en el transporte de personas no se aplica, más sin embargo al equipaje si puede se aplicado.

Por último la fracción IX señala que deberá señalarse la indemnización que hay de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediere algún pacto.

Al respeto cabe puntualizar que en la práctica esta fracción nunca se aplica al transporte de personas, tal y como puede apreciarse en los boletos de asiento que se han analizados.

4.2 Compatibilidades de la regulación entre el transporte mercantil de cosas y personas

Al entrar al estudio de los elementos personales, reales y formales del transporte de personas cabe mencionar que existen determinadas disposiciones que si son aplicables tanto al transporte de cosas como al transporte de personas, mismos que han quedado detallados, por lo que en éstos últimos puntos del presente trabajo de investigación únicamente se abordarán de manera resumida.

- Elementos Personales.

En el transporte de cosas tres son los elementos personales: 1) Cargador, 2) Porteador, 3) Consignatario.

En tanto que para el transporte de personas dos son los elementos personales: 1) Pasajero, 2) Transportista.

Delimitado lo anterior es evidente que puede haber compatibilidad en la aplicación de diversas disposiciones entre el cargador y pasajero y el porteador y el transportista, pues lo aplicable al consignatario en el transporte de cosas no es compatible para el transporte de personas, ya que como ha quedado establecido esta figura desaparece.

Al respecto del cargador y pasajero les son aplicables lo dispuesto por la fracción V del artículo 591, así como lo establecido por el artículo 601, pues en ambas disposiciones se trata la obligación que tiene el cargador o pasajero en declarar lo transportado en bultos.

Ahora bien, al respecto del porteador y transportista les son compatibles y aplicables lo establecido en el artículo 590 en sus fracciones: II, III, IV, V, VI, VIII, IX, X, consistentes en tener como obligación del porteador o transportista el emprender y concluir el viaje en el plazo estipulado, cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad entregándolas a la persona que

tenga el documento respectivo, a pagar la correspondiente indemnización por daño o perjuicio que con motivo de retardo o pérdida por su culpa, se genere al cargador o pasajero, en su defecto deberá probar que el retardo o pérdida no fue por su culpa. Así como lo establecido por el artículo 591 en sus fracciones: II, III, IV, V, VIII, al igual que a ambos tipos de transportes les son aplicables por los artículos 592, 599, 600, 602, 603, 604, relativos a los diversos derechos que tiene el porteador o transportista como son el de recibir el porte o rescindir el contrato cuando sobreviniere laguna causa de fuerza mayor, retener las mercancías si el porte no se ha cubierto, para después consignarlas a la autoridad competente para su enajenación.

- Elementos reales.

Como ya he comentado al respecto de los elementos reales, existe un elemento que es común tanto para el transporte de cosas como para el transporte de personas y este es el precio, porte, flete o pasaje.

Ahora bien el código de comercio solamente en seis artículos señala al respecto del porte o precio que ha de pagarse por concepto del transporte, por lo que los mismos en su totalidad son aplicables y compatibles tanto al transporte de cosas como al transporte de personas.

El primero de ellos es el artículo 578 en donde se señala que el contrato puede ser rescindible a voluntad del cargador, siempre y cuando éste pague la mitad o la totalidad el porte, dependiendo de las circunstancias en que se de la rescisión del contrato; disposición que es aplicable tanto en el transporte de cosas como en el transporte de personas.

Un segundo artículo lo es el 581 el cual se establece lo que debe contener la carta de porte y entre los elementos que la integran se encuentra el precio del transporte, así pues esta disposición también es aplicable tanto al transporte de cosas como al contrato de transporte de personas.

Otro artículo es el 586 el cual da la pauta para señalar que pueden ser diferentes las cartas de porte o billetes unos para las mercancías en tratándose del transporte de cosas y otros para los viajeros tratándose del transporte de personas, confirmando en cualquiera que sea el transporte deberá indicarse el costo del porte o el precio del pasaje.

Un artículo más que señala algo al respecto del precio del porte es el 587, el cual establece que siendo el porteador sujeto a determinadas tarifas o plazos reglamentarios, deberá también señalarse el precio o tarifa en la carta de porte o billete de asiento.

Debo puntualizar que también es aplicable en ambos tipos de transportes, lo anterior debido a que el transporte de personas el porteador prácticamente es sujeto a tarifas y normatividad establecidos por al Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tal y como ya se estudió con anterioridad, por su parte en el transporte de cosas el porteador no siempre se encuentra sujeto a tarifas, pero siempre debe indicar en la correspondiente carta de porte el precio.

Otro artículo que nos menciona el precio o porte es el 591 en el cual, como ya lo he señalado se establece como derecho del porteador el de recibir el porte convenido; disposición que si es aplicable tanto al transporte de cosas como al transporte de personas.

Un último artículo que nos refiere al porte o flete es el 595 al señalar como obligación del consignatario el de pagar al porteador el porte convenido, al respecto cabe mencionarse que si bien es cierto ya puntualizamos que la figura del consignatario en el transporte de personas desaparece, también es cierto que alguien debe pagar el porte, llámese cargador, pasajero y/o consignatario.

- Elementos formales

A este respecto ya hemos señalado que tanto para el transporte de cosas, como para el transporte de personas el elemento formal es el mismo y que simplemente cambia de nombre, denominándose carta de porte en tratándose del transporte de cosas y billete de asiento en tratándose del transporte de personas. Así pues ya quedaron detalladas las compatibilidades en la legislación con las correspondientes salvedades.

4.3 Incompatibilidades de la regulación entre el transporte mercantil de cosas y personas

Como última parte de este trabajo de investigación abordaremos todas aquellas disposiciones que son incompatibles e inaplicables para el transporte de cosas y el transporte de personas, tomando nuevamente como parámetros:

- A) Elementos personales.
- B) Elementos reales.
- C) Elementos formales.

- Elementos personales.

En cuanto a los elementos personales es de mencionarse que en esencia no puede ser aplicado para ambos transportes las disposiciones que tratan los derechos y obligaciones del consignatario, toda vez que como ya he mencionado de manera reiterada ésta figura desaparece casi por completo, disposiciones que se encuentran en los artículos 595 y 596.

Por lo que hace a las disposiciones que no pueden ser compatibles para el cargador y el pasajero se encuentran lo establecido por el artículo 589, pues como hemos visto, dos son los derechos que tiene el cargador como lo es el variar la consignación de las mercancías estando en camino los objetos del transporte, así como el de variar la ruta convenida, y/o el lugar de entrega de los objetos materia del transporte, por lo que el primer derecho que corresponde a variar la

consignación del bien transportado de ningún modo puede ser aplicado al pasajero, ya que la persona transportada no puede ser entregada a otra, cual si fuera mercancía u objeto, y más aún no puede ser aplicado en el transporte de personas pues ya se ha mencionado que en éste desaparece la figura del consignatario, ahora bien el pasajero no podrá pedir que se le lleve a otro destino.

Así pues también es incompatible lo dispuesto por el artículo 588 y que establece las obligaciones del cargador para que sea aplicado al transporte de personas.

Por lo que hace a las disposiciones que regulan los derechos y obligaciones del porteador no son aplicables al transportista en tratándose del transporte de personas lo señalado en las fracciones I y VI del artículo 591.

Por lo que hace a las obligaciones que del porteador no son compatibles al transportista en el transporte de personas es lo establecido por a las fracciones I, y V del artículo 590, toda vez que como ya he mencionado en el transporte de personas no existe como objeto del transporte, mercancías, por lo que el no abordaje de la persona al vehículo en el cual va a ser transportada es responsabilidad del pasajero.

- Elementos reales.

Al respecto de las disposiciones que no son aplicables al transporte de cosas y al de personas cabe mencionar que en este sentido se encuentran correlacionados con las obligaciones y derechos del cargador, toda vez que dichas obligaciones se refieren en esencia al modo en que deban entregarse las mercancías a transportar, y como en el transporte de personas simplemente es la persona no puede aplicarse.

- Elementos formales.

Por lo que hace a los elementos formales ya hemos mencionado que es el mismo tanto para el transporte de cosas como para el de personas simplemente cambia de nombre, por lo que todo lo referente a la regulación de la carta de porte es aplicable al billete de asiento, tal y como ha quedado establecido con anterioridad.

CONCLUSIONES.

PRIMERA. El contrato de transporte mercantil tiene su sustento legal y su justificación en la legislación mercantil, por lo que ésta debe definirlo de manera clara y precisa como el contrato en virtud del cual una persona denominada cargador (tratándose del transporte de cosas) o pasajero (tratándose del transporte de personas), pacta con otra denominada porteador o transportista el traslado de un lugar a otro determinados bienes, y/o su propia persona, quien se obliga a efectuar el traslado mediante el pago de un precio.

SEGUNDA. El contrato de transporte mercantil se divide en transporte de cosas y transporte de personas, por lo que en el título décimo del código de comercio en donde se encuentra regulado el contrato mercantil de transporte, deben insertarse dos capítulos más, a efecto de que en el primer capítulo se encuentren las Disposiciones Generales, y que son aplicables al transporte de cosas y al transporte de personas, en tanto que en el segundo capítulo se encuentren todas aquellas disposiciones que únicamente se aplicarán al transporte de cosas, y un tercer capítulo se refiera únicamente al transporte de personas.

TERCERA. El primer capítulo del título décimo del código de comercio, debe denominarse "Del contrato mercantil de transporte terrestre. Disposiciones Generales". Por lo que el primer artículo debe contener la definición del contrato de transporte mercantil, seguido por lo que disponen los artículos 576, 577, 578, 579, 580, 581, 586, 587, 592, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, los cuales son aplicables tanto para el transporte de cosas como para el de personas.

CUARTA. El segundo capítulo del título décimo del código de comercio, debe denominarse "Del contrato de transporte mercantil de cosas". Capítulo en el que se detallarán los derechos y obligaciones del cargador, derechos y obligaciones del porteador, derechos y obligaciones del consignatario, por lo que éste capítulo contendrá lo dispuesto por los artículos 588, 589, 590, 591, 595 y 596, que ya han quedado transcritos en el desarrollo del presente trabajo.

QUINTA. El tercer capítulo del título décimo del código de comercio, debe denominarse "Del contrato de transporte mercantil de personas". Capítulo en el que se establecerán de manera clara los derechos y obligaciones del pasajero y los derechos y obligaciones del transportista, por lo que éste capítulo deberá contener cuatro artículos.

El primero de ellos contendrá como derechos del pasajero los siguientes:

- I. Recibir el servicio que ampara el boleto en los términos y condiciones pactadas.
- II. Conservar en su poder los bultos que por su volumen y naturaleza se puedan llevar.
- III. Recibir comprobante correspondiente que ampare el equipaje.
- IV. Recibir el reembolso del importe del boleto, que por motivo de retraso mayor a una hora en el inicio del recorrido.
- V. Recibir la indemnización correspondiente por pérdida o avería que sufra el equipaje, por culpa del transportista o cualesquiera de sus empleados, por falta de cuidado al acomodarlo en el guarda equipaje.

El segundo de ellos contendrá como obligaciones del pasajero los siguientes:

- I. Abordar de manera puntual el vehículo que lo transportará, so pena de perder el importe de su boleto, una vez que se encuentre en marcha el medio de transporte.
- II. Declarar el contenido de los bultos que lleve en el guarda equipaje y en su mismo asiento.
- III. Realizar el pago al transportista del precio del pasaje, de manera anticipada.
- IV. En caso de pérdida del comprobante que ampare el equipaje, deberá señalar y declarar el contenido del mismo.

Una tercer disposición contendrá como derechos del transportista los siguientes:

- I. Recibir el pago del pasaje de manera anticipada al inicio del recorrido.
- II. Rescindir el contrato de transporte si comenzado el viaje sobreviniere causa de fuerza mayor y continuarlo cuando dicha causa desapareciera.
- III. Exigir al pasajero la declaración del contenido de los bultos que lleve en el porta equipaje, exceptuándose los sacos de noche y equipaje de mano.
- IV. Retener los bultos que se encuentran en el portaequipaje, hasta en tanto no se exhiba el comprobante correspondiente que ampare dicho bulto, o quién lo reclame señale y declare el contenido del bulto.
- V. Promover el depósito de los bultos o equipajes ante la autoridad competente en el lugar del destino.

Por último deberán establecerse como obligaciones del transportista las siguientes:

- I. Dar a los pasajeros billetes de asiento.
- II. Empezar y concluir el viaje el día, hora, a través del itinerario señalado en los billetes de asiento o anuncios, en el vehículo y condiciones pactadas aunque no estén tomados todos los asientos.
- III. A entregar los bultos o equipajes que se encuentren en el portaequipaje a quien presente el comprobante correspondiente, o bien haya señalado y declarado el contenido del bulto.
- IV. A indemnizar al pasajero en caso de pérdida del equipaje.
- V. En caso de avería del equipaje, acreditar que esta no se debió a su negligencia o falta de cuidado.

BIBLIOGRAFÍA.

AGUILAR CARBAJAL, Leopoldo. Contratos Civiles. Tercera edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México 1982.

BARRERA GRAF, Jorge. Instituciones de Derecho Mercantil. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1991.

BELTRÁN MONTIEL, Luis. Curso de Derecho de la Navegación. Sexta reimpresión. Editorial Astrea. Buenos aires. 1992.

BOLAFFFIO ROCCO, Vivante. Derecho Comercial. Tomo I. Volumen I. Sexta edición. Editorial Ediseq. SRL. Buenos aires. 1947.

BORJA SORIANO, Manuel. Apuntes del Curso de Contratos Civiles. Editorial Andrade. México. 1929.

BUSTAMANTE ALSINA, Jorge. Teoría General de la Responsabilidad Civil. Octava edición. Editorial Abeledo-Perrot. Buenos aires. 1993.

CÁMARA, Héctor. Contrato de Transporte de Cosas. Editorial Depalma. Buenos aires. 1946.

CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Mercantil. Cuarta edición. Editorial Herrero. México. 1982.

CRUZ BARNEY, Oscar. Historia del Derecho en México. Editorial Oxford. México. 1999.

DÍAZ BRAVO, Arturo. Contratos Mercantiles. Séptima edición. Editorial Harla. México. 2002.

ECHAVARRI Y VIVANCO, José María. Comentarios al Código de Comercio. Tomo III. Segunda edición. Editorial Andrés Martín S.A. Valladolid. 1930.

- ENRÍQUEZ ROSAS, José David. Transporte Internacional de Mercancías. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1999.
- FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge. Derecho Administrativo. "Servicios Públicos". Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1995.
- FORTUNATO GARRIDO, Roque. Contratos Civiles y Comerciales. Volumen 2. Tomo II. Editorial Universidad. Buenos aires. 1993.
- FRAGA, Gabino. Derecho Administrativo. Quinta edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1952.
- GARRIGUES, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Novena edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1998.
- GHERSI, Carlos Alberto. Contratos Civiles y Comerciales, Parte General y especial, Empresa, Negocios, Consumidores. Tomo 2. Cuarta edición. Editorial Astrea. Buenos aires. 1998.
- HÁMILTON, Eduardo. Manual de Derecho Aéreo. Tercera edición. Editorial Universitaria. Santiago de Chile. 1960.
- J. LORENZO, Benito. Manual de derecho mercantil. Tomo II. Tercera edición. Editorial Victoriano Suárez. Madrid. 1934.
- LÓPEZ CABANA, Roberto M. Contratos especiales en el Siglo XXI. Editorial Abeledo – Perrot. Buenos aires. 1999.
- LÓPEZ SEPULVEDA, Domingo. Contrato de Transporte por Agua, derecho y Política. Editorial Depalma. Buenos aires. 1979.
- M. FARINA, Juan. Contratos Comerciales Modernos. Segunda edición. Editorial Astrea. Buenos aires. 1997.

MACEDO, Pablo. El Código de 1870 su Importancia en el Derecho Mexicano. Anuario del departamento de derecho de la Universidad Ibero Americana. Número 3. México. 1971.

MAPELLI LÓPEZ, Enrique. El Contrato de Transporte Aéreo Internacional. Editorial Tecnos. Madrid. 1968.

MÁRQUEZ MIRANDA, Anibal. El Contrato y las Relaciones Jurídicas sometidas a la Conditio iure. Editorial Manes. Buenos aires. 1963.

OLVERA DE LUNA, Omar. Contratos Mercantiles. Segunda edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1987.

DE PINA VARA, Rafael. Elementos de Derecho Mercantil Mexicano. Vigésima quinta edición. Editorial. Porrúa S.A. de C.V. México. 1996.

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Joaquín. Derecho Mercantil. Tomo II. Vigésima segunda edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1996

ROMERO, Héctor Manuel. Historia del Transporte en la Ciudad de México: de la Trajinera al metro. Editorial Fondo de Cultura Económica. México. 2000.

SÁNCHEZ GAMBORINO, Francisco Miguel. Doctrina Jurisprudencial sobre el Contrato de Transporte Terrestre. Editorial Aguilar S.A. Madrid. 1957.

SÁNCHEZ MEDAL, Ramón. De los Contratos Civiles. "Teoría General del Contrato. Contratos en especial. Registro Público de la Propiedad". Décima edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1998.

SERRA ROJAS, Andrés. Derecho Administrativo. "Segundo curso". Tomo II. Décima novena edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1999.

TAPIA SALINAS, Luis. La responsabilidad del Transportista en el Transporte Aéreo de Pasajeros. Editorial Tecnos. Madrid. 1956.

TENA RAMÍREZ, Felipe. Leyes Fundamentales de México. 1808-1989. Décima quinta edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1989.

TREVIÑO GARCÍA, Ricardo. Los Contratos Civiles y sus Generalidades. Quinta edición. Editorial Mc. Graw Hill. México. 1995.

URIA, Rodrigo. Derecho Mercantil. Editorial Tecnos. Madrid 1993.

VÁSQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Contratos Mercantiles. Séptima edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1997.

WITKER, Jorge y JARAMILLO Gerardo. Comercio Exterior de México, Marco Jurídico y Operativo. Editorial Mc. Graw Hill. México. 1996.

LEGISLACIÓN.

Código de Civil para el Distrito Federal, en Materia Común, y para toda la República en Materia Federal. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 26 de marzo de 1928.

Código de Comercio. Publicado en el Diario Oficial de la Federación los días 7 y 13 de octubre de 1889.

Ley de Aviación Civil. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 12 de mayo de 1995.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Publicada en el Diario oficial de la Federación el día 22 de diciembre de 1993.

Ley de Navegación. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 4 de enero de 1994.

Ley de Transporte en el Distrito Federal. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de diciembre de 1995.

Ley de Vías Generales de Comunicación. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de febrero de 1940.

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 22 de noviembre de 1994.

Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 10 de junio de 1975.

DICCIONARIOS Y ENCICLOPEDIAS.

CABANELLAS, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. Tomo VIII. T-Z, Vigésima edición. Editorial Heliasta SRL. Buenos aires. 1986.

CODERA MARTÍN, José María. Diccionario de Comercio Exterior. Editorial Pirámide S.A. Madrid. 1986

DE PINA VARA, Rafael. Diccionario de Derecho. Vigésima primer edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1995.

Diccionario Jurídico Mexicano. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Tomo I. De la A-CH. Décima quinta edición. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 2001.

ESCRICHE, Joaquín. "Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia". Volumen I. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1979.

Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo XXVI. Editorial Omeba. Buenos aires. 1968.

OTRAS FUENTES.

Revista Comercio Exterior. Volumen: 39. Número 5. México. Mayo de 1989.

Revista de Derecho Mercantil. Número 238. Editorial Gráficas Aguirre Campano S.L. Madrid. Octubre – Diciembre 2000.

Revista de Derecho Mercantil. Número 239. Editorial Gráficas Aguirre Campano S.L. Madrid. Enero – Marzo 2001.

Revista Investigación Económica. Volumen XIX. Número 76. Editado por la Universidad Nacional Autónoma de México. México. Cuarto trimestre. 1959.

Página www.SCJN.gob.mx.