



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

“LA RESPONSABILIDAD DERIVADA  
DE LA CARTA DE PORTE EN EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA”

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO PRESENTA:

FRANCISCA OLIMPIA HERNANDEZ SEGUNDO

ASESOR: LIC. RAÚL EFRAÍN CARDOSO MIRANDA

CIUDAD UNIVERSITARIA, D.F., A 30 DE JUNIO DE 2006





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.

## INDICE

Introducción.....	X
-------------------	---

### CAPITULO I

<b>1.- LA CARTA DE PORTE</b>	
1.1.- Concepto .....	1
1.2.- Concepto Doctrinal .....	4
1.3.- Concepto Legal.....	7
1.4.- Concepción Jurisprudencial.....	9

### CAPITULO II

<b>2.- EL CONTRATO DE MERCANCIAS EN EL AUTOTRANSPORTE.....</b>	<b>17</b>
2.1.- Concepto.....	17
2.2.- Tipos de Contrato de Transporte .....	19
2.2.1.- De cosas.....	19
2.2.2.- De personas.....	21
2.3.- Naturaleza Jurídica.....	23
2.4.- Características del Contrato de Transporte Mercantil.....	30
2.5.- Disposiciones Aplicables al Contrato de Transporte Mercantil.....	33
2.5.1.- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.....	33
2.5.2.- Ley Federal de Protección al Consumidor.....	36
2.5.3.- Código de Comercio. ....	38
2.6.- Elementos del Contrato de Transporte Mercantil.....	40
2.6.1.- Elementos Personales.....	40
2.6.2.- Elementos Reales.....	46
2.6.3.- Elementos Formales.....	47
2.7.- Derechos y Obligaciones de las Partes en el Contrato de Transporte.....	48
2.7.1.- Derechos y Obligaciones del Cargador.....	48
2.7.2.- Derechos y Obligaciones del Porteador.....	51
2.7.3.- Derechos y Obligaciones del Consignatario.....	57

### CAPITULO III

<b>3.- NATURALEZA JURIDICA DE LA CARTA DE PORTE.....</b>	<b>62</b>
3.1.- Características de la Carta de Porte dentro del Transporte.....	67
3.1.1.- La incorporación en la Carta de Porte.....	67
3.1.2.- La Legitimación en la Carta de Porte.....	70
3.1.3.- La literalidad en la Carta de Porte.....	71
3.1.4.- La Autonomía en la Carta de Porte.....	72
3.2.- Modelo o formato de la Carta de Porte.....	73
3.3.- Contenido y Clausulado del modelo de la Carta de Porte.....	75

3.4.- Obligatoriedad de la expedición de la Carta de Porte.....	82
3.5.- Documentos que Acompañan a la Carga.....	83
3.6.- Validez de la Carta de Porte para Efectos de Transporte en Carreteras.....	84
3.6.1.- Para efectos de circulación.....	84
3.6.2.- Para efectos Fiscales .....	84
3.6.3.- Para efectos Aduaneros.....	86
3.6.4.-Para efectos de prueba de la existencia y condiciones del Contrato de Transporte .....	87

## CAPITULO IV

<b>4.- RESPONSABILIDAD POR PERDIDAS, DESFALCOS O AVERIAS DE LAS MERCANCIAS.....</b>	<b>89</b>
4.1.- Concepto de Pérdida y Avería.....	91
4.2.- Legislación Aplicable.....	95
4.2.1.- Ley de Vías Generales de Comunicación.....	95
4.2.2.- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.....	98
4.2.3.- Código de Comercio.....	100
4.3.- Presupuestos de la responsabilidad.....	101
4.4.- Duración de la responsabilidad.....	103
4.5.- Responsabilidad por Pérdida total o Parcial de las Mercancías Transportadas.....	104
4.6.- Responsabilidad por Pérdida y Avería.....	105
4.7.- Responsabilidad por Retraso.....	106
4.8.- Responsabilidad por Hechos Ajenos o Propios.....	107
4.9.- Causas Excluyentes de Responsabilidad.....	107
4.9.1.- Caso Fortuito o Fuerza Mayor.....	108
4.9.2.- Por Vicio Propio de la Cosa.....	108
4.9.3.- Por Hechos del Cargador o Destinatario.....	109
4.10.- Responsabilidad Limitada del Porteador.....	110
4.10.1.- Limitación Legal.....	110
4.10.2.- Limitación Convencional.....	112
4.11.- Extinción de la Responsabilidad del Porteador.....	113
Conclusiones.....	115
Bibliografía.....	129

## INTRODUCCIÓN

El desarrollo del transporte en un país es característico del grado de avance tecnológico, comercial y social por el que atraviesa. Su contribución en el abasto y la provisión de insumos a los sectores productivos lo hace ser un factor estratégico dentro de la economía de una nación donde las necesidades de la población son muy variadas y por demás, crecientes, y donde los satisfactores, por razones geográficas y comerciales, se producen en forma dispersa e insuficiente en un mayor o menor espacio territorial.

El hacer llegar los bienes o mercancías del lugar donde se producen a los centros de consumo en que se necesitan, implica toda una estrategia de distribución que atañe no sólo al transporte carretero a nivel nacional, sino que representa todo un reto de organización con los otros modos de transporte, para salvar de la mejor manera, los obstáculos que representan el tiempo y la distancia, en beneficio de la producción y el comercio. El consolidar un sistema integral de transportes implica la participación activa tanto de la autoridad como de los particulares que hacen del transporte su actividad.

Esta investigación tiene como finalidad la aportación a la compleja materia de los transportes por vía terrestre. Por esta razón, nos hemos limitado sólo al autotransporte de carga y en particular, a la responsabilidad derivada de la carta

de porte por pérdidas y averías de las mercancías, donde examinamos desde el concepto de lo que es pérdida y avería, como la normatividad aplicable a la responsabilidad del porteador, las causas excluyentes de responsabilidad y sobre todo la responsabilidad limitada del transportista que consideramos de gran importancia para que conozcamos en que circunstancias opera esta.

En la exposición del primer capítulo se analiza a la carta de porte desde un aspecto doctrinal, legal y jurisprudencial, con el objeto de dar una visión general de cómo se concibe este documento y de los alcances jurídicos del mismo.

Con los conceptos básicos del primer capítulo, abordamos lo que es la carta de porte como un documento fundamental en la prestación del servicio de transporte de carga, ya que es el contrato de transporte, puntualizando en el capítulo segundo en el análisis de los elementos personales, reales y formales, así como los derechos y obligaciones de las partes que intervienen en el contrato, y las disposiciones que le son aplicables, como es la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Ley Federal de Protección al Consumidor y Código de Comercio.

Una vez identificado el marco de referencia de la carta de porte como contrato de transporte, nos dirigimos al tercer capítulo de este estudio al analizar la naturaleza jurídica de la carta de porte y las características de fungir como un título representativo de mercancías, así como dar a conocer el modelo de la carta de porte y el clausulado que debe prevalecer en el documento en mención, así

como la obligación en su expedición y su importancia para efectos de circulación, fiscales, aduaneros y sobre todo la relevancia para probar la existencia y condiciones del contrato de transporte.

El capítulo cuarto comenta la responsabilidad por pérdidas, desfalcos o averías de las mercancías, con la finalidad de enfatizar en las limitaciones de la responsabilidad del porteador en su origen legal y convencional, como de gran importancia para la determinación de la indemnización al usuario.

Para el desarrollo de los capítulos mencionados, se acudió a textos nacionales y eventualmente extranjeros como apoyo a los argumentos vertidos, pero principalmente al análisis de las disposiciones legales y reglamentarias en vigor sobre la materia que regula al autotransporte federal de carga.

Finalmente de acuerdo a la investigación realizada y a mi experiencia profesional en la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, que es un órgano oficial de representación gremial, constituida conforme a la Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones, autónoma con personalidad jurídica y patrimonio propio, teniendo como objeto primordial la prestación de servicios a los autotransportistas de carga y la defensa de los intereses de este sector, promoviendo su integración, desarrollo y competitividad, es por ello el interés de la investigación de este tema, por lo que en el mismo plasme las conclusiones y mi punto de vista personal, sobre la responsabilidad derivada de la carta de porte en

el autotransporte federal de carga, buscando contribuir con este sector para el mejoramiento de la operación del servicio a quienes les dedico este trabajo.

***OLIMPIA HERNANDEZ SEGUNDO***

# CAPITULO I

## LA CARTA DE PORTE

En este primer capítulo trataré lo relativo al concepto de carta de porte, desde el punto de vista doctrinal, legal y jurisprudencial, para facilitar la comprensión de su objeto y alcance de este documento, que es el contrato de transporte el cual contiene las condiciones en que se realizara el traslado de las mercancías, así como los derechos y obligaciones del porteador (transportista) y del cargador (usuario) siendo su expedición de gran interés e importancia, pues servirá para deslindar responsabilidad ante el destinatario.

A manera de antecedente cabe señalar que la carta de porte históricamente era una verdadera carta dirigida por el remitente al destinatario con el fin de hacerle saber la llegada de las mercancías, su descripción y las condiciones del contrato, con indicación del precio si había de pagarlo el destinatario. Esta naturaleza suya explica que, inicialmente, fuese el porteador el interesado en reclamar, para descargo suyo, la carta de porte al remitente. Más tarde se concede también al remitente el derecho a obtener un duplicado suscrito por el porteador, destinado a servir también como medio de prueba contra éste en sustitución del recibo de la mercancía. Esta fase de la evolución es la que refleja nuestro Código de Comercio.<sup>1</sup>

Así entonces encontramos que se reputa como acto de comercio la actividad habitual para realizar los servicios de transporte de cosas, el cual se perfecciona a través de un contrato mercantil denominado carta de porte, en

---

<sup>1</sup> GARRIGUES, Joaquín."Curso de Derecho Mercantil".9ª Edición. Editorial Porrúa. México 1998. p. 210

donde las personas que intervienen son: el porteador (transportista), el remitente (usuario) y el destinatario.

### **1.1.- Concepto**

La carta de porte es el título legal del contrato de transporte de cosas entre remitente y transportador.<sup>2</sup>

El concepto descrito con anterioridad, sólo nos indica de manera general lo que se entiende por carta de porte, por lo que a continuación paso a señalar otras definiciones que profundizan sobre este documento.

El Diccionario Jurídico conceptualiza a la carta de porte, como el documento datado y firmado que sirve de título legal del contrato comercial de transporte terrestre, que pueden exigirse mutuamente las partes contratantes y en la cual constan sus derechos y obligaciones.

Pese a esta definición considero que debemos tomar en cuenta algunas otras que a continuación se señalan:

a.- Título legal que consigna el contrato celebrado entre el cargador y el acarreador, donde se establecen las condiciones y se fijan los derechos y obligaciones que asumen cada una de las partes hasta llegar la mercadería al

---

<sup>2</sup> ABELEDO-PERROT. "Diccionario Manual Jurídico". Buenos Aires. 1989. p. 149

lugar de destino.<sup>3</sup>

b.- Título legal que puede ser nominativo, a la orden o al porteador del contrato de transporte entre el cargador y el transportista, cuyo contenido sirve legalmente de título probatorio de los derechos y obligaciones de cada una de las partes contratantes. En dicho documento se hacen constar el nombre y domicilio del cargador, del transportista y de la persona a quien se han entregado los efectos, así como el lugar en que se ha de hacer la entrega, la designación de las mercaderías cargadas, con determinación de su calidad, cantidad, marcas exteriores, clase y condiciones de embalaje, el precio del flete y la expresión de sí está o no pagado, plazo de entrega de la carga, y las demás circunstancias que hayan entrado en el convenio.

c.- Es el documento firmado en que se especifican los objetos transportados y las condiciones de transporte, que el porteador de mercaderías deberá extender al cargador de modo obligatorio y en el que se expresará el nombre, apellido y domicilio del cargador; 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; la designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos que se contengan; el precio del transporte; fecha de expedición; el lugar de la entrega al porteador; el lugar y el plazo en que deberá de hacerse la entrega al consignatario, y la indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto. El

---

<sup>3</sup> MORENO RODRÍGUEZ, Rogelio. "Diccionario Jurídico". Fondo Editorial de Derecho y Economía. Primera Edición. 1998. p.118

cargador podrá pedir que se le expida una copia de la carta de porte.

De estos últimos conceptos se desprende que ambos autores coinciden que la carta de porte es un título legal del contrato de transporte que sirve como prueba de los derechos y obligaciones adquiridos entre las partes que intervienen y que la misma debe contener ciertos requisitos en cuanto a las mercancías a transportar la cual deberá ser expedida de manera obligatoria por el transportista (porteador) al cargador (usuario del transporte).

## **1.2.- Concepto Doctrinal**

Ya hemos visto como se define a la carta de porte desde un aspecto general y concreto, por lo que ahora es preciso señalar algunas opiniones de los tratadistas que han escrito sobre este tema.

Arturo Puente Flores, señala que la carta de porte es el título de crédito que el porteador expide al cargador al recibir la mercancía porteadada y que da derecho al tenedor legítimo a recoger la mercancía porteadada en el lugar de destino.

Joaquín GARRIGUES, señala que la carta de porte no es elemento formal del contrato, porque el contrato de transporte es consensual: se perfecciona por el simple acuerdo de voluntades entre remitente y porteador sin necesidad de que la mercancía haya sido entregada (como ocurriría en un contrato formal).<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> GARRIGUES, Joaquín. Ob. Cit. p. 209 y 210

Rodrigo Uria, señala que en la práctica el contrato de transporte da lugar a la expedición de la carta 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, debiendo estarse en su defecto al resultado de las pruebas jurídicas que haga cada parte en apoyo de sus respectivas pretensiones.

Vázquez del Mercado, define a la carta de porte como el documento que el porteador extiende al cargador y que contiene el nombre, apellido y domicilio del cargador y porteador y, en su caso de la persona a quien a cuya orden vayan dirigidos los efectos, contiene además la designación de los efectos, el precio del transporte, la fecha en que se hace la expedición, el lugar de entrega al porteador, el lugar y plazo en que ha de hacerse la entrega al consignatario y la indemnización que haya de abonarse al cargador en caso de retardo.

A su vez, De Pina Vara, proporciona un concepto muy similar al anterior, y señala que el porteador deberá extender al cargador una carta de porte con los siguientes datos: a) el nombre y domicilio del cargador; b) el nombre y domicilio del porteador; c) el nombre y domicilio de la persona a quien o cuya orden vayan dirigidas las cosas transportadas, esto es del consignatario o destinatario, o la mención de que dichas cosas deben entregarse al portador de la carta de porte; d) la designación de las cosas transportadas, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan; e) el precio del transporte; f) la fecha de

---

expedición; g) el lugar de la entrega al porteador; h) el lugar y plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario; i) la indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto; j) la firma del porteador.<sup>5</sup>

De las últimas dos opiniones descritas se puede apreciar que tanto Vázquez del Mercado como Rafael de Pina, expresan que la carta de porte es el documento que deberá extender el porteador al cargador, coincidiendo los dos autores en los datos que contendrá el mismo, pero por lo que se refiere a la indemnización que se habrá de abonar, por parte del porteador al cargador en caso de retardo, estimo que tal y como lo manifiesta De Pina, ésta procederá siempre y cuando se pacte al momento de la expedición de la carta de porte.

### **1.3.- Concepto Legal**

Después de haber definido a la carta de porte, desde un aspecto general y por otra parte desde el punto de vista doctrinal, es necesario plantearlo conforme se encuentra regulada en las diferentes legislaciones y ordenamientos jurídicos de donde emana, como lo es la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Código de Comercio, ya que considero se debe tomar en cuenta como parte total y fundamental que nos indicará los alcances y efectos legales de este documento.

---

<sup>5</sup> DE PINA VARA, Rafael. "Derecho Mercantil Mexicano". Vigésimo Quinta Edición. Editorial Porrúa. México. 1996.p.262

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en su artículo segundo relativo a las figuras relacionadas con esta Ley define a la carta de porte como:

Artículo 2 .- “Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

Fracción II. Carta de Porte: Es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se suscitan con motivo del transporte de las cosas: contendrá las menciones que exige el Código de la materia y surtirá los efectos que en él se determinen”.

Así entonces se puede observar que la Ley antes descrita nos remite al propio Código de Comercio el cual define a la carta de porte como:

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

En términos de lo dispuesto por el artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación señala: “todo porteador de carga debe expedir en el momento de la contratación del servicio correspondiente al cargador, carta de porte...”

Así entonces debo resumir en este apartado que los conceptos legales, nos indican que la carta de porte es el título legal que rige las condiciones relativas a los derechos y obligaciones que el contrato de transporte otorga e

impone a las partes, así pues el cumplimiento y ejecución del contrato deberá ajustarse a las estipulaciones de la carta de porte, sin que puedan alegarse otras excepciones que las que se refieran a la falsedad o error material de la propia carta.

#### **1.4.- Concepción Jurisprudencial**

A continuación, pasaré a citar textualmente los criterios que ha sostenido la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación relativas a la carta de porte.

No. Registro: 362,612  
Tesis aislada  
Materia(s): Civil  
Quinta Época  
Instancia: Tercera Sala  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Tomo: XXXVI  
Tesis:  
Página: 1703

TRANSPORTE, CONTRATO DE. En este contrato suelen intervenir tres personas: el remitente que hace la expedición, el porteador que se encarga de cumplirla o hacerla cumplir y el destinatario a quien las mercancías van dirigidas. *La carta de porte original, es la prueba del contrato y ofrece la medida de los recíprocos derechos, y el duplicado de ella, puede servir al remitente y al destinatario para hacerse reconocer y demostrar la entrega de las mercancías, si el porteador negare haberlas recibido.*

Amparo civil directo 23/20. Peraza Buenfil Domingo. 16 de noviembre de 1932. Mayoría de cuatro votos. Disidente: Francisco Díaz Lombardo. La publicación no menciona el nombre del ponente.

No. Registro: 271,007  
Tesis aislada  
Materia(s): Civil  
Sexta Época  
Instancia: Tercera Sala  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Tomo: Cuarta Parte, XLIX  
Tesis:  
Página: 202  
Genealogía:

Apéndice 1917-1985, Cuarta Parte, Tercera Sala, tesis relacionada con la jurisprudencia 315, página 910.

TRANSPORTES, CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE. CARTAS DE PORTE. *El contrato de transporte sólo se cumple con la entrega que se haga de la mercancía al consignatario, a cambio de las cartas de porte originales,* según se dispone expresamente en el artículo 596, fracción I, del Código de Comercio, al decir que mientras el consignatario sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor, tiene derecho a que se le entreguen las mercancías, cualesquiera que sean las órdenes que en contrario diera el cargador con posterioridad.

Amparo directo 3790/60. Autotransportes Progreso, S. A. de C.V. 12 de julio de 1961. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: Ponente: Mariano Ramírez Vázquez.

Nota: En el Apéndice 1917-1985, página 910, la tesis aparece bajo el rubro "TRANSPORTES, CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE. CARTAS DE PORTE."

No. Registro: 362,613

Tesis aislada

Materia(s): Civil

Quinta Época

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: XXXVI

Tesis:

Página: 1704

CARTAS DE PORTE. *Estas cartas, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 582 del código mercantil, pueden ser a favor del consignatario, a la orden de éste, o al portador, debiendo extenderse en libros talonarios, y el portador legítimo de la carta, se subroga, por ese sólo hecho, en las obligaciones del cargador.* Las cartas de porte, cuando se extienden por personas o empresas particulares, seguramente tienen el carácter de documentos privados; pero semejante hecho no es por sí solo suficiente, tratándose de un acto meramente mercantil, para estimar que esta regido, por lo que hace a la prueba del mismo, por la disposición general relativa a los documentos privados. Las necesidades del comercio exigieron que la ley creara distintas clases de documentos con modalidades determinadas, que los hacen separarse de los demás documentos privados. Las letras de cambio, libranzas y pagarés a la orden, tienen un carácter especial, y constituyen verdaderos títulos de crédito destinados a facilitar las operaciones mercantiles. El artículo 495 del Código de Comercio que rige la letra de cambio, es, en cierto modo, similar al 583 del propio ordenamiento que se refiere a las cartas de porte, en contra de las cuales no son admisibles más excepciones que la de falsedad y la de error material en su redacción. Tratándose de la letra de cambio, el artículo 1296 de la ley citada, establece una excepción respecto a la regla general de los documentos privados; pues para la letra no es necesario el reconocimiento, y esa excepción, que de una manera clara y precisa, se

consigna con respecto a la letra de cambio, no existe consignada, cuando se trata de la carta de porte. La trascendencia económica de este contrato, el de transporte, da al mismo una importancia tan grande en el comercio de los pueblos, que es, seguramente, equiparable, cuando menos, a la importancia que tienen los documentos de crédito, por cuya circunstancia nada extraño es que las leyes mercantiles den a la carta de porte el carácter mismo excepcional de la letra de cambio, a pesar de que, al tratarse de la prueba, no se consigna de una manera expresa la misma excepción; pues teniendo en cuenta la restricción establecida con respecto a las excepciones únicas que pueden admitirse en contra de las cartas de porte, y en contra de las letras de cambio, tratándose del aceptante, dichas excepciones son: en un caso, falsedad y error materiales en su redacción, y, en el otro, falsedad de la aceptación misma o de la letra. La común excepción de falsedad, significa que ambos documentos, (letra de cambio y carta de porte) deben considerarse como válidos, en tanto no se haga la impugnación de falsedad, pues de no interpretarse así, serían procedentes, a no dudarlo, otras excepciones, tantas cuantas pudieran ser las defensas oponibles. El hecho de que en la carta de porte no se admitan más excepciones que las de falsedad y error material en su redacción, hacen suponer que la ley ha querido dar a esta clase de documentos la misma importancia, en cuanto a su fuerza probatoria, que la que da a la aceptación de una letra. De todo lo anterior, es de concluirse: que la carta de porte, sin necesidad de reconocimiento alguno, es prueba plena para todas las cuestiones de ejecución y cumplimiento del contrato celebrado entre el cargador y el porteador. Más surge otra cuestión: ¿que fuerza probatoria tiene la carta de porte tratándose del consignatario?. Este es una persona extraña al contrato; sin embargo, si se da a su orden, por la posesión del título, adquiere el derecho al cumplimiento, según la forma y condiciones en el contrato insertas; con más razón a la letra del documento habrá que atenerse, si se ha extendido al porteador, pero (entiéndase que se refiere al documento de transporte), sin afectar a otras relaciones jurídicas que puedan existir sobre la misma mercancía, entre remitente y destinatario. Por otra parte, el artículo 585 de nuestra ley mercantil, expresa: "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 falten, las pruebas relativas", disposición que viene a corroborar el valor que, como prueba, corresponde a las cartas de porte, que es, como se ha dicho, el de prueba plena, y contra las cuales no deben oponerse más excepciones que las de falsedad y error material en su redacción, por todo lo cual, las cartas de porte no deben considerarse, en cuanto al valor probatorio que jurídicamente le corresponde, como los demás documentos mercantiles, sino teniendo el carácter, por la importancia comercial que representan, de documentos privilegiados, semejantes, por este efecto, a las letras de cambio.

Amparo civil directo 23/20. Peraza Buenfil Domingo. 16 de noviembre de 1932. Mayoría de cuatro votos. Disidente: Francisco Díaz Lombardo. La publicación no menciona el nombre del ponente.

Véase: Apéndice al Semanario Judicial de la Federación 1917-1985, Cuarta Parte, Tercera Sala, página 910, penúltima tesis relacionada con la jurisprudencia 315, de rubro "TRANSPORTES, CUMPLIMIENTO DEL

## CONTRATO DE. CARTAS DE PORTE."

No. Registro: 255,091

Tesis aislada

Materia(s): Administrativa, Civil

Séptima Época

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: 56 Sexta Parte

Tesis:

Página: 54

Genealogía:

Informe 1973, Tercera Parte, Tribunales Colegiados de Circuito, página 12.

TRANSPORTE, CONTRATO DE, ESTA REGIDO EXCLUSIVAMENTE POR LAS CARTAS DE PORTE APROBADAS POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, SIENDO NULO TODO PACTO QUE MODIFIQUE SUS CONDICIONES. La actividad del transportista constituye un servicio público que el Estado se ha reservado como una facultad propia, según lo dispone el artículo 8o., de la Ley de Vías Generales de Comunicación; por consideraciones de política administrativa o económica del Gobierno Federal, la ley permite que el servicio público de referencia sea prestado por los particulares mediante una concesión administrativa. Pero, por la naturaleza y finalidad del servicio público, que originariamente corresponde prestar al Estado, éste no puede renunciar *a las facultades que la misma le otorga para imponer las condiciones, forma y tarifas en que debe prestarse, pues dichas facultades son de orden público y llevan como finalidad garantizar la regularidad, continuidad y eficacia del servicio*, así como mantener el principio de igualdad entre los usuarios en la prestación del mismo. En este sentido está redactado el artículo 49 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que dice en su primer párrafo: "Compete exclusivamente a la Secretaría de Comunicaciones el estudio y aprobación, revisión o modificación, en su caso, de itinerarios, horarios, reglamentos de servicio, tarifas y sus elementos de aplicación, y de los demás documentos que las empresas de vías generales de comunicación sometan a su estudio, en cumplimiento de esta ley y de sus reglamentos. Sólo podrán intervenir otras autoridades en dichos estudios, cuando la misma lo solicite". Lo anterior está confirmado por los artículos 50 y 55 del mismo ordenamiento. Ahora bien, cumpliendo con dicha disposición y una vez agotado el procedimiento que la ley señala para el efecto, *la Secretaría de Comunicaciones y Transportes aprueba los modelos de carta de porte que contienen las condiciones en que debe efectuarse el servicio, las que no pueden ser modificadas por ningún motivo por los concesionarios del servicio ni por los terceros que intervengan en él (usuarios), ya que a todos obligan.*

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo directo DC-435/73. Rafael Gutiérrez Rico. 24 de agosto de 1973.

Unanimidad de votos. Ponente: Ernesto Díaz Infante.

No. Registro: 271,007

Tesis aislada

Materia(s): Civil

Sexta Época

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: Cuarta Parte, XLIX

Tesis:

Página: 202

Genealogía:

Apéndice 1917-1985, Cuarta Parte, Tercera Sala, tesis relacionada con la jurisprudencia 315, página 910.

TRANSPORTES, CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE. CARTAS DE PORTE. El contrato de transporte sólo se cumple con la entrega que se haga de la mercancía al consignatario, *a cambio de las cartas de porte originales, según se dispone expresamente en el artículo 596, fracción I, del Código de Comercio, al decir que mientras el consignatario sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor, tiene derecho a que se le entreguen las mercancías, cualesquiera que sean las órdenes que en contrario diera el cargador con posterioridad.*

Amparo directo 3790/60. Autotransportes Progreso, S. A. de C.V. 12 de julio de 1961. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: Ponente: Mariano Ramírez Vázquez.

Nota: En el Apéndice 1917-1985, página 910, la tesis aparece bajo el rubro "TRANSPORTES, CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE. CARTAS DE PORTE."

No. Registro: 353,512

Tesis aislada

Materia(s): Administrativa

Quinta Época

Instancia: Segunda Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: LXIX

Tesis:

Página: 1681

MERCANCIAS, TRANSMISION DE LA POSESION DE, DE UN CONSIGNATARIO A OTRO. De acuerdo con los artículos 590 fracción V y 600 fracción IV, del Código de Comercio, el porteador de una mercancía está obligado a entregarla el tenedor de la carta de porte, al que presente el conocimiento respectivo; de lo que se deduce que la ley no exige formalidad alguna para transmitir el título que ampara la posesión de la mercancía en transporte; por lo que sí el remitente pone al dorso del conocimiento respectivo, la simple razón de "entréguese", esto basta para que se opere la transmisión

de la posesión de la mercancía, que el porteador queda obligado a entregar. Ahora bien, la sustitución de consignatario en el contrato de transportes, importa la sustitución de poseedor de la mercancía transportada, por lo que, si en estas condiciones, una mercancía va consignada a una negociación porque se la hubiere endosado el anterior consignatario, y se le priva de esa posesión sin forma alguna de juicio, dentro de un procedimiento en el que no es parte es indudable que se violan en su perjuicio las garantías que consagran los artículos 14 y 16 de nuestra Constitución.

Amparo civil en revisión 4553/37. Sociedad Mercantil "Abarrotes", S. A. 30 de julio de 1941. Unanimidad de cinco votos. Relator: Gabino Fraga.

No. Registro: 381,479

Tesis aislada

Materia(s): Civil

Quinta Época

Instancia: Cuarta Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: XLIX

Tesis:

Página: 1327

TRANSPORTES, NATURALEZA DEL CONTRATO DE.

Tratándose del contrato mercantil de transporte, no es posible hacer punto omiso de la formal celebración del mismo, mediante la carta de porte, a menos que se trate del caso de excepciones por extravío de la misma, a que se refiere el artículo 589 del Código de Comercio, ya que radica en el puro interés particular de la empresa propietaria de la carga, la facultad de realizar el derecho y hacer valer su ejercicio, no por los elementos que bien pudieran constituir ese contrato de transporte, sino por *la exhibición del título legal que lo acredita, que es precisamente la carta del poder aludida, ya que no es posible admitir, como acontece en el derecho de trabajo, la presunción legal de la existencia del contrato entre quien presta un servicio y quien lo recibe, porque es inadmisibles la sustracción u omisión del acto formal, constituido por la carta de porte, en la que se consignan todos y cada uno de los requisitos que exige la ley, para la celebración de los contratos de esta índole.*

Recursos de súplica 89/24. Ferrocarriles Nacionales de México S.A. 25 de agosto de 1936. Unanimidad de cuatro votos. Relator: Xavier Icaza.

No. Registro: 272,806

Tesis aislada

Materia(s): Civil

Sexta Época

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: Cuarta Parte, VII

Tesis:

Página: 91

CARTAS DE PORTE. SON TITULOS DE CREDITO ENDOSABLES.

Si bien es cierto que tratándose de transportes terrestres, el Código de Comercio no contiene disposición expresa con relación a si las cartas de porte son o no endosables, debe tenerse en cuenta que no prohíbe tales endosos, y que, además, en lo que ve a los transportes marítimos, los autoriza expresamente. Por otra parte, aunque la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito no menciona expresamente las cartas de porte entre los títulos que reglamenta, en su artículo 5o. dispone que "son títulos de crédito los documentos necesarios para ejercitar el derecho literal que en ellos se consigna", y, sin lugar a dudas, *las cartas de porte satisfacen los requisitos de esa definición, puesto que otorgan a su legítimo poseedor el derecho de exigir la prestación (entrega de las mercancías porteadas) que en las mismas se consigna. Por tanto, sentado que una carta de porte es un título de crédito, le es aplicable el artículo 25 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, y si en ella no se insertan las cláusulas a que se refiere el precepto, si es endosable.*

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

No. Registro: 279,707

Tesis aislada

Materia(s): Civil

Quinta Época

Instancia: Pleno

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: XVI

Tesis:

Página: 653

CONTRATO DE TRANSPORTE. Interpretando rectamente las disposiciones del Código de Comercio, la designación de la calidad genérica de la mercancía porteada, es obra del cargador; y la calidad genérica que la ley requiere que se designe, es la referente al género próximo. *Cuando la designación genérica está equivocada, la carta de porte conserva su valor en todo lo demás; pero la omisión o deficiencia sólo puede ser suplida por los medios de prueba que otorga la ley.*

Recurso de súplica. López Hermanos. 24 de marzo de 1925. Mayoría de ocho votos. Disidentes: Ernesto Garza Pérez, Francisco M. Ramírez y Gustavo A. Vicencio. La publicación no menciona el nombre del ponente.

En conclusión debo señalar que la H. Suprema Corte de Justicia de la

Nación ha decidido al respecto, que las cartas de porte originales, de conformidad con el artículo 583 del Código de Comercio, constituyen los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador, por cuyo contenido deben decidirse las cuestiones que concurren sobre su ejecución y cumplimiento.

## CAPITULO II

### 2.- EL CONTRATO DE MERCANCIAS EN EL AUTOTRANSPORTE

Los servicios de autotransporte que prestan las personas físicas o morales a terceros de forma comercial, es decir, por medio del contrato mercantil de transporte, debe ser prestado en forma permanente, continua y regular, con el objeto de satisfacer la necesidad colectiva de transporte terrestre que demanda la sociedad mexicana, por lo que es de gran importancia ya que sin éste, no podría concebirse la circulación de las mercancías, por lo que estimo es una actividad esencial de toda comunidad, de este modo, a continuación pasaré a definir al contrato de transporte.

#### 2.1.- Concepto

El Diccionario Jurídico señala “que el contrato de transporte tiene lugar cuando una persona se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro pasajeros o mercaderías ajenas y entregar éstas a quienes vayan dirigidas”.<sup>1</sup>

El tratadista José Raúl Bitar Romo, nos señala que el contrato de transporte es por el cual una persona denominada “porteador”, se obliga frente a otra, llamada “cargador”, a transportar de un lugar a otro cosas o personas, utilizando el medio de tracción más adecuado y por cuya prestación recibe un precio. Es un contrato de servicio.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> RAMÍREZ GRANDA, Juan D. “Diccionario Jurídico”. 11ª Edición. Editorial Claridad. 1994. p.100

<sup>2</sup> BITAR ROMO, José Raúl. “Manual Práctico de Derecho Mercantil”. Editorial Duero. S.A. de C.V. 1991. p.31

Sáenz Quiroga Roberto, define al contrato de transporte como “el convenio por el cual una persona, llamada porteador 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, mediante una retribución convenida”.<sup>3</sup>

A su vez, Joaquín GARRIGUES, define al contrato de transporte de cosas, como “el contrato consensual por el que una persona llamada porteador se compromete, mediante un precio, a realizar las operaciones necesarias para trasladar una cosa material de un lugar a otro, bajo su propia custodia”.<sup>4</sup>

Joaquín Rodríguez y Rodríguez, define al contrato de transporte de cosas como aquél 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.<sup>5</sup>

De las definiciones antes descritas podemos apreciar que el contrato de transporte es esencialmente un contrato de prestación de servicios en donde el objeto principal es el desplazamiento o traslado de mercancías de un lugar a otro a través de una persona denominada porteador y mediante el pago de una retribución.

---

<sup>3</sup> SAENZ QUIROGA, Roberto. “El Derecho Mercantil y el Transporte” 2003. p. 192

<sup>4</sup> GARRIGUES, Joaquín. “Curso de Derecho Mercantil”. 9ª Edición. Editorial Porrúa. México. 1998. p.203

<sup>5</sup> RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Joaquín. “Curso de Derecho Mercantil” . Tomo II. Vigésimo Cuarta Edición. Editorial Porrúa. México. 1999. p. 217-218

## **2.2.- Tipos de Transporte**

El contrato de transporte puede clasificarse desde dos puntos de vista. Atendiendo al medio empleado para hacer el transporte, este puede ser terrestre, fluvial, marítimo y aéreo, de acuerdo a la Ley de Navegación que reglamenta el transporte de mercancías y de personas por agua, ya sea por mar, ríos y canales. Atendiendo al objeto del transporte, este se puede dividir en transporte de personas y de cosas como a continuación se describe.

### **2.2.1.- De cosas**

El jurista Oscar Vázquez 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”.<sup>6</sup>

Ahora bien, el tratadista Joaquín Rodríguez y Rodríguez, entiende el contrato de transporte mercantil de cosas como: aquél 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”.<sup>7</sup>

---

<sup>611</sup> VÁZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. “Contratos Mercantiles”. Décima Primera Edición. Editorial Porrúa. México. 2001. p. 227-228

<sup>7</sup> RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Joaquín. Ob. Cit. p. 217

<sup>13</sup> DE PINA VARA, Rafael. “Diccionario de Derecho”. Vigésima Primera Edición. Editorial Porrúa. México. 1995. p. 224

Por su parte el autor Rafael de Pina Vara nos dice: que en 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.<sup>8</sup>

Del análisis de cualquiera de estas definiciones me permito resaltar lo siguiente:

- La existencia de una persona física o moral (empresa), dedicadas a realizar actos de comercio de manera habitual como lo es el transporte de cosas, denominada porteador.
- La existencia de la obligación de trasladar de un sitio a otro las cosas objeto del mismo: transportación que podrá realizarse de manera personal el porteador 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 se obligue a realizar el transporte y ha finalizar el mismo, estando obligado a entregar las cosas transportadas a persona determinada o a quien posea la llamada “carta de porte”.

### **2.2.2.- De personas**

---

<sup>814</sup> MUÑOZ, Luis. “Derecho Mercantil”. Tomo IV. Editorial Cárdenas Editor y Distribuidor. México. 1974. p. 203

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 entonces, el jurista Luis Muñoz señala: “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”.<sup>9</sup>

El doctrinario Oscar Vázquez del Mercado refiere: “Que el contrato de transporte de personas se conceptúa, como aquél por el cual el porteador o transportista, se obliga mediante un precio a trasladar una persona y su equipaje desde un lugar a otro”.<sup>10</sup>

Así también, 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 los que se puede verificar el transporte, esto es la legislación que regula el transporte aéreo, marítimo o terrestre, comentario que compartimos pues para el caso que nos atañe, más adelante entraremos al estudio de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que es la que regula la operación del servicio de autotransporte.

---

9

<sup>10</sup> VÁZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Ob. Cit. p. 245

Al respecto cabe mencionar que el objeto del presente trabajo de investigación es el contrato de mercancías en el autotransporte de carga, por lo que no se abordara a fondo este apartado y basta con la definición señalada del contrato de este tipo de transporte.

Es de mencionar que en este capítulo hago referencia al contrato de transporte mercantil de mercancías, el cual es regulado por el Código de Comercio como transporte terrestre o fluvial.

### **2.3.- Naturaleza Jurídica**

La naturaleza jurídica ha sido cuestionada, la doctrina se refiere, en parte al arrendamiento de servicios o de arrendamiento de obra. Por otro lado atendiendo a la legislación cabe la duda sobre el carácter contractual del transporte, ya que éste además de encontrarse regulado en el Código Civil y en el Código de Comercio, también se regula por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. De estas tomaremos las más representativas para su análisis y crítica.

En primer lugar, tenemos, que si no se atiende lo que establece el artículo 576 del Código de Comercio, nos dice el tratadista Barrera Graf, “muy pocos y sin importancia serían los contratos civiles, ya que son mercantiles en cuanto recaigan sobre mercaderías o efectos de comercio (fracción I), o cuando el porteador sea un comerciante o empresario (fracción II). Si el

contrato se celebra de una manera habitual y profesionalmente o por una empresa, cualquiera que sea el medio (aire, tierra o agua), el instrumento o vehículo (camión, tren, navío), o el objeto a transportar (personas o cosas), la empresa es mercantil (artículo 75, fracción VIII del Código de Comercio) y también lo es el contrato. Además si el objeto a transportar es una cosa mercantil es comercial aunque el porteador no fuera empresario”.

Rodríguez y Rodríguez, al comentar el artículo 576 del Código de Comercio en su fracción primera dice: “que es inútil este criterio que utiliza el Código para diferenciar un contrato de transporte mercantil del civil”, ya que al ponerlo en contraste con el artículo 2646 del Código Civil, nos encontramos con que éste calificará como civiles los contratos de transporte cuando los objetos transportados sean mercaderías, si no constituyen un contrato mercantil, pero de este modo tenemos que el transporte de mercancías será civil cuando no sea mercantil y como no hay norma alguna para calificarlo como mercantil, llegamos a la conclusión de que con arreglo a este criterio no hay posibilidad de distinción alguna.<sup>11</sup>

Respecto a la fracción segunda, considera como ilógico el criterio que utiliza el Código en esta fracción ya que no hay razón alguna de orden sistemático que obligue a calificar como mercantil el transporte realizado por un comerciante cuando sea preponderantemente otra su actividad profesional.

Así un comerciante en granos, sigue diciendo Rodríguez y Rodríguez, si

---

<sup>11</sup>

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Joaquín. Ob. Cit. p. 214-215

se compromete mediante retribución a llevar en su coche a una persona de un lugar a otro ¿tendrá que ser considerado como porteador mercantil de acuerdo con este criterio?

El problema de la calificación mercantil, lo resuelve la fracción VIII del artículo 75 del Código de Comercio que señala: se reputan actos de comercio “las empresas de transporte de personas o cosas por tierra o por agua, y las empresas de turismo”. Desde luego, en este artículo encontramos ya el dato fundamental que nos permite llegar a la calificación del transporte mercantil, en consideración a su esencia, y este dato no es otro que la presencia de una empresa y la consideración de los actos de transporte, como actos masivos. Lo que efectivamente hace aparecer que el carácter mercantil del transporte es de acuerdo con lo ya dicho anteriormente respecto de la esencia del acto de comercio, el dato fundamental que permite llegar a esta conclusión es la presencia esencial de un sujeto económico típico; la empresa y la realización de actos en masa.<sup>12</sup>

Así entonces conforme a la doctrina, es importante hacer referencia al criterio sostenido por Francisco Sánchez Gamborino quien dice: “que el contrato de transporte es por su naturaleza jurídica un arrendamiento o locación de servicios y, como tal, un contrato bilateral y oneroso”.<sup>13</sup>

Así entonces se puede decir, que el sometimiento a cualquier actividad

---

<sup>12</sup> RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Joaquín. Ob. Cit. p. 213-215

<sup>13</sup> SÁNCHEZ GAMBORINO, Francisco Miguel, “Doctrina Jurisprudencial sobre el Contrato de Transporte Terrestre”. 1ª Edición. México. Editorial Aguilar. 1957. p. 22

encaminada a la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, los cuales constituyen vías generales de comunicación, así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan se regirán por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, tal como lo establece en su artículo 1º.

La Ley antes mencionada, establece como jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes y los servicios de autotransporte que en ellos operan y sus servicios auxiliares; además otorga como facultades a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes así como construirlos y conservarlos, incluye también los servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares; otorgar las concesiones y permisos relacionados con las actividades antes mencionadas, además de vigilar, verificar e inspeccionar el funcionamiento y cumplimiento de cada uno (artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal).

No obstante, aunque en la Ley en referencia otorga el carácter federal, al servicio de autotransporte en sus artículos 1º y en el 2º, fracción II establece que: la carta de porte es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y que ésta deberá contener las menciones que exige el Código de Comercio, por lo tanto a través de esta se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de cosas.

Pero a la par de las anteriores consideraciones, no se debe dejar de

apuntar que el servicio de transporte a que nos hemos referido se presta al público a través de un sinnúmero de repeticiones de actos singulares en serie o en masa, que sólo se logra a través de contratos tipo o de adhesión, que si bien es cierto, están redactados preponderantemente en forma unilateral, no es la empresa la que arbitrariamente impone su redacción sino que su clausulado está elaborado y autorizado por la autoridad, que en el caso del autotransporte público federal de carga es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

De lo comentado anteriormente se deduce lo siguiente:

- La calificación del contrato de transporte, como mercantil, no puede depender de la naturaleza de los objetos transportados.
- Los artículos 576 y 2646 ha que nos hemos referido, califican contradictoriamente de mercantil o civil, un transporte cuando recae sobre mercaderías.
- El transporte a que se refiere el Código Civil supone una actuación ocasional. El transporte regulado en el Código de Comercio y en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal es un transporte profesional. Por eso, éste es de prestación obligatoria y aquél no.

En conclusión, el criterio que se acepta, es que los contratos de transporte son mercantiles cuando se realizan por empresas de transporte, es

decir, cuando la empresa se dedique habitualmente a realizar transportes, o sea cuando la empresa realice actos de transporte en masa.

Por lo tanto, el contrato de transporte terrestre se considera mercantil en los siguientes casos:

1.- Cuando tiene por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio.

2.- Cuando el porteador es comerciante.

3.- Cuando el porteador se dedica habitualmente a efectuar transportes para el público, de acuerdo a lo que establece el artículo 576 del Código de Comercio, que a la letra dice:

Artículo 576.- “El contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil:

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

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

4.- Cuando el porteador es una empresa de transporte, de acuerdo a lo que establece el artículo 75 fracción VIII del Código de Comercio que regula los actos de comercio, ya que los reputa como tal al establecer que las empresas de transporte de personas o cosas, por tierra o por agua, y las empresas de

turismo, se consideran actos de comercio.

#### **2.4.- Características del Contrato de Transporte Mercantil**

Existe controversia con relación a las características del contrato de transporte debido a que unos tratadistas lo consideran principalmente un contrato consensual, y otros principalmente lo consideran formal.

Joaquín GARRIGUES nos señala “De la calificación como subespecie del arrendamiento de obra se desprende que el contrato es un contrato consensual. La entrega de la mercancía al porteador no señala el momento de la perfección del contrato, sino que es un acto de ejecución”.

Así podemos decir que este autor define al Contrato de transporte de cosas como: “un contrato consensual por el que una persona llamada porteador se compromete, mediante un precio a realizar las operaciones necesarias para trasladar una cosa material de un lugar a otro, bajo su custodia.”<sup>14</sup>

Hay algunos autores que sólo se limitan a señalar que es un contrato autónomo, especial, consensual, otros agregan que es bilateral, oneroso, conmutativo, de ejecución duradera y de carácter consensual o informal.

Otros doctrinarios consideran que el contrato de transporte tiene las mismas características que los contratos civiles, ya que en su mayoría son

---

<sup>14</sup> GARRIGUES, Joaquín. Op. Cit. p. 203

consensuales, es decir, su validez no depende de la observancia de formalidades o requisitos determinados, sino que conforme a la regla general cada uno se obliga en la misma manera y términos en que conste que quiso obligarse.

Los juristas nos indican como una característica del contrato de transporte, el que sea consensual, aunque algunos autores tienen un criterio contrario, como lo es Ricardo Treviño García quien establece al contrato de transporte en su obra “Los contratos civiles y sus generalidades”, como principal, puesto que existe y subsiste por sí mismo; bilateral ya que adquiere éste carácter debido a que las partes se obligan recíprocamente; también se les llama sinalagmáticos, tal como lo establecen los artículos 588 y 590 del Código de Comercio: oneroso, ya que en el contrato de transporte terrestre se estipulan provechos y gravámenes para ambas partes; de tracto sucesivo, debido a que sus efectos se producen a través del tiempo, que varía según la distancia a donde se va a transportar. Al lugar de salida se le designe con el nombre de destino; es una característica fundamental del contrato de transporte, formal, derivado a que se encuentra regulado en el Código Civil Federal en su artículo 2656, así como en el Código de Comercio en su artículo 581, indican que el porteador deberá extender al cargador una carta de porte, de la cual se podrá solicitar copia, misma que deberá contener los requisitos señalados en dicha disposición.”<sup>15</sup>

El jurista Ramón Sánchez Medal, lo clasifica como: bilateral, oneroso-

---

<sup>15</sup> TREVIÑO GARCÍA, Ricardo. “Los Contratos Civiles y Sus Generalidades”. 6ª Edición Editorial. MacGraw-Hill. 2003. p. 506 y sigs.

conmutativo, de ejecución duradera y de carácter consensual o informal.<sup>16</sup>

Rodríguez y Rodríguez, señala que es un contrato consensual, bilateral y oneroso, que normalmente se realiza en forma de contrato de adhesión.<sup>17</sup>

Rodrigo Uría, nos señala al transporte como “contrato autónomo, especial y típico, diferenciado de las otras figuras contractuales mercantiles, que ofrece el doble carácter sinalagmático y oneroso. Puede admitirse también, como principio de validez general, el carácter consensual del transporte...”<sup>18</sup>

Sánchez Medal considera que el transporte mercantil es ordinariamente un contrato de adhesión sujeto a las disposiciones sustantivas y adjetivas a la Ley de Vías Generales de Comunicación, al Código de Comercio, es un reglamento contractual de aplicación general que ha establecido unilateralmente el transportista o el porteador.

Finalmente, Cervantes Ahumada coincide con Rodríguez y Rodríguez, nos señala que la mayoría de los contratos de transporte de la práctica mercantil actual son contratos de adhesión.

Aunque a lo largo de las notas que anteceden se han expuesto los puntos que caracterizan el contrato de transporte, de acuerdo a la opinión de algunos tratadistas es importante resumirlos así:

---

<sup>16</sup> SÁNCHEZ MEDAL, Ramón. “Teoría General del Contrato”. 17ª Edición. México. Editorial Porrúa. 2001. p. 105.

<sup>17</sup> RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Joaquín. Ob. Cit. p. 213

<sup>18</sup> URÍA, Rodrigo. “Derecho Mercantil”. Vigésima Cuarta Edición. Editorial Marcial Paris. Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A. Madrid. 1997. p. 720

- Típico.- Pues encuentra regulaciones específicas en diversas leyes.
- Principal.- Pues no necesita de ningún otro contrato para existir.
- Consensual.- Porque tiene una formalidad específica, en donde las cartas de porte 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 el 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.

## **2.5.- Disposiciones Aplicables al Contrato de Transporte Mercantil**

Este tema es de importancia tratarlo en virtud de que no sólo existen preceptos y reglamentación en el Código de Comercio, sino que también se encuentran otras disposiciones administrativas aplicables al contrato de transporte; ya que además de regularse por la legislación mercantil, se regula también por la Ley Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Ley Federal de Protección al Consumidor.

### **2.5.1.- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.**

Actualmente a través del artículo 5 en su fracción I de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal, planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes y servicio de autotransporte federal y sus servicios auxiliares.

Ahora bien, considerando que la mayoría del servicio de transporte terrestre es generalmente realizado por empresas de transporte; por ello, no debemos olvidar que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes también otorga el permiso para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga,... a personas físicas tal como lo establece el artículo 8 en su fracción I de la Ley de Caminos, Puente y Autotransporte Federal el cual se transcribe:

"Artículo 8.- Se requiere permiso otorgado por la Secretaría para:

Fracción I.- La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, ..."

En el marco legal del autotransporte, sobre esta regulación resulta interesante plantearse la interrogante sobre cual ordenamiento es el que prevalece jurídicamente en la regulación de la operación del autotransporte federal: el Código de Comercio o la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte

Federal, no obstante, ambos son ordenamientos con la misma jerarquía Constitucional, y los dos tienen por objeto regular dicha actividad.

Para resolverla estimo debe iniciarse delimitando el objeto de regulación de los dos ordenamientos. Por lo tanto, y por lo que hace al Código de Comercio, debo decir, que se trata de un cuerpo legal que tiene como finalidad u objeto regular las relaciones contractuales que se establecen entre particulares en el ámbito comercial o mercantil, es decir, este ordenamiento respecto al contrato de transporte terrestre, no contempla al autotransporte federal como un servicio público autorizado, sino que sólo se ocupa de él como un servicio mercantil que ofrece una persona, física o moral, denominada porteador o transportista, y sobre sus obligaciones y derechos y frente a otro u otros particulares denominados cargador o propietario de la carga, y consignatario o destinatario en el transporte de carga y pasajeros en el transporte de personas, quienes son los usuarios o beneficiarios del servicio ofrecido por el porteador o transportista.

Por lo que hace a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, su propósito es regular a este medio de transporte como un servicio de interés público, es decir, su regulación se refiere a garantizar que los usuarios de los porteadores que ofrecen comercialmente sus servicios de transporte terrestre y a los cuales los denomina como permisionarios, ya que son objeto de un permiso, cumplan con las normas legales para satisfacer una necesidad colectiva de forma continua, regular, permanente y segura. En este sentido, puede deducirse que los redactores de la Ley en cuestión, tomaron como base

las disposiciones del Código de Comercio, para establecer las inherentes, de carácter público, para reforzar la protección de los usuarios de dichos servicios, ya que se consideran de interés público y por lo tanto, objeto de regulación por parte de la autoridad gubernamental.

### **2.5.2.- Ley Federal de Protección al Consumidor.**

Así también encontramos que otra de las legislaciones que regulan al contrato de transporte es la Ley Federal de Protección al Consumidor, atendiendo a que el contrato de transporte independiente de ser su naturaleza mercantil se trata de igual manera de un contrato de adhesión, el cual constituye una típica y cada vez más frecuente modalidad de la contratación, que se caracteriza por el hecho de que es una de las partes la que fija las condiciones, iguales para todos, del contrato cuya celebración se propone, sin que quienes quieran participar en él tengan otra alternativa que adherirse o no a los términos del contrato preestablecido, sin la posibilidad de discutir su contenido y ejemplo de ello es el contrato de transporte (carta de porte).

Por lo anterior manifestado, es por ello que la Ley Federal de Protección al Consumidor, lo regula en su artículo 85 establece: “se entiende por contrato de adhesión el documento elaborado unilateralmente por el proveedor, para establecer en formatos uniformes los términos y condiciones aplicables a la adquisición de un producto o la prestación de un servicio, aún cuando dicho documento no contenga todas las cláusulas ordinarias de un contrato...”

En consideración a lo anterior, debo decir que la carta de porte por ser un contrato de prestación de servicios de transporte, que se presta a los usuarios (cargador) y atendiendo a que la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (ahora Secretaría de Economía) emitió la Norma Oficial Mexicana “NOM-125-SCFI-1998, Prácticas Comerciales-Requisitos mínimos de información para la prestación de servicios de autotransporte de carga”, la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 23 de octubre de 1998, que contiene los elementos normativos que deben cumplir los prestadores de servicios de fletes y mudanzas por autotransporte, así como la obligación del porteador (transportista) de registrar ante la Procuraduría Federal del Consumidor la carta de porte (contrato de adhesión), es por ello que esta autoridad es competente en la vía administrativa para resolver cualquier controversia que se suscite sobre la interpretación o cumplimiento del contrato de transporte (carta de porte), así como de vigilar el cumplimiento de esta norma.

Pero actualmente la obligación del prestador de servicios de registrar el contrato de adhesión (carta de porte) ante la Procuraduría Federal del Consumidor que contemplaba la “NOM-125-SCFI-1998, Prácticas Comerciales-Requisitos mínimos de información para la prestación de servicios de autotransporte de carga” ha quedado sin efecto mediante resolución publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha 30 de diciembre de 2005.

Sin embargo, cabe señalar que el presente contrato de transporte se puede registrar ante la misma Procuraduría pero sólo de forma voluntaria.

### **2.5.3.- Código de Comercio.**

Entre las disposiciones legislativas encontramos que es aplicable al contrato de transporte mercantil lo dispuesto por el Código de Comercio.

El contrato de transporte mercantil, como ya hemos mencionado se encuentra regulado por el Código de Comercio, en el TITULO DECIMO DE LOS TRANSPORTES POR VIAS TERRESTRES O FLUVIALES EN EL CAPITULO 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 del mismo ordenamiento como a lo establecido por el artículo 75, entre otros. Ahora bien es pertinente señalar estos que a manera resumida podamos realizar un comentario.

Para iniciar con el análisis de lo que establece el Código de Comercio, es preciso señalar que en este ordenamiento en ninguna de sus partes se indica concepto alguno de lo que es el contrato de transporte mercantil.

Como ya hemos mencionado la respuesta a cuando un contrato de transporte es mercantil nos la da el Código de Comercio en lo establecido por el artículo 576, el cual dispone “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 entonces tenemos que este artículo brinda los parámetros que deben seguirse para determinar que el contrato de transporte es mercantil, dándonos así sólo dos circunstancias que pueden determinar la mercantilidad del contrato.

Finalmente podemos decir, que tanto la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Código de Comercio, ambos ordenamientos, uno de derecho público administrativo y otro de derecho privado, no sólo no se contraponen, ni ninguno prevalece sobre el otro, sino que además se complementan, ya que la Ley citada lo que hace es garantizar que los servicios que amparan los contratos mercantiles de transporte terrestre, ofrezcan las condiciones de continuidad, regularidad y permanencia que demanda la sociedad mexicana. Sin embargo, por otro lado, también debe de reconocerse, que nos encontramos ante un contrato mercantil en el cual, en virtud de una ley de orden público se restringe el principio de la autonomía de la voluntad de las partes contratantes, ya que bajo determinados supuestos legales, la autoridad vigilará que aunque no se hayan pactado ciertas condiciones en el servicio, éstas se cumplan en beneficio de los usuarios. Adicionalmente, puede señalarse, dentro de este contexto, que la tendencia de liberación del autotransporte federal que comenzó en los años ochenta, ha tenido como propósito entre otros, que de forma paulatina se desregule esta actividad desde el punto de vista público, acercándola más a su esencia mercantil con la

operación del principio de libre concurrencia.

En virtud de lo anterior, y como ya lo hemos mencionado el contrato de transporte que nos ocupa lo componen diversos elementos personales (cargador, porteador y destinatario), reales (el precio y los bienes) y formales (la carta de porte) los cuales veremos en el siguiente apartado.

## **2.6.- 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 este contrato y que los mismos pueden agruparse en tres clases:

- ◆ Elementos Personales.
- ◆ Elementos Reales.
- ◆ Elementos Formales.

### **2.6.1.- Elementos Personales**

Por lo que hace a este tipo de elementos se refiere a los sujetos que intervienen en el contrato de transporte. Al respecto debo mencionar que existen diferentes sujetos que intervienen en el transporte de cosas y son tres:

- ◆ Cargador
- ◆ Porteador
- ◆ Consignatario

En relación al *cargador o remitente* cabe señalar que es la persona quien entrega las mercancías para su traslado. 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”.<sup>19</sup>

El tratadista 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.”<sup>20</sup>

Así entonces debo decir que el cargador, es la persona que requiere de los servicios de transporte, y es quien adquiere el derecho a exigir su realización, se obliga a entregar la carga para su transporte, no importa que el cargador sea o no propietario de la mercancía.

En consecuencia a lo anterior, se debe afirmar que el cargador es la persona que a su propio nombre solicita el transporte y frente a la cual el porteador tiene la obligación de efectuarlo. Es el acreedor del transporte en su fase constitutiva. Lo esencial, es que actúe en su propio nombre, pues en todo caso el cargador o remitente sería la persona representada. En cambio, es diferente que obre por su cuenta propia o ajena (el mandatario o comisionista

<sup>19</sup> DE PINA VARA, Rafael. “Diccionario de Derecho”. Vigésima Primera Edición. Editorial Porrúa. México. 1995. p. 144

<sup>20</sup> LOPEZ SEPÚLVEDA, Domingo. “Contrato de Transporte por agua, Derecho y Política”. Editorial De palma. Buenos Aires. 1979. p.125

que en su propio nombre pacten el transporte son remitentes frente al porteador) y que sea o no propietario de las cosas transportadas: La posición jurídica del remitente dentro del contrato de transporte queda totalmente separada del título que le permite disponer de la cosa (propiedad, posesión, simple tenencia material, etc.).

Así tenemos que el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares en su artículo 2° fracción IV establece: "Para los efectos de este reglamento se entenderá por:

Fracción IV.- Expedidor o remitente: Persona que a nombre propio o de un tercero, contrata el servicio de autotransporte federal de carga;"

Por lo que hace al *porteador o transportista*, el autor Carlos Alberto Gherzi lo define como: "aquella persona que se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, por un precio determinado".<sup>21</sup>

El autor 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".<sup>22</sup>

Por lo tanto, tenemos que éste, es la persona que asume la obligación de transportar la cosa, así como las responsabilidades propias del contrato, aún cuando el transporte lo realice a través de sus dependientes, tal como lo

---

<sup>21</sup> GHERSI, Carlos Alberto. "Contratos Civiles y Comerciales, Parte General y Especial, Empresas, Negocios, Consumidores". Tomo 2. Cuarta Edición. Editorial Astrea. Buenos Aires. 1998. p. 411

<sup>22</sup> CODERA MARTÍN, José María. "Diccionario de Comercio Exterior". Editorial Pirámide S.A. Madrid. 1986. p.39

:señala el artículo 577 del Código de Comercio, el cual establece que: "el porteador, salvo pacto en contrario, puede estipular con otro la conducción de las mercancías. En ese caso conservará tal carácter respecto de la persona con quien haya contratado primero, y tomará el de cargador con relación a la segunda".

El nombre del porteador se figura en el artículo 581 del Código de Comercio en su fracción II al establecer lo siguiente:

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:

Fracción II.- El nombre, apellido y domicilio del porteador;"....

Ahora pasaré a referirme de manera concreta al último elemento personal para el transporte de cosas, siendo éste el *consignatario* o *destinatario* a quien se le define como la persona a quien deben entregársele los objetos transportados, por lo que el tratadista 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 sino lo hubiera pagado ya el cargador. Tiene la facultad de rehusar hacerse cargo de las cosas transportadas cuando estas hayan quedado inutilizadas para su venta o consumo, o se haya retrasado su entrega por culpa del operador. El cargador y el consignatario pueden ser una misma persona".<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> CODERA MARTÍN, José María. "Diccionario de Comercio Exterior". Editorial Pirámide S.A. Madrid. 1986. p.39

En relación a lo anterior debemos entender al consignatario como aquella persona a la que se le entregará la mercancía transportada, no interviene en inicio en el contrato de transporte, pero adquiere derechos y obligaciones (artículos 595 y 596 del Código de Comercio).

“El consignatario es extraño al contrato de transporte; es sólo la persona indicada para recibir las mercancías en el punto de destino convenido. Para que se actualicen las obligaciones y derechos a cargo y a favor del consignatario, es necesario que éste acepte el contrato de transporte y se convierta, así en la tercera parte del mismo...”<sup>24</sup>

La designación del consignatario puede hacerse nominativamente, o bien es posible se haga a la orden de éste o al portador, como lo señala el artículo 582 del Código de Comercio, de ésta manera es posible que en la celebración del contrato de transporte no se sepa quien será el consignatario.

El consignatario entra en la relación contractual, desde el momento en que el contrato se celebra, al momento en que el consignatario se convierte en el portador legítimo del documento y se subrogará por éste sólo hecho, en las obligaciones y derechos que tuviere el cargador, su derecho es originario.

La posición jurídica del consignatario es controvertida debido a que es

---

<sup>24</sup> CERVANTES AHUMADA, Raúl. “Derecho Mercantil”. 4ª Edición. 2ª Reimpresión. México. Editorial Porrúa. 2000. p. 561

un tercero que no interviene en la celebración del contrato, sin embargo la verdadera causa o razón está en la naturaleza de título de tradición que tiene la carta de porte. Como el tenedor legítimo de la carta adquiere la disponibilidad de las mercancías porteadas y el derecho a obtener la entrega de las mismas, al transmitir el cargador ese título al consignatario le transmite también ese derecho que es un derecho condicionado al pago del precio del transporte.

De igual manera dentro del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares en su artículo 2º fracción III contempla al destinatario o consignatario como: “la persona receptora de mercancías transportadas por autotransporte federal”.

Una vez analizada la función del cargador, porteador y consignatario, debo de señalar que más adelante trataré lo relativo a los derechos y obligaciones que consigna el Código de Comercio de cada uno de estos elementos personales, que intervienen en el contrato de transporte mercantil de cosas.

### **2.6.2.- 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.

Dentro de los elementos reales lo integran la cosa o las personas objeto del transporte y el precio que es la cantidad de dinero que el porteador recibe en compensación a sus servicios, éste puede ser pagado por el cargador o por el consignatario. Por otra parte también se puede llamar pasaje cuando se transporta a personas y cuando lo que se transporta son cosas se llama porte o flete y cuya cuantificación ha de hacerse conforme al acuerdo en el precio o conforme a las cosas objeto del transporte.

Al respecto, podemos decir que el precio tanto para el transporte de cosas como para el de personas, es una remuneración que debe pagar el cargador por la transportación de las mercancías por su traslado de un lugar a otro, pago que se le debe realizar al porteador o transportista.

En la fracción V del artículo 581 del Código de Comercio se hace referencia al precio del transporte.

En la fracción I del artículo 576 del Código de Comercio, señala como objeto a las mercaderías o cualesquiera efectos del comercio.

En el Código de Comercio en los artículos 576, 581 fracción IV, 588 y 590 son los que de alguna forma hacen alusión al objeto del contrato de transporte.

### **2.6.3.- Elementos Formales**

En los elementos formales nos referiremos al documento legal entre el cargador y porteador o transportista, al igual que los elementos personales y reales éstos 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.

El autor Echavarrí y Vivanco puntualiza que: "los títulos legales del contrato entre el porteador y cargador, serán las cartas de porte, en los cuales deberá establecerse los deberes y los derechos de las partes, como consecuencia del contrato que otorgan".

## **2.7.- Derechos y Obligaciones de las Partes en el Contrato de Transporte**

### **2.7.1.- Derechos y Obligaciones del Cargador**

#### **Derechos del Cargador**

El mismo Código de Comercio contiene en su artículo 589 los derechos del cargador dentro de los cuales encontramos los siguientes:

1.- 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;

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

Por otro lado, aunque podría considerarse como un derecho el contenido del artículo 2663 del Código Civil, éste conlleva también una obligación para el cargador, ya que el contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador, antes o después de comenzarse el viaje, pero únicamente surtirá efectos si el cargador paga la mitad del porte, en el caso de rescindir antes de comenzar el viaje; o bien deberá pagar la totalidad del porte, si rescinde después de comenzar el viaje, será obligación suya recibir los efectos en el punto y en el día en que la rescisión se verifique. Si no cumpliera con esta obligación, o no pagare el porte al contado, el contrato no quedará rescindido.

### **Obligaciones del Cargador**

El jurista Ramón Sánchez Medal, establece básicamente cuatro obligaciones del cargador dentro de las cuales tenemos: (1) pagar el precio convenido o, en su defecto, el que sea conforme a las costumbres del lugar, (2) pagar o reembolsar los gastos extraordinarios o convenidos que sean

necesarios para la conservación de las cosas transportadas, (3) pagar los daños y perjuicios que resientan terceras personas o el medio de transporte u otros objetos y (4) recibir las cosas transportadas en el lugar de su destino.”<sup>25</sup>

Si la cosa transportada fuere de naturaleza peligrosa, de mala calidad o no estuviere convenientemente empacada o envasada, y el daño proviniera 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 reciban el medio de transporte u otras personas u objetos (artículo 2658 del Código Civil).

El artículo 588 del Código de Comercio enuncia con precisión las obligaciones del cargador como son:

- 1.- A entregar las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenidos;
- 2.- A dar los documentos necesarios, fiscales como municipales, para el libre tránsito y pasaje de la carga;
- 3.- A sufrir los comisos, multas y demás penas que se le impongan por infracción de las leyes fiscales, y a indemnizar al porteador de los perjuicios que se le causen por la violación de las mismas;
- 4.- A sufrir las pérdidas y averías de las mercancías que procedan de

---

<sup>25</sup>

vicio propio de ellas o de casos fortuitos, salvo las obligaciones a cargo del porteador contenidas en las fracciones IX y X del artículo 590, dichos apartados se refieren a la obligación del porteador de 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, y en general, a cubrir al cargador o consignatario los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, ya porque no se de cumplimiento al contrato.

5.- A indemnizar al porteador de todos los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato hubiere sufrido, y de todas las erogaciones necesarias que para cumplimiento del mismo y fuera de sus estipulaciones, hubiese hecho en favor del cargador;

6.- Deberá además 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.

## **2.7.2.- Derechos y Obligaciones del Porteador**

### **Derechos del Porteador**

Dentro del artículo 591 del Código de Comercio establece ciertos privilegios que tendrá el porteador dentro del contrato de transporte los cuales a continuación se relacionan:

1. Recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje.

2. A percibir el total del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje, siempre que en virtud del convenio de transporte hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de verificar el transporte de las mercancías, descontándose lo que el porteador hubiese aprovechado por conducción de otras mercancías en el mismo vehículo.
3. Si comenzando el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor el porteador tendrá derecho a rescindir el contrato, o bien continuar con el viaje, removido el obstáculo, 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 del porte en proporción al exceso, pero sin cobrar nada por los gastos y tiempo de la detención.
4. Por otro lado el porteador también puede 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.
5. En caso de que la mercancía sea averiada, el porteador tendrá derecho a que el consignatario le reciba las mercancías que

estén ilesas, siempre que separadas de las mercancías averiadas no sufrieren disminución en su valor.

6. En los casos en los que no se le pague el porte, tiene el porteador el privilegio de retener las mercancías transportadas.
7. Uno de los principales privilegios que tiene el porteador consiste en que en caso de que no encuentre al consignatario o a quien lo represente o si hallándolo rehusare recibirlas, previo siempre el reconocimiento de su estado por peritos, podrá promover el depósito de las mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega.

Cabe señalar que el jurista Ramón Sánchez Medal menciona como derecho especial del porteador un "...derecho de retención sobre las mismas cosas transportadas hasta obtener el pago del flete, y un privilegio para que se le pague dicho flete con el valor de las cosas transportadas antes que a otros acreedores en caso de concurso o quiebra del cargador."<sup>26</sup>

Es importante hacer la distinción del contrato de transporte con el contrato de depósito, ya que si bien es cierto existen algunas similitudes respecto a las obligaciones entre el porteador y el depositario, como lo son recibir la cosa objeto del contrato, así como la guarda y conservación de las mismas, se debe tener claro que ambos contratos son totalmente diferentes.

---

<sup>26</sup>

Ibidem. p. 351

Por un lado el contrato de depósito es "...un contrato en virtud del cual, el depositario mediante una retribución, se obliga hacia el depositante a recibir una cosa mueble o inmueble y a guardarla para restituirla cuando éste lo solicite.."

Dentro de las obligaciones del depositario son: 1º. Recibir la cosa; 2º. Guardar y conservar la cosa; 3º. Restituir la cosa.

Otra diferencia entre ambos contratos, radica en que al porteador sí le es permitido retener las mercancías transportadas, mientras no se le pague el porte (artículo 591 fracción VII del Código de Comercio), a diferencia del contrato de depósito, al depositario no le es permitido retener la cosa objeto del depósito, aunque no le haya sido indemnizado todos los gastos que se generaron en la conservación del depósito, en el caso de depósito únicamente podrá retener la mercancía cuando se le ordene judicialmente (artículo 2533 del Código Civil Federal).

### **Obligaciones del Porteador**

El jurista Ramón Sánchez Medal afirma "que las obligaciones del porteador comenzarán principalmente desde el momento en que reciben la mercancía y concluye hasta el momento en que entrega la mercancía y señala que son cuatro obligaciones principales del porteador, la primera consiste en recibir los objetos; la segunda consiste en realizar el transporte conforme a lo convenido; además debe realizarse sin retardo, a menos que exista caso

fortuito o fuerza mayor; una tercera obligación consiste en la custodia de los objetos transportados, dado que los portadores responden por los daños causados a las cosas objeto del transporte, finalmente como última obligación consiste en entregar los objetos en fecha y lugar convenidos a la persona señalada como destinatario o consignatario”.<sup>27</sup>

Los portadores responden del daño causado a las personas por defecto de conductores y medios de transporte que empleen, 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.

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, responden de las omisiones o equivocación que haya en la remisión de efectos, ya sea que no lo envíen en el viaje estipulado, ya sea que lo envíen a parte distinta de la convenida.

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

El artículo 590 del Código de Comercio establece las obligaciones del porteador, mismas que a continuación se relacionan:

---

<sup>27</sup> Ibidem. p. 351

1. Recibirá las mercancías en el tiempo y lugar convenidos.
2. Deberá emprender y concluir el viaje dentro del plazo estipulado, precisamente por el camino que señale el contrato; verificará el viaje, desde luego, si no hay término ajustado; y en el más próximo a la fecha del contrato, si acostumbrare hacerlos periódicamente.
3. Cuidará y conservará las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las reciba hasta que las entregue a satisfacción del consignatario; entregará las mercancías al tenedor de la carta de porte o de la orden respectiva en defecto de ella.
4. Pagará, en caso de retardo que le sea imputable, la indemnización convenida, o bien 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.
5. En caso de que las mercancías estén consideradas en la carta de porte por peso, cuenta y medida, a no ser que estén en barricas, cajones o fardos, pues entonces cumplirá con entregar éstos sin lesión exterior.
6. El porteador deberá probar que las pérdidas o averías de las mercancías, o el retardo en el viaje, no han tenido por causa su culpa o negligencia.

7. Otra obligación del porteador consiste en que deberá 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.
8. Finalmente y en general el porteador deberá cubrir al cargador o consignatario los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, ya porque no se de cumplimiento al contrato.

### **2.7.3.- Derechos y Obligaciones del Consignatario**

#### **Derechos del Destinatario.**

Como se ha mencionado en el apartado de los elementos personales, el destinatario es el consignatario en el contrato de transporte.

Joaquín Garrigues afirma que la entrada del consignatario en la relación contractual del transporte se manifiesta en el aspecto activo como el derecho a obtener las mercancías; y en el aspecto pasivo, con la obligación de pagar los gastos, portes de los géneros recibidos a los que el consignatario tiene derecho.

Dentro del artículo 596 del Código de Comercio se establece claramente los derechos del consignatario, los cuales a continuación se detallan:

1. Mientras el consignatario sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor, tendrá el derecho a que se le entreguen las mercancías, cualesquiera que sean las órdenes que en contrario diere el cargador con posterioridad.
2. El consignatario tiene la facultad de 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.
3. Los anticipos que haya hecho con motivo de la entrega de la carga, se le reintegrarán desde luego sin esperar a que se cubran con su precio.

### **Obligaciones del Destinatario.**

Joaquín Garrigues “afirma que la devolución de la carta de porte presupone el cumplimiento de las prestaciones fundamentales del contrato”<sup>28</sup> (el transporte y el pago del transporte).

El artículo 595 del Código de Comercio también hace mención específica sobre las obligaciones del consignatario dentro de las cuales el mismo está obligado a devolver al porteador la carta de porte, con el canje de este título por el objeto porteador, se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones y mismo título las reclamaciones que las partes quisieran reservarse.

---

<sup>28</sup> GARRIGUES, Joaquín. Ob. Cit. p. 216

En caso de que el consignatario extravíe; la carta de porte o por otra causa no pueda devolverla en el acto de recibir los géneros, deberá dar un recibo de los objetos entregados, el cual producirá 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. (artículo 583, párrafo 1° y 2° del Código de Comercio).

Además recibirá las mercancías sin demora, siempre que lo permita su estado y que tengan las condiciones expresadas en la carta de porte (fracción I del artículo 595 del Código de Comercio).

El consignatario está obligado a revisar y reconocer todos 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 (fracción II del artículo 595 del Código de Comercio).

Deberá pagar al porteador, el porte así como los demás gastos, sin perjuicio de las reclamaciones que hiciere (fracción IV de artículo 595 del Código de Comercio).

Al respecto Joaquín Garrigues afirma que la obligación de pago que pesa sobre el consignatario, es una obligación conexa a la entrega que pesa sobre el porteador, el pago es la contraprestación de un resultado, es la

consumación del transporte. La recepción del objeto transportado implica la manifestación del consignatario a participar en la ejecución del contrato, asumiendo las obligaciones que le correspondan como consignatario.

Existirían varios supuestos con relación a la participación del consignatario en el contrato de transporte, una sería en el caso de que reciba la mercancía sin reserva ni protesta, accede participar en el contrato, por lo tanto debe pagar un precio y los gastos de transporte.

Una segunda hipótesis sería en el caso de que el consignatario acepte participar en el contrato de transporte, pero se encuentra inconforme sobre el estado que guarda el objeto del contrato al tiempo de hacerse la entrega, por lo tanto no cubre el precio del transporte y para tal efecto está obligado a ejercer dentro de las veinticuatro horas desde la recepción de las mercancías, los derechos que competan contra el porteador, cualesquiera que sean, exigiéndole las responsabilidades que haya contraído, debiendo reportar, en caso de negligencia, los perjuicios que este cause (artículo 595 fracción V del Código de Comercio).

En caso de que el consignatario se manifieste contrario a participar en el contrato de transporte, ya sea rehusando a recibir la mercancía o bien negarse al pago de los portes, el porteador tendrá la opción en el primer supuesto de promover el depósito de las mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega, y en el segundo supuesto podrá retener la mercancía transportada, mientras no se le pague el porte (fracciones VII y VIII

del artículo 591 del Código de Comercio).

Debo concluir señalando que los derechos y obligaciones del consignatario se encuentran regulados en el Código de Comercio, el cual establece que el consignatario tiene derecho a exigir la entrega de las cosas, mientras conserve la carta de porte, así como negarse a recibirlas en los casos en que éstas presenten pérdidas o averías, también puede negarse a recibirlas cuando su valor no alcance a cubrir los gastos y desembolsos que deba hacer para su recepción, conservación y venta. El cargador no puede oponerse y dar órdenes para que no se entregue la mercancía, si no recoge del consignatario la carta de porte, a efecto de poder a su vez, cumplir con lo establecido con el artículo 589 del ordenamiento en comento, relativo a la variación en la consignación de las mercancías, ya que para ejercerlo es indispensable que entregue la carta de porte al porteador.

## CAPITULO III

### 3.- NATURALEZA JURIDICA DE LA CARTA DE PORTE

Antes de empezar a señalar lo relativo a la naturaleza jurídica de la carta de porte, diremos que ésta es un documento probatorio, también es un documento constitutivo de un derecho, pero también es un documento representativo de mercancías.<sup>1</sup>

Como un documento probatorio se encuentra justificado en el artículo 583 del Código de Comercio, pues éste 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.

Por lo que se refiere a que es un documento constitutivo de un derecho, ya que la carta de porte no sólo es un documento probatorio, el objeto de su emisión es el de constituir un derecho, el derecho a la entrega de las mercancías. Así entonces 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

---

<sup>1</sup> GARRIGUES, Joaquín. Ob. Cit. p. 203

transporte, se redacta y se expide dicho documento. Este derecho obligacional se encuentra justificado en la segunda parte del artículo 583 del Código de Comercio, 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.

Así entonces por lo que hace a la carta de porte, como documento representativo de mercancías, podemos mencionar que si bien es cierto que la misma 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.<sup>2</sup>

Por tratarse la carta de porte de un título representativo de mercancías, hemos de seguir la doctrina que impera en materia de títulos representativos de mercancías por ser el contenido propiamente del punto que nos proponemos analizar, por lo que es importante conocer las opiniones más autorizadas que han dado los autores al respecto. Y así analizar de que manera este documento reúne o no las notas características de los títulos de crédito como son: la incorporación, legitimación, abstracción y autonomía.

**Concepto de títulos representativos de mercaderías:** Los títulos representativos de mercaderías, dice Cervantes Ahumada “proporcionan un

---

<sup>2</sup> ECHAVARRI Y VIVANCO, José María. Ob. Cit. p. 206

medio de circulación de las mercancías, en el sentido de que con la circulación material del título se enajena la mercancía directamente y al constituirse un gravamen sobre el título, se constituye un gravamen sobre la mercancía”<sup>3</sup>. La entrega del título, según Garrigues: “cuando el suscriptor se halla en posesión de la cosa, produce los mismos efectos que la entrega real de ésta”.<sup>4</sup>

Para Rodríguez y Rodríguez los títulos representativos de mercancías, imponen al titular obligaciones como realizar ciertos pagos de transporte de almacenaje, etc., y esto es incompatible con la naturaleza de los títulos valores, que no admiten obligación a cargo del titular. Esta objeción olvida que los títulos de tradición no imponen contraprestación alguna en el sentido propio, esto es, en el sentido que podría derivarse de una relación conmutativa, bilateral. La fuente de tales contraprestaciones debe buscarse en relaciones laterales a los títulos de tradición”.<sup>5</sup>

Por lo anterior podemos concluir diciendo que los títulos representativos de mercaderías, en cuanto a su contenido, dan derecho no a una prestación en dinero, sino a una cantidad determinada de mercaderías que se encuentran depositadas en poder del expedidor del documento.

Por lo que respecta al derecho que incorporan, no atribuyen sólo un futuro derecho de crédito sino que en consecuencia y como derivación de la posesión de las mercancías, atribuyen un derecho actual de disposición sobre las mismas, el titular tiene la posibilidad de investir a otro del derecho de

---

<sup>3</sup> CERVANTES AHUMADA, Raúl. “Títulos de Crédito”. 19ª Edición. Editorial Herrero. México 1998. p. 157

<sup>4</sup> GARRIGUES, Joaquín. Ob. Cit. p. 761-762

<sup>5</sup> RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Joaquín. Op. Cit. p. 308

posesión cediendo la investidura del derecho de posesión sobre el título.

**La causa en los títulos representativos:** Más difícil problema, nos dice Ascarelli “es el de la abstracción en los títulos representativos, y con más precisión en el conocimiento de embarque y la carta de porte, estos títulos de cualquier manera incorporan un derecho obligacional; esto es el derecho de exigir la entrega de una cantidad de mercancía especificada”.

Estos documentos son casuales, sigue diciendo Ascarelli pero desde luego es conveniente hacer notar, que en la práctica mercantil precisamente los títulos de crédito causales son tal vez los más fecundos, tratando de facilitar la circulación de la mercancía”.<sup>6</sup>

Para Barrera Graf, “los títulos representativos de mercancías son títulos causales, es decir, carentes del requisito de abstracción, que acompaña a los títulos cambiarios (letra de cambio, pagaré, cheque), y por lo tanto sujetos a la disciplina del negocio jurídico del que nacieron”.<sup>7</sup>

Según Cervantes Ahumada, “un título es causal cuando su causa sigue vinculada al título de tal manera que puede influir sobre su validez y su eficacia”.<sup>8</sup>

Según Rodríguez y Rodríguez al hablar de los títulos causales dice “que

---

<sup>6</sup> ASCARELLI, Tulio. “Tratado General de los Títulos de Crédito”. Traducción de Rene Cachaux Sanabria. Editorial Jus. México 1987. p. 193

<sup>7</sup> BARRERA GRAF, Jorge. “Estudios de Derecho Mercantil, Derecho Bancario, Derecho Industrial”. México.1991. p. 47-48

<sup>8</sup> CERVANTES AHUMADA, Raúl. Op. Cit. p. 30

<sup>42</sup> RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Joaquín. Op. Cit. p. 399

si es cierto, que los títulos de tradición, son títulos causales, es totalmente incierto, que los títulos valores sean necesariamente abstractos”.<sup>9</sup>

En conclusión diremos que la carta de porte como título representativo de mercancías es un documento causal, no abstracto en el que la letra del documento se complementa e incluso se sustituya por la del negocio que les dio origen, cosa que permite al deudor oponer al tenedor del título las excepciones derivadas del mismo negocio que les dio nacimiento.

### **3.1.- Características de la Carta de Porte dentro del Transporte**

Enseguida veremos si la carta de porte reúne las características de los títulos de crédito. Nuestra Ley de Títulos y Operaciones de Crédito en su artículo 5, establece: “son títulos de crédito los documentos necesarios para ejercitar el derecho literal que en ellos se consigna”.

#### **3.1.1- La incorporación en la Carta de Porte**

De la definición antes mencionada se derivan las siguientes características:

**La incorporación:** Según Cervantes Ahumada: “el título de crédito es un documento que lleva incorporado un derecho, en tal forma que el derecho

va íntimamente unido al título y su ejercicio está condicionado por la exhibición del documento; sin la exhibición del título no se puede ejercitar el derecho en él incorporado”.<sup>10</sup>

El jurista Tena de Jesús Felipe, opina que la incorporación como nota característica de los títulos de crédito es fundamental, ya que la misma definición del mencionado artículo 5, la contiene en primera línea, al indicar que es el documento necesario para ejercitar el derecho que en él se consigna, porque sin el documento no existe el derecho”.<sup>11</sup>

Es decir, el derecho en la incorporación, como elemento necesario en los títulos de crédito, está incorporado al título en tal forma que el ejercicio del derecho está condicionado a la tenencia del documento, sin el título no podrá reclamarse, ni exigirse el derecho.

Esta nota característica de la incorporación si se establece en la carta de porte, porque de cualquier modo, incorpora un derecho obligacional, esto es, el derecho de exigir la entrega de una cantidad de mercancía determinada.

En efecto el artículo 596 de nuestro Código de Comercio establece que: “el tenedor de la carta de porte, tiene derecho a que se le entreguen las mercancías indicadas en ella”.

Pero lo que nos indica este artículo es que mediante la entrega o

---

<sup>10</sup> CERVANTES AHUMADA, Raúl. Op. Cit. p.10

<sup>11</sup> TENA DE J., Felipe. “Derecho Mercantil Mexicano”. 9ª Edición. Editorial Porrúa. México. 1987. p. 306

exhibición de la carta de porte, procede la entrega de las mercancías.

Por tratarse de un título representativo de mercancías es aplicable el artículo 19 de Ley de Títulos y Operaciones de Crédito al establecer que “la reivindicación de las mercancías representadas, sólo podrá hacerse mediante la reivindicación del título mismo”.

Al respecto la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha resuelto que según se dispone expresamente en el artículo 596, fracción I del Código de Comercio, mientras el consignatario sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor tiene derecho a que se le entreguen las mercancías, cualesquiera que sean las órdenes que en contrario diera el cargador con posterioridad (sexta época, cuarta parte, volumen XLIX, P. 202, A.D. 3796/60, Autotransportes Progreso, S.A. de C.V.)

La carta de porte por ser un título representativo de mercancías, atribuye a su poseedor legítimo el derecho exclusivo a disponer de las mercancías que en él se mencionen y la reivindicación de las mismas sólo podrá hacerse mediante la reivindicación del título mismo (Artículo 19 de la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito).

En conclusión debemos decir, que el legítimo poseedor de la carta de porte tiene derecho a las mercancías en ella consignadas y la reivindicación de las mismas sólo podrá hacerse mediante la reivindicación del documento, por

lo tanto la carta de porte, tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y consiguientemente toda negociación, gravamen o embargo sobre ella, para ser válido, deberá comprender el título mismo. En esta forma opera en este documento la nota característica de la incorporación.

### **3.1.2.- La Legitimación en la Carta de Porte**

*La legitimación:* es otra característica de los títulos valor, es decir, que por sí mismos conceden a su tenedor el derecho de exigir su cumplimiento. Este derecho corresponde al tenedor, o sea a la persona que cumpla con los requisitos legales para ostentarse y considerarse como dueño y titular del documento.

En la carta de porte, el legítimo tenedor del documento, podrá exigir la entrega de las mercancías al porteador, respecto a las cartas de porte nominativas y a la orden, es legítimo tenedor la persona a cuyo nombre se consigna en el texto mismo del documento (artículo 23 de la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito), y en su caso de transmisión, además de la entrega material del documento, se requiere su endoso (artículo 26, Ley de Títulos y Operaciones de Crédito) y para la carta de porte nominativa se exige además, su inscripción en un registro que debe llevar el emisor (artículo 24, Ley de Títulos y Operaciones de Crédito) si se trata de una carta de porte al portador, es tenedor legítimo el que posea el documento, y su transmisión opera meramente por la entrega o tradición (artículo 70 de la Ley antes referida).

En este apartado cabe señalar que en la práctica normalmente la carta

de porte en todos los casos es nominativa.

### **3.1.3.- La literalidad en la Carta de Porte**

*La literalidad:* es otra característica de los títulosvalor o sea, que a virtud de su texto se establece el derecho incorporado y se fija su extensión y su naturaleza. En este caso la carta de porte, como título causal tampoco es plenamente literal, ya que su texto no es suficiente para determinar el alcance y la existencia del derecho incorporado.

Respecto a la literalidad en estos documentos, Mantilla Molina dice “se juzga respetada la literalidad por la referencia que en el documento se contenga al negocio causal, como ocurre con la carta de porte”.<sup>12</sup>

Entonces podemos decir, que la literalidad del documento circunscribe los límites del ejercicio del derecho a su propio texto, de manera que no se puede más de lo que en él se exprese. Visto esto, la carta de porte no cumple con este requisito, pues el artículo 585 del Código de Comercio expresa: “La omisión de alguna de las circunstancias requeridas en el artículo 581 no invalidan la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir sobre las que faltan las pruebas relativas”.

---

<sup>12</sup>

MANTILLA MOLINA, L. Roberto. “Títulos de Crédito”. 9ª Edición. Editorial Porrúa. México 1987. p. 39-40

Este artículo niega que pueda existir la literalidad, pues el deudor no sólo puede hacer valer lo consignado en la carta de porte, sino todo lo pactado en el contrato de transporte y que no se hubiere mencionado en aquélla.

En igual situación se encuentra el tenedor de este documento que puede exigir al porteador no sólo lo que está expresado en ella, sino todo lo que se pactó en el contrato de transporte. Así la medida de los derechos tanto para el acreedor como para el deudor no lo determina la carta de porte sino el contrato.

#### **3.1.4.- La Autonomía en la Carta de Porte**

*La autonomía.-* Según Barrera Graf: “La autonomía en los títulos valor opera, en cuanto que el derecho incorporado corresponde a sus poseedores legítimos, a cada uno de los cuales se atribuye como propio con independencia del negocio jurídico que provocó el nacimiento del título (relación fundamental o subyacente), o de las relaciones jurídicas de los adquirentes anteriores. Dicho derecho incorporado corresponde al tenedor legítimo del documento, en los términos literales en que esté redactado, independientemente de las excepciones que pudieran haberse opuesto en contra de los anteriores adquirentes”.<sup>13</sup>

Sin embargo, por tratarse de un documento causal, la carta de porte, en caso de transmisión, el nuevo adquirente puede disponer de las mercancías,

---

<sup>13</sup>

pero no adquiere un derecho autónomo, sino un derecho que tiene como causa el contrato de transporte, y en consecuencia expuesto a todas las excepciones del negocio que les dio origen a estos documentos.

En esta forma operan en la carta de porte las notas características de los títulos de crédito, ya que por tratarse de títulos representativos de mercancías son documentos causales (nota esencial en estos documentos como lo acabamos de demostrar), por lo tanto no las reúnen completamente, pero sin perder tal característica de títulos representativos de mercancías.

### **3.2.- Modelo o formato de la Carta de Porte.**

Como ya se ha dicho anteriormente, la carta de porte es el documento comprobatorio del contrato de transporte que deberá expedirse debidamente documentada en la prestación de los servicios y sirve como prueba de su existencia y de su contenido, pero en el caso del autotransporte público federal de carga el modelo de formato de carta de porte lo aprueba la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en función de autoridad normativa que concede el permiso para la prestación de los servicios, lo que ha impuesto mediante la publicación en el Diario Oficial de la Federación de martes 3 de noviembre de 1992, el contenido de las reglas para formular y aplicar el modelo de la carta de porte; siendo este el siguiente:

LOGOTIPO DE LA EMPRESA		NOMBRE:			NÚMERO DE FOLIO PROGRESIVO Y SERIE (CON LETRA) EN SU CASO			
		DOMICILIO						
		CLAVE R.F.C.						
		REGISTRO CANACAR No.						
		SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE PÚBLICO FEDERAL						
LUGAR Y FECHA DE EXPEDICIÓN:		A		DE		DEL		
ORIGEN:			DESTINO (LOCAL O FORÁNEO):					
REMITENTE:			DESTINATARIO:					
R. F. C.:			R. F. C.:					
DOMICILIO:			DOMICILIO:					
SE RECOGERÁ EN:			SE ENTREGARÁ EN:		EL DÍA		APROXIMADAMENTE A LAS HRS.	
VALOR UNITARIO:				CONDICIONES DE PAGO:				
BULTOS		QUE EL REMITENTE DICE CONTIENEN:	PESO	VOLUMEN		CONCEPTO	IMPORTE	
NÚMERO	EMBALAJE			M2	PESO ESTIMADO	SERVICIO	\$	
						CARGO POR SEGURO	\$	
						MANIOBRAS	\$	
						ALMACENAJE	\$	
						OTROS CARGOS ADICIONALES	\$	
						SUBTOTAL	\$	
						I.V.A.	\$	
		T O T A L E S :				TOTAL (pago flete):	\$	
IMPORTE TOTAL CON LETRA:								
TIPO DE VEHÍCULOS		RECIBI DE CONFORMIDAD		OBSERVACIONES				
CAJA ABIERTA, CAJA CERRADA				DOCUMENTOS ENTREGADOS POR EL CONSUMIDOR				
PLATAFORMA, OTRO				OTRAS:				
				FIRMA DEL DESTINATARIO				
EL CLAUSULADO APARECE AL REVERSO, LÉALO CUIDADOSAMENTE								

### **3.3.- Contenido y Clausulado del modelo de la Carta de Porte**

#### **Contenido de la carta de porte**

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 (transportista) deberá efectuar el transporte, el precio y demás estipulaciones. Por lo que hace al contenido podemos decir que el artículo 582 del Código de Comercio, 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 o destinatario, es decir, el nombre de la persona a quien se envía o remite los objetos materia del transporte.

Cabe señalar que en la práctica las cartas de porte en todos los casos son nominativas, ya que al momento que el cargador contrata el servicio de transporte al porteador, este señala a nombre de quien van entregarse las mercancías.

Así tenemos que el artículo 581 de nuestro Código de Comercio establece que en la carta de porte, se expresará:

- I. El nombre, apellido y domicilio del cargador;
- II. El nombre, apellido y domicilio del porteador;
- III. El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan

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

Es importante señalar, que por lo que se refiere a los requisitos que debe contener la carta de porte y derivado de la prestación del servicio que autoriza la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, también se regulan por la legislación administrativa como es el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, en donde el artículo 74 dispone:

Artículo 74.- Los autotransportistas deberán emitir por cada embarque, una carta de porte debidamente documentada, que deberá contener, además de los requisitos fiscales y de las disposiciones aplicables contenidas en el presente Reglamento, como mínimo lo siguiente:

1. Denominación social o nombre del autotransportista y del expedidor y sus domicilios.
2. Nombre y domicilio del destinatario.
3. Designación de la mercancía con expresión de su calidad genérica,

peso y marcas o signos exteriores de los bultos y embalaje en que se contengan y en su caso, el valor declarado de los mismos.

4. Precio del transporte y de cualquier otro cobro derivado del mismo.
5. Fecha en que se efectúa la expedición.
6. Lugar de recepción de la mercancía por el autotransportista.
7. Lugar y fecha o plazo en que habrá de hacerse la entrega al destinatario.

De las anteriores disposiciones podemos señalar que la única diferencia que se observa en cuanto a los requisitos de la carta de porte, es que el Código de Comercio exige en la carta de porte, la determinación de una indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto, situación que no precisa el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

Debo enfatizar que la falta de alguno de estos requisitos antes señalados no invalida la carta de porte, ni destruye su fuerza probatoria, pudiéndose rendir pruebas sobre los que falten, de acuerdo a lo establecido por el artículo 585 del Código de Comercio.

### **Clausulado del modelo de la Carta de Porte**

Como ya se ha mencionado en varias ocasiones la carta de porte (contrato de transporte) es un documento que emite el porteador al cargador y

en el cual se contienen las condiciones bajo las cuales el porteador (transportista) deberá efectuar el transporte, así como las obligaciones y derechos, el precio y demás estipulaciones, por lo tanto las cláusulas que integran las condiciones que aparecen impresas al reverso de las cartas de porte, será obligatorio para las partes que intervengan (cargador, porteador y destinatario) el cual se da a conocer a continuación:

### **CLAUSULADO DEL MODELO DE LA CARTA DE PORTE**

PRIMERA.- El objeto del presente contrato es la Prestación del Servicio de Transporte de Carga, el cual podrá ser local o foráneo, según se determine en la carátula de la carta porte.

SEGUNDA.- Para los efectos del presente contrato de transporte se denomina “Porteador”, al transportista y “Remitente” al usuario que contrate el servicio.

TERCERA.- El “Remitente” debe declarar al “Porteador” el tipo de mercancía o efectos de que se trate, peso, medidas y/o número de carga que entrega para su transporte y, en su caso el valor de la misma. La carga que se entregue a granel será pesada por el “Porteador” en presencia del “Remitente” en el primer punto donde haya báscula dentro de la localidad en la cual se celebra el contrato sin que por ningún motivo se rebase el límite establecido por la normatividad aplicable.

CUARTA.- Es obligación del “Remitente” declarar verazmente al proveedor,

toda la información relativa a la descripción valor, cantidad, peso y demás características de la mercancía que pretende transportar, en caso de falsedad, el “Remitente” asumirá la responsabilidad respectiva.

QUINTA.- Para efectos del transporte el “Remitente”, deberá entregar al “Porteador” los documentos que las leyes y reglamentos exijan para llevar a cabo el servicio, en caso de no cumplir con estos requisitos el “Porteador” está obligado a rehusar el transporte de las mercancías.

SEXTA.- El “Porteador” deberá recoger y entregar la carga precisamente en los domicilios que señale el “Remitente”, ajustándose a los términos y condiciones convenidos. El “Porteador” sólo está obligado a llevar la carga al domicilio señalado por el remitente para su entrega una sola vez. Si ésta no fuera recibida, se dejará aviso de que la mercancía queda a disposición del interesado en las bodegas que indique el “Porteador”.

SÉPTIMA.- El “Porteador”, y el “Remitente” negociarán libremente el precio del servicio, tomando en cuenta su tipo, características de los embarques, volumen, regularidad, clase de carga y sistema de pago.

OCTAVA.- El precio del transporte deberá pagarse en origen, salvo convenio entre las partes de pago en destino. Cuando el transporte se hubiere concertado por cobrar, la entrega de las mercancías o efectos se hará contra el pago y el “Porteador”, tendrá derecho a retener mientras no se le cubra el precio convenido.

NOVENA.- El “Porteador” queda eximido de la obligación de recibir mercancías o efectos para su transporte, en los siguientes casos:

a) Cuando se trate de carga que por su naturaleza, peso, volumen, embalaje defectuoso o cualquier otra circunstancia no pueda transportarse sin destruirse o sin causar daño a los demás artículos o al material rodante, salvo que la empresa de que se trate tenga el equipo adecuado.

b) Las mercancías cuyo transporte haya sido prohibido por disposiciones legales o reglamentarias. Cuando tales disposiciones no prohíban precisamente el transporte de determinadas mercancías, pero sí ordenen la presentación en ciertos documentos para que puedan ser transportadas, el “Remitente” estará obligado a entregar al “Porteador” los documentos correspondientes.

DÉCIMA.- Es obligación de “El Porteador” de que el personal que se encargará de las maniobras de carga y descarga de los bienes, se identifiquen plenamente ante el “Remitente”, antes de iniciar las operaciones contratadas, o en su caso se compromete a contratar personal que cumpla con ese requisito.

DÉCIMA PRIMERA.- En caso de pérdida, daños o robo de la mercancía transportada, el “Porteador” cuenta con una póliza de seguro por lo que en caso de darse alguna de las eventualidades antes precisadas es importante

que el "Remitente" previamente declare el valor de las mercancías objeto del contrato. En caso de no ser declarado tal valor, si sobrevinieran pérdidas o daños a dichos bienes, el "Porteador" pagará, la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal por tonelada, o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso, de conformidad con el artículo 66 fracción V de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal vigente.

DÉCIMA SEGUNDA.- Si al momento de la entrega resulta algún faltante o avería, el "Remitente" deberá hacerla constar en ese acto en la carta de porte y formular su reclamación por escrito al "Porteador", dentro de las 24 horas siguientes.

DÉCIMA TERCERA.- El "Porteador" se obliga a entregar al "Remitente" una copia del presente contrato de adhesión al momento de su firma el que forma parte integrante de la carta de porte No.\_\_\_\_, con registro ante la PROFECO No.\_\_\_\_\_.

DÉCIMA CUARTA.- La Procuraduría Federal del Consumidor es competente en la vía administrativa para resolver cualquier controversia que se suscite sobre la interpretación o cumplimiento del presente contrato. Sin perjuicio de lo anterior, las partes se someten a la jurisdicción que pudiera corresponderles, por razón de sus domicilios presentes o futuros o por cualquier otra razón.

"EL PORTEADOR"

"EL REMITENTE"

---

### **3.4.- Obligatoriedad de la expedición de la Carta de Porte**

El libramiento de la carta de porte, constituye una obligación del porteador, así lo establece nuestro Código de Comercio en su artículo 581: “El porteador de mercaderías o efectos deberá extender al cargador una carta de porte, de las que éste podrá pedir una copia”.

En la misma forma lo establece la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 66: “Al recibir mercancías para su transporte, las empresas porteadoras extenderán al remitente una carta de porte...”.

Se trata pues, en nuestra legislación de la obligación del porteador, de expedir de acuerdo al artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, una carta de porte.

Así tenemos que también el artículo 74 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares dispone: “*Los autotransportistas deberán emitir por cada embarque, una carta de porte.....*”

### **3.5.- Documentos que Acompañan a la Carga**

Nuestro Código de Comercio completa las disposiciones sobre la carta de porte, estableciendo la obligación del cargador de entregar al porteador “Los documentos necesarios, así como fiscales, como municipales para el libre tránsito y pasaje de la carga” (artículo 588, fracción II del Código de Comercio).

La entrega de estos documentos destinados a acompañar las cosas a transportar durante el viaje, tiene lugar normalmente en el mismo momento en que se verifica la entrega de la carta de porte.

Así pues, podemos concluir diciendo que el cargador 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 éste 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.

### **3.6.- Validez de la Carta de Porte para Efectos de Transporte en Carreteras**

#### **3.6.1.- Para efectos de circulación**

La carta de porte es importante que el operador de la unidad la lleve a bordo, atendiendo a que es el contrato de transporte, el cual sirve para probar ante cualquier autoridad que las mercaderías que transporta el porteador son de terceros ajenos a él, lo que servirá en todo momento para deslindar de responsabilidad al transportista, en caso de que los objetos materia del traslado sean de procedencia ilícita o se trate de mercancías de procedencia extranjera

internadas ilegalmente al país.

### **3.6.2.- Para efectos Fiscales**

La carta de porte hace las veces de factura en términos del artículo 29-A del Código Fiscal de la Federación, si cumple con los requisitos que el mismo artículo señala.

Los contribuyentes dedicados a la actividad de autotransporte terrestre de carga, que cumplan con sus obligaciones fiscales en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, podrán comprobar sus ingresos por los servicios prestados con la carta de porte que al efecto expidan, siempre que la misma reúna los requisitos que establecen las disposiciones fiscales.

Por la enajenación que realicen de su activo fijo, no obstante por tratarse de un acto diferente a su actividad propia, podrán utilizar como documento comprobatorio de los ingresos que perciban la carta de porte, siempre que en la misma se aclare expresamente que se trata de una operación de venta de activos fijos.

Asimismo, considerando que en el artículo 74 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares se establece la obligación a los autotransportistas de emitir por cada embarque, una carta de porte debidamente documentada que reúna requisitos fiscales, además de los

contenidos en las disposiciones del citado Reglamento, se entiende que dichas cartas de porte son expedidas antes de la fecha de cobro de los servicios prestados, por lo que deberá efectuarse la acumulación correspondiente en el mes o ejercicio en el que efectivamente se realice el cobro, aun cuando las cartas de porte hayan sido expedidas en fecha distinta a la de su cobro.

Entonces podemos concluir diciendo que sí la carta de porte cumple con los requisitos señalados en el artículo 29-A del Código Fiscal, ésta hará las veces de factura.

### **3.6.3.- Para efectos Aduaneros**

Conforme al artículo 146 de la Ley Aduanera último párrafo, las empresas transportistas legalmente autorizadas, cuando transporten las mercancías de procedencia extranjera fuera de la franja o región fronteriza podrán comprobar la legal tenencia de las mismas con la carta de porte y los documentos que establezca mediante reglas la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Así también tenemos que el artículo 181 segundo párrafo del Reglamento de la Ley Aduanera establece: “No procederá el embargo precautorio de los tractocamiones, camiones, remolques, semirremolques y contenedores cuando transporten mercancías de procedencia extranjera que hayan sido objeto de embargo precautorio, siempre que se encuentren legalmente en el país, *se presente la carta de porte* al momento del acto de comprobación y se deposite la mercancía en el recinto fiscal.....”

En ambos casos podemos concluir diciendo que la carta de porte para efectos aduaneros es importante, atendiendo a que por un lado servirá para acreditar ante la autoridad correspondiente, la legal tenencia de las mercancías de procedencia extranjera o bien acreditar que las mercancías pertenecen a un tercero, por otro lado servirá este documento para que la unidad de transporte no sea embargada precautoriamente, al transportar mercancías de procedencia extranjera, situación que evita contratiempos y deslinda de responsabilidad al porteador (transportista).

#### **3.6.4.-Para efectos de prueba de la existencia y condiciones del Contrato de Transporte.**

Para entrar al análisis de este punto partamos de lo que señala el artículo 583 del Código de Comercio que dispone: “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.

El jurista Joaquín GARRIGUES, señala: “La función probatoria de la carta de porte se extiende: 1. A la existencia del contrato, es un reconocimiento escrito de las obligaciones contractuales (título dispositivo). En este sentido habla nuestro Código de Comercio de título legal del contrato.- 2. A la descripción de las mercancías, salvo error material o falsedad.- 3. A las demás condiciones del contrato, con la misma salvedad.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> GARRIGUES, Joaquín. Op. Cit. p. 211

Así entonces nos sigue señalando este mismo autor, que además la carta de porte de ser título de prueba, también puede funcionar como título representativo de la mercancía si se extendió en forma transmisible, es decir, a la orden o al portador.

Ahora bien, el carácter probatorio de la carta de porte respecto del contrato de transporte lo podemos ver en los siguientes artículos: 584 del Código de Comercio “Cuando se extraviaren las cartas de porte, las cuestiones que surjan se decidirán por las pruebas que rindan los interesados....”, y 585 del mismo ordenamiento legal: “La omisión de alguna de las circunstancias requeridas en el artículo 581 (requisitos de la carta de porte) no invalidará la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir sobre las que faltan las pruebas relativas.

Con las disposiciones antes descritas y en el mismo orden de ideas parece bien claro que la carta de porte es un documento probatorio y es más, la afirmación de que sea el título legal del contrato, en el sentido de que es un documento que acredita la existencia del mismo.

En este mismo sentido Nuestra H. Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido que las cartas originales de porte de conformidad con el artículo 583 del Código de Comercio citado, constituyen los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador. (SCJ-3790/60 Autotransportes Progreso, S.A. DE C.V.).

En conclusión podemos decir que la carta de porte es la forma escrita del contrato de transporte, el documento o título que se hace constar y por lo cual hace prueba de su existencia y contenido.

## CAPITULO IV

### 4.- RESPONSABILIDAD POR PERDIDAS, DESFALCOS O AVERIAS DE LAS MERCANCIAS.

La responsabilidad del porteador por pérdidas y averías es uno de los aspectos importantes de la responsabilidad en el contrato de transporte, destacando con mayor fuerza la legislación mercantil, por lo que es conveniente señalar lo siguiente.

El jurista Joaquín GARRIGUES, señala que: “Todas las obligaciones que pesan sobre el porteador se resumen sustancialmente en la típica del transporte: hacer llegar las mercaderías al destinatario en buen estado y dentro del plazo convenido. A esta triple manifestación de la obligación fundamental de entrega de las mercaderías al consignatario corresponden tres supuestos de incumplimiento: la pérdida total o parcial de la mercancía, las averías y el retraso”.<sup>1</sup>

Así entonces mientras según los principios generales del Derecho Civil en caso de pérdida o avería de las cosas transportadas opera el “incumplimiento de la obligación contractual de custodia”, en donde el porteador podría eximirse de la responsabilidad por los daños, probando negativamente que la pérdida o avería no derivan de hecho propio o de sus dependientes o de los medios materiales

---

<sup>1</sup>

GARRIGUES, Joaquín. Op. Cit. p. 220

usados (causa extraña), ni de negligencia propia o de sus dependientes (causa no imputable). Por otra parte la legislación aplicable al autotransporte federal de carga, establece una responsabilidad limitada en el Capítulo II, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en su artículo 66 fracción V, y a su vez el artículo 590 fracción VIII del Código de Comercio establecen los casos de excepción de la responsabilidad del porteador enfocados fundamentalmente al caso fortuito o fuerza mayor, y al hecho de la naturaleza o vicio de las cosas transportadas, que son para el porteador los máximos casos fortuitos.

Con lo anterior, el porteador es colocado en una situación muy difícil pues o consigue probar positivamente que el daño deriva de un caso fortuito o de un hecho del otro contratante o inherente a las cosas transportadas, de otra manera deberá responder de los daños.

En mi opinión y por la experiencia que he tenido en este tipo de asuntos, es suficiente con que el porteador acredite que la pérdida o avería de las mercancías derivada de un caso fortuito o fuerza mayor, como es el robo de las mismas (causa no imputable al transportista) para que el mismo quede deslindado de responsabilidad, o en su caso pague la responsabilidad limitada que contempla la carta de porte que es el contrato de transporte, conforme a lo que establece la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en su artículo 66 fracción V, que dispone: "Los permisionarios de servicios de autotransporte de carga son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que reciban la

carga hasta que la entreguen a su destinatario, excepto en los siguientes casos: ..fracción V. *Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso*”.

En relación a lo antes expuesto, la única obligación que por disposición de Ley el porteador o transportista tendría que pagar a su usuario (cargador) para el caso de pérdida o avería de las mercancías durante su traslado, es la responsabilidad limitada que contiene el contrato de transporte o carta de porte o lo conducente cuando se determine el valor declarado de la mercancía.

#### **4.1.- Concepto de Pérdida y Avería**

Una vez planteada la situación del porteador frente a la responsabilidad por pérdida o avería de las mercancías pasaremos a definir tales conceptos.

A continuación veremos los supuestos de incumplimiento que se refieren a la obligación de custodia:

- ◆ El caso en el que el porteador no entregue en absoluto las cosas recibidas para el transporte (*pérdida total de la carga*);
- ◆ El caso en que el porteador entregue sólo una parte de las cosas recibidas (*pérdida parcial de la carga*); y

- ◆ El caso en que el porteador aún entregando las cosas recibidas, las entregue deterioradas en su cualidad de sustancia o de forma (*avería*).

En relación a cada uno de estos supuestos es necesario considerar en qué casos y dentro de qué límites el porteador debe considerarse responsable del incumplimiento y resarcir a la contraparte los daños.

**La pérdida** de las cosas puede ser total o parcial, como a continuación lo señalaremos:

**La pérdida total** se verifica en todos aquellos casos que la entrega de las cosas confiadas al porteador llega a faltar al destinatario en el lugar de destino, en todo o en parte, por cualquier causa; destrucción de las cosas por acción interna (evaporación, combustión, entre otros), o externa (incendio, extravío, robo, etc.), sustitución de una cosa por otra, entrega a un destinatario diverso del indicado en la propia carta de porte.<sup>2</sup>

A esta pérdida efectiva de la Ley de Vías Generales de Comunicación equipara la pérdida presunta (artículo 81 de la Ley de Vías Generales de Comunicación), que tiene lugar cuando el retardo en la entrega se prolonga por más de 30 días. La presunción de pérdida esta establecida en interés del

---

<sup>2</sup>

<sup>49</sup> Idem

acreedor del transporte y depende de su voluntad valerse de ella. Se invertiría la finalidad si se reconoce a la empresa la facultad de liberarse así misma de la obligación de entrega, pagando la indemnización por pérdida en todo caso en que el retardo supere los términos indicados y reteniendo las cosas transportadas.

Además, creemos que la presunción de pérdida es válida para los casos en que el retardo sea imputable a la empresa porteadora; pues en cuanto a los retrasos dependientes de causas no imputables a la empresa, ésta, sino debe ninguna indemnización a título de retardo, no puede ser obligada a pagar ninguna indemnización tampoco a título de pérdida presunta.

**La pérdida parcial** de las cosas transportadas tiene lugar cuando en el peso, en la medida o en el número de las cosas entregadas en el lugar de destino hay una disminución respecto de las cosas que se expiden<sup>3</sup> siempre que no se trate de cosas indivisibles, en las que la sustitución de parte pérdida sea imposible, y de las cuales la parte entregada no tenga, por tanto, valor alguno.

En relación a la opinión de este autor, coincido en el supuesto que en caso de pérdida parcial de las cosas no tengan valor alguno, siempre que se trate de cosas indivisibles, pero no comparto este criterio para las mercancías que no tienen esta característica y que de alguna manera son rescatadas y entregadas al destinatario ilesas en su mayoría, ya que el propio Código de Comercio en su artículo 591 fracción VI, establece:

---

<sup>3</sup> Idem.

Artículo 591.- “El porteador tiene derecho:

Fracción 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”.

**La avería** consiste en cualquier alteración de las cualidades externas (averías externas) o internas (averías internas) de las cosas transportadas por la cual la utilidad de las cosas mismas sufran una disminución.<sup>4</sup> Las averías externas en cuanto a las cosas expedidas en bultos cerrados, implican necesariamente una alteración o deterioro de los embalajes. Las averías internas, que pueden tener lugar ya sea en cuanto a las cosas expedidas en bultos cerrados o abiertos, pueden verificarse como consecuencia de las averías externas o aún independientemente de ellas (rotura de mercaderías frágiles, alteración de sustancias orgánicas, fermentación, etc.). Las averías externas deben ser consideradas inmediatamente reconocibles; las averías internas deben, en principio considerarse irreconocibles sin la apertura de los bultos o empaques, salvo en casos excepcionales en los que pueden ser reconocidas por la disminución del peso, por el olor, por filtraciones, etc. La responsabilidad del porteador por las averías internas o externas resultan de los artículos 591 fracción V y 596 Fracción II del Código de Comercio que reconocen al porteador y al consignatario el derecho y la obligación de verificar el estado de las cosas transportadas, aún cuando éstas no presenten signos externos de avería.

---

4

Idem.

La avería puede afectar las cosas transportadas total o parcialmente. Cuando sea de tal importancia que quite a las cosas transportadas todo valor, equivale a pérdida total de las mismas, esto es, el acreedor del transporte tiene derecho a ser resarcido por el porteador como si las cosas hubieran sido totalmente pérdidas.

No es avería la simple depreciación que la cosa sufra por retardo en la entrega cuando la cosa se conserve íntegra en sus cualidades; en tal caso la depreciación es cubierta por la indemnización debida por el porteador por retardo.

## **4.2.- Legislación Aplicable**

### **4.2.1.- Ley de Vías Generales de Comunicación**

Antes de analizar el tema de la legislación aplicable a la responsabilidad del Porteador en el transporte de mercancías, y determinar la responsabilidad del porteador, debemos recordar que el contrato de transporte además de encontrarse regulado por el Código de Comercio, también se regula en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y anterior al decreto publicado el 22 de diciembre de 1993, mediante el cual expiden ésta última, se encontraba regulado en su totalidad por la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Así tenemos que la Ley de Vías Generales de Comunicación por lo que respecta al transporte de carga señalaba en su artículo 71.- Las empresas de

vías generales de comunicación son responsables de las pérdidas o averías que sufran los efectos que transporten, excepto en los siguientes casos:

I.- Cuando las mercancías se transporten a petición escrita del remitente, en vehículos descubiertos, siempre que por la naturaleza de aquéllas debieran transportarse en vehículos cerrados.

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

III.- Cuando se trate de mercancías que por su naturaleza, por el calor o por otra causa natural estén expuestas a riesgos de pérdida o avería total o parcial, particularmente por rotura, oxidación, deterioro ulterior y merma.

IV.- En el caso de transporte de explosivos, sustancias inflamables o corrosivas y otros artículos de naturaleza peligrosa.

V.- Si se trata de mercancías transportadas bajo el cuidado de personas puestas con ese objeto por el remitente, a menos que la avería sea imputable a la empresa y en lo absoluto independientemente del cuidador.

VI.- Cuando la carga y descarga de las mercancías sean hechas por el remitente o por el consignatario, y siempre que el vehículo no tenga lesión exterior que haya podido dar lugar a la pérdida o a la avería.

Así también esta misma ley contemplaba la responsabilidad limitada en su artículo 72 que dispone: La responsabilidad de la empresa porteadora quedará limitada en los siguientes casos:

- ◆ Cuando el remitente declare una mercancía que cause un porte inferior al que causaría la realmente embarcada. La responsabilidad será por la mercancía declarada.
- ◆ 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.

En relación a lo dispuesto por esta Ley, podemos decir que actualmente ha quedado obsoleta al entrar en vigor la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, ya que la operación de los servicios de transporte de carga federal y por lo que se refiere a la responsabilidad derivada de la realización de este servicio en carreteras y puentes federales actualmente se regula por esta última.

Independientemente de lo antes manifestado, podemos concluir diciendo que la Ley de Vías Generales de Comunicación, reconocía al porteador las excepciones en que el mismo no era responsable al momento de realizar el servicio de transporte.

#### **4.2.2.- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.**

Como ya se mencionó anteriormente, que por otro lado tenemos que actualmente también es aplicable al contrato de transporte (carta de porte) la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal que establece en su

artículo 1º. que “la presente Ley tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del artículo siguiente, las cuales constituyen vías generales de comunicación, así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares”.

En el artículo 4 de ésta última Ley en cita establece: “...A falta de disposición expresa en esta Ley o en sus reglamentos o en los tratados internacionales se aplicarán:

I.- La Ley de Vías Generales de Comunicación; y

II.- Los Códigos de Comercio, Civil para el Distrito Federal en materia Común, y para toda la República en materia Federal, y Federal de Procedimientos Civiles” (Ahora Código Civil Federal).

Por lo que se refiere a la responsabilidad del porteador la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, señala en su artículo 66 lo siguiente: “Los permisionarios de servicios de autotransporte de carga, son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario, excepto en los siguientes casos:

1. Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados.
2. Cuando la carga por su propia naturaleza sufra deterioro o daño total

o parcial.

3. Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos descubiertos, siempre que por naturaleza de aquéllos debiera transportarse en vehículos cerrados o cubiertos.
4. Falsas declaraciones o instrucciones del cargador, del consignatario o destinatario de los bienes o del titular de la carta de porte.
5. Cuando el usuario del servicio **no declare el valor de la mercancía la responsabilidad quedara limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal**, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso”.

Es importante destacar a manera de conclusión que de lo antes señalado, es muy clara dicha disposición en cuanto a la responsabilidad limitada del porteador (transportista), en el contrato de transporte (carta de porte) por lo que si no existe valor declarado de la mercancía en la carta de porte, la responsabilidad quedará limitada a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.

#### **4.2.3.- Código de Comercio**

Conforme al Código de Comercio, la responsabilidad del porteador es la de pagar indemnización en caso de retardo, o bien en general debe cubrir los daños y perjuicios que causen al cargador. (artículo 590 del Código de Comercio).

Es de mencionarse que 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, entendiéndose como pérdidas totales o parciales o simplemente averías de esas cosas, así como cuando el porteador realiza el transporte con retardo.

Finalmente el artículo 592 del Código de Comercio 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.

#### **4.3.- Presupuestos de la responsabilidad**

“El sistema legal del riesgo condiciona a su vez la responsabilidad legal del porteador por pérdidas y averías de las cosas. Si el Código de Comercio sólo deja de cuenta del cargador los daños y menoscabos producidos por caso fortuito, fuerza mayor y naturaleza o vicio propio de la cosa, lógico es que dentro de estos supuestos el porteador estará obligado a entregar los efectos cargados, en el mismo estado en que, según la carta de porte, se hallaban al tiempo de recibirlos, sin detrimento ni menoscabo alguno, y, no haciéndolo, a

pagar el valor que tuvieran los no entregados, en el punto donde debieran serlo y en la época en que corresponda hacer su entrega”.<sup>5</sup> Esta es la formulación de un principio que se completa en otros preceptos en el modo que pasamos a exponer:

- a) Si el accidente ocasiona la pérdida o destrucción total de los objetos porteados, no pudiendo el porteador cumplir el contrato ni siquiera parcialmente, le obliga la Ley a pagar el valor de dichos objetos. A la pérdida o destrucción material se equiparan el extravío, o el robo o cualquier otro evento que impidan en absoluto al porteador realizar la entrega.
- b) Afectando la pérdida a unos objetos y a otros no, el porteador pagará el valor de los perdidos, pero el consignatario podrá rehusar el recibo de los demás cuando justifique que no puede utilizarlos con independencia de los otros.
- c) Cuando el daño o accidente no ocasiona la pérdida de los efectos transportados, sino su avería, hay que distinguir a su vez otros tres supuestos:

1.- Si el efecto de la avería fuera sólo una disminución en el valor del género, se reducirá la obligación del porteador a abonar lo que importe esa diferencia del valor, a juicio de peritos.

2.- Si quedasen inútiles los géneros para su venta y consumos en los objetos propios de su uso, no estará obligado el consignatario a recibirlos, y

---

<sup>5</sup>

podrá dejarlos por cuenta del porteador, exigiéndole su valor al precio corriente en aquel día.

3.- Por último si entre los géneros averiados se hallasen algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, el consignatario puede dejar de cuenta los averiados y recibirá los que estén ilesos, a menos que pruebe la imposibilidad de utilizarlos convenientemente en esa forma.

Es de importancia señalar, que en cualquiera de los casos antes mencionados, la reclamación por pérdidas, daños o averías de las mercancías contra el porteador deberá hacerse en el acto del recibo de las mismas o dentro de las veinticuatro horas siguientes, transcurridos esos términos, no se admitirá reclamación alguna contra el porteador sobre el estado en que se entregó las mercancías porteadas por operar la prescripción que establece el artículo 593 del Código de Comercio.

Cabe señalar que la evaluación en caso de pérdida o extravío de las mercancías se determinara con arreglo a lo declarado en la carta de porte, ya que este es el título legal del contrato entre el cargador y el porteador por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento.

#### **4.4.- Duración de la responsabilidad**

La responsabilidad del porteador por pérdida o avería de las cosas transportadas dura hasta el momento de la entrega al destinatario o sea, el

traspaso material de la detentación de las cosas del porteador al destinatario y no hay ninguna transformación del contrato de transporte en contrato de depósito por el hecho de que las mercancías llegando a su destino se hagan guardar en almacenes de la empresa porteadora.

Es importante destacar que el Código de Comercio en su artículo 583 párrafo segundo establece: "cumpliendo el contrato de transporte, se devolverá al porteador la carta de porte que hubiere expedido y en virtud del canje de este título por el objeto porteador, se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones y acciones, salvo cuando en el mismo acto se hicieren constar por escrito en el mismo título las reclamaciones que las partes quisieran reservarse....."

#### **4.5.- Responsabilidad por Pérdida total o Parcial de las Mercancías Transportadas**

Es decir, la destrucción o extravío de los objetos o mercancías, de modo que el porteador se encuentre imposibilitado totalmente de cumplir la obligación de entregarlas, esto entraña para el porteador la obligación de pagar el valor de las cosas, además de los daños y perjuicios que resienta el titular de la carta de porte como consecuencia del incumplimiento.

La forma de pago de las mercancías por parte del porteador, será conforme lo establezca la Ley, es según el artículo 590, fracción IX del Código de Comercio "con arreglo al precio que tenían las cosas en el día y lugar en

que debía hacerse la entrega, con base al dictamen del perito”.

#### **4.6.- Responsabilidad por Pérdida y Avería**

Como ya se ha mencionado la pérdida de las mercancías transportadas puede ser total o parcial, como a continuación lo señalaremos:

La responsabilidad del porteador por pérdida total se verifica en todos aquellos casos que la entrega de las mercaderías confiadas al porteador llega a faltar al destinatario en el lugar de destino, en todo o en parte, por cualquier causa; destrucción de las cosas por acción interna (evaporación, combustión, entre otros), o externa (incendio, extravío, robo, etc.), sustitución de una cosa por otra, entrega a un destinatario diverso del indicado en la propia carta de porte.

Además, creemos que la presunción de pérdida es válida para los casos en que el retardo sea imputable a la empresa porteadora; pues en cuanto a los retrasos dependientes de causas no imputables a la empresa, ésta, si no debe ninguna indemnización a título de retardo, no puede ser obligada a pagar ninguna indemnización tampoco a título de pérdida presunta.

La responsabilidad del porteador por averías en las mercancías, está implicada en el hecho que éstas sufran deterioros que afecten a los géneros objeto del contrato de transporte.

Esta responsabilidad del porteador, se deriva del deber de custodia y de

conservación que tiene sobre las mismas, de donde a su vez se desprende el derecho del destinatario a no recibir las mercancías, cuando el estado de éstas sea distintos del original o cuando no tengan las condiciones expresadas en la carta de porte, (artículo 596, fracción II, en relación con la fracción I del artículo 595 del Código de Comercio).

#### **4.7.- Responsabilidad por Retraso**

Esta responsabilidad equivale a una entrega posterior a la fecha señalada en el contrato de transporte, en este caso, el porteador aún se encuentra en posibilidades de cumplir con la obligación de entregar las mercancías, la hora en que ha incurrido el porteador, legalmente, no debe exceder de 30 días ya que la Ley considera, que el exceder este término, se reportará que la mercancía se ha perdido (artículo 81 de la Ley de Vías Generales de Comunicación), el resarcimiento del daño producido por el retardo que se debe a causas imputables a la empresa, da lugar a la devolución parcial o total del porte cobrado (artículo 84, de la mencionada Ley).

Nuestro Código de Comercio al respecto establece en su artículo 590, fracción VI, que si se fijó una indemnización convencional, se haga ésta efectiva y que si no se ha estipulado, a pagar el perjuicio que se haya ocasionado al cargador, deduciéndose en uno y otro caso el monto respectivo del precio del transporte.

En mi opinión, creo que es importante mencionar que el porteador es responsable por demora o retraso en la entrega al consignatario cuando le sea imputable por dolo o culpa y siempre que se haya convenido en la carta de

porte.

#### **4.8.- Responsabilidad por Hechos Ajenos o Propios**

Esta responsabilidad puede originarse por hechos propios y ajenos por parte del porteador, de esta manera es como el porteador responde de los hechos de sus empleados y dependientes en el ejercicio de sus funciones. Dado el carácter de las empresas, la responsabilidad de éstas comprende la derivada de un hecho por cualquiera de sus empleados.

De esta forma lo establece el artículo 1924 del Código Civil para el D.F.: “Los patrones y los dueños de establecimientos mercantiles están obligados a responder de los daños y perjuicios causados por sus obreros o dependientes en el ejercicio de sus funciones”.

#### **4.9.- Causas Excluyentes de Responsabilidad**

Las empresas no responden cuando la avería, pérdida o retraso, han sido ocasionados por caso fortuito o fuerza mayor, vicios propios de la cosa o por hechos del cargador o destinatario.

##### **4.9.1.- Caso Fortuito o Fuerza Mayor**

Según RODRÍGUEZ y RODRÍGUEZ, “Son términos legalmente equiparados, el caso fortuito y la fuerza mayor, y equivalen a suceso exterior

sin culpa del deudor o de personas por quienes deba responder”.<sup>6</sup>

Lo importante es reunirlos bajo la denominación común de hechos ajenos a la voluntad del porteador, que lo van a eximir de responsabilidad alguna.

#### **4.9.2.- Por Vicio Propio de la Cosa.**

Existe cuando la pérdida, avería o retraso de las mercancías sea imputable, y así se pruebe, a la naturaleza de las cosas, en cuanto que por motivos inherentes a aquella, entren en descomposición, sufran merma o pérdidas (artículo 71, fracción III de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

Quedan comprendidos en el vicio, por ejemplo, los líquidos que se cuelen, los granos que fermentan, las piezas de lana que al frotarse se inflaman, animales que llevan un germen de enfermedad, entre otros.

El porteador, como ya lo he señalado, salva su responsabilidad probando que la avería o la pérdida tuvieron como causa el vicio de la mercancía (artículo 588, fracción IV del Código de Comercio), quedando sólo para el porteador la carga de la prueba (artículo 590, fracción VIII del mencionado Código).

---

<sup>6</sup>

#### **4.9.3.- Por Hechos del Cargador o Destinatario**

Como ya lo vimos con anterioridad los casos en que el porteador no será responsable de los daños que se ocasionen a las mercancías.

De igual manera, el porteador no será responsable por retardo en la entrega de la mercancía, que dependa del cargador o del destinatario cuando por actos de éstos le sea imposible entregarlas en el término establecido en el contrato de transporte.

Al respecto, algunos autores opinan que “El concepto de hecho del cargador o del destinatario idóneo para liberar al porteador de responsabilidad por retardo es un concepto objetivo y comprende cualquier comportamiento del cargador o destinatario, positivo o negativo, objetivamente contrario a las obligaciones impuestas al mismo por el contrato por la Ley, ya sea que implique o no una negligencia imputable al cargador o destinatario, ejemplo; la inexacta indicación del lugar de destino en la carta de porte por parte del cargador, la insuficiencia de los documentos de acompañamiento de la mercancía proporcionados, retardo o negativa de retirar la carta de porte por parte del destinatario, imposibilidad de encontrar al destinatario y en general, todo caso de mora del cargador o del destinatario”.

#### **4.10.- Responsabilidad Limitada del Porteador**

Al respecto cabe señalar que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal señala los casos en que la responsabilidad del porteador queda limitada y así lo establece en su artículo 66 fracción V.

#### **4.10.1.- Limitación Legal.**

La limitación de la responsabilidad del porteador, puede ser fijada por la Ley, o de manera convencional. La Ley establece ciertos casos en que la responsabilidad del porteador queda limitada, así como lo indica el artículo 66 fracción V de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal que establece: “Los permisionarios de servicios de autotransporte de carga, son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario, excepto en los siguientes casos:

Fracción V.- Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía la responsabilidad quedara limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso”.

Por otra parte encontramos que también el artículo 67 de la misma Ley establece: “Cuando el usuario del servicio pretenda que en caso de pérdida o daño de sus bienes, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, el permisionario responda por el precio total de los mismos, deberá declarar el valor correspondiente, en cuyo caso deberá cubrir un cargo adicional

equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el permisionario”.

Como podemos ver la legislación que regula la operación de este servicio es muy clara en cuanto a la responsabilidad del porteador, en donde si el usuario de la mercancía declara el valor de la misma en la carta de porte, tendrá que realizar un pago adicional para efecto de que el porteador garantice a través de la contratación de un seguro que será el que responda en determinado momento por la pérdida o avería de la mercancía, de otra forma si se presenta esta eventualidad y no hubo valor declarado de la mercancía la empresa transportista sólo estará obligada a una responsabilidad limitada de 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal por tonelada.

#### **4.10.2.- Limitación Convencional.**

La situación de monopolios dice RODRÍGUEZ y RODRÍGUEZ, “En que se encuentran las empresas porteadoras, obliga a que el estado, intervenga para proteger a los usuarios de las pretensiones excesivas de las mismas”.<sup>7</sup>

---

<sup>754</sup> Ibidem. p. 230.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 69 determina:  
“Las empresas de transporte no tienen derecho para limitar la responsabilidad que les impone esta Ley con motivo de transporte, excepto en los casos siguientes:

I. Aquellos en que una tarifa fije cuotas más bajas que las ordinarias, a cambio de que la empresa asuma la obligación de pagar por la mercancía, en caso de pérdida, no el valor real de ésta, sino uno menor señalado en la tarifa, y

II. Aquél 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”.

En cualquiera de los casos a que se contraen las fracciones anteriores en opinión de RODRÍGUEZ y RODRÍGUEZ: “Es condición indispensable que la tarifa reducida a que las mismas se refieren, exista a la par que otras generales, en que no se anule o limite la responsabilidad de la empresa pudiendo el público elegir la aplicación de una o de otra tarifa”.<sup>8</sup>

Independientemente del punto de vista de este autor, debo señalar que actualmente ya no se establecen tarifas en la prestación del servicio de transporte, sino que este se rige a través de la oferta y la demanda, por lo tanto para efecto de que exista una **limitación convencional** tendrá que ser a través

---

8

Idem.

de lo que se pacte entre el porteador y cargador en la propia carta de porte que es el contrato de transporte y dependerá del valor de la mercancía que se declare.

#### **4.11.- Extinción de la Responsabilidad del Porteador**

El artículo 592 de nuestro Código de Comercio establece: “La responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías, se extingue:

1. Por el recibo de la mercancía sin reclamación.
2. 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”.

En efecto, para que el consignatario pueda ejercitar su derecho de reclamación por deterioros o pérdidas, exige la Ley el requisito de la reclamación al transportista, que puede ser hecha dentro de las 24 horas que sigan a la recepción de las mercaderías, atentos a lo dispuesto por el artículo 595, fracción V del mismo Código.

Para el cómputo de la prescripción nuestro Código de Comercio en su artículo 593 establece “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 24 horas de la entrega de las mercancías”.



## CONCLUSIONES

**PRIMERA.-** La carta de porte no sólo constituye la existencia del contrato de transporte que contiene los derechos y obligaciones de las partes, sino que su expedición es una obligación impuesta al porteador, tal como lo señalan los doctrinarios y las propias disposiciones legales, además, tiene diferentes funciones importantes que desde mi punto de vista y por la experiencia laboral que he adquirido en la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, Institución que se encarga de la defensa de los intereses de este sector, es un documento primordial para la transportación de las mercancías que en determinado momento puede deslindar de responsabilidad al porteador (transportista) teniendo su expedición y portación ciertas ventajas que menciono a continuación:

Que el operador de la unidad la lleve a bordo, atendiendo a que es el contrato de transporte, el cual sirve para probar ante cualquier autoridad que las mercaderías que transporta el porteador son de terceros ajenos a él, lo que servirá en todo momento para deslindar de responsabilidad al transportista, en caso de que los objetos materia del traslado sean de procedencia ilícita.

Otro aspecto importante que tiene la carta de porte es para efectos fiscales, ya que hace las veces de factura, siempre y cuando cumpla con los requisitos que contempla el artículo 29-A del Código Fiscal de la Federación.

Otra ventaja de la emisión de la carta de porte es la que contempla el artículo 146 de la Ley Aduanera último párrafo, que señala que las empresas transportistas legalmente autorizadas, cuando transporten las mercancías de procedencia extranjera fuera de la franja o región fronteriza podrán comprobar la *legal tenencia de las mismas con la carta de porte*.

En este orden de ideas, tenemos que el artículo 181 segundo párrafo del Reglamento de la Ley Aduanera establece: *“No procederá el embargo precautorio de los tractocamiones, camiones, remolques, semirremolques y contenedores cuando transporten mercancías de procedencia extranjera que hayan sido objeto de embargo precautorio, siempre que se encuentren legalmente en el país, se presente la **carta de porte** al momento del acto de comprobación y se deposite la mercancía en el recinto fiscal.....”*

Así entonces concluyo señalando que si bien es cierto la carta de porte es el contrato de transporte, el cual establece los derechos y obligaciones de las partes, también es cierto que la expedición de la misma tiene muchas ventajas que en todo momento sirven al porteador para evitar cualquier contratiempo para llegar a su destino, como es la detención del medio de transporte o el levantamiento de infracciones.

**SEGUNDA.-** El contrato de transporte terrestre es aquel contrato por virtud del cual una persona llamada porteador se obliga a trasladar mercancías de una

parte a otra a cambio de un precio cierto que ha de pagar otra llamada cargador o destinatario.

En relación a esta conclusión es necesario resaltar lo relativo al pago por el traslado de las mercancías, ya que si bien es cierto en el contrato de transporte que regula el Código de Comercio si existe la obligación del porteador de realizar el flete y también se señala la obligación del consignatario de pagar al porteador el porte del flete, sin embargo, en mi experiencia laboral de atender las inquietudes y problemáticas que se le presentan a la empresa de transporte, los reportes que he recibido es que sucede que al porteador quien lo contrata (cargador) le indica que le van a pagar en destino (es decir, el consignatario) y una vez que el porteador entrega las mercancías al destinatario, este le señala que quien le va a pagar es el cargador, es decir, la persona que lo contrato, por lo cual el transportista no tiene el modo inmediato de hacer efectivo ese pago por su servicio prestado, por tal razón se ha sugerido que dentro de la propia carta de porte se indique, si el precio del flete se va a pagar en origen o destino.

Así también encontramos dentro del propio Código de Comercio en su artículo 591 fracción VII, como un derecho del porteador a retener las mercancías transportadas, mientras no se le pague el porte. Sin embargo, en la práctica sucede que cuando el porteador llega a retener la mercancía por el no pago del flete, el cargador o destinatario lo denuncia por el delito de abuso de confianza o robo de las mercancías que contempla el Código Penal, lo cual desde mi punto de vista no se puede tipificar ya que por disposición expresa del Código de Comercio

se concede el derecho al porteador de que por el simple hecho de no pagarle el flete a la empresa de transporte ésta puede retener las mercancías transportadas, lo cual no constituye ningún delito.

En relación a lo anterior, estimo conveniente realizar una Reforma al artículo 591 fracción VII del Código de Comercio que establezca lo siguiente:

Artículo 591.- El porteador tiene derecho:

Fracción VII.- A retener las mercancías transportadas, mientras no se le pague el flete realizado, por lo que no procederá ninguna acción de tipo civil, penal o de cualquier otra índole que por esta causa el cargador o consignatario pretenda realizar en contra del porteador.

**TERCERA.-** Por lo que corresponde a la naturaleza jurídica del contrato de transporte terrestre, ésta es de carácter comercial ya que al ser un acto de comercio las actividades hechas por las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua, se regirán por lo dispuesto en el Código de Comercio.

Independientemente de lo antes señalado, llegamos a la conclusión de que el contrato de transporte es mercantil, porque así lo dispone el Código de Comercio, sin embargo hay otras disposiciones legales que también lo regulan como son:

Código Civil.- Este ordenamiento establece que el transporte se rige por exclusión por disposiciones civiles; cuando no sea mercantil ni administrativo. Entonces podemos decir, que el servicio de transporte es eminentemente mercantil, por lo que no operarían las disposiciones civiles ya que el Código de Comercio contempla un título específico denominado “Del Contrato Mercantil de Transporte Terrestre” que abarca del artículo 576 a 604.

Ley Federal de Protección al Consumidor, tipifica a la carta de porte como un contrato de adhesión como un documento elaborado unilateralmente por el porteador, para establecer en formatos uniformes los términos y condiciones aplicables a la prestación del servicio de transporte aún cuando dicho documento no contenga las cláusulas ordinarias de un contrato. Esta característica es principal de la carta de porte y por su naturaleza no requieren que sean firmadas entre las partes, sino basta que el usuario se adhiera a sus condiciones para que se establezcan sus derechos y obligaciones al momento de que el porteador acepte la entrega de las mercancías para su traslado. Por lo tanto la naturaleza jurídica del contrato de transporte (carta de porte) sigue siendo mercantil por disposición expresa de la Ley.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, nos establece que la carta de porte es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se suscitan con motivo del transporte de las cosas: contendrá las menciones que exige el Código de la materia, que para tales efectos es el Código de Comercio, lo que da pauta a que siga prevaleciendo la naturaleza mercantil de este contrato.

**CUARTA.-** El contrato de transporte terrestre es un contrato *típico y nominado*, pues encuentra regulaciones específicas en distintas leyes; es *unilateral* sin dejar de ser *bilateral*, en el primer caso por ser un contrato de adhesión sujeto a las disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y su Reglamento, al Código de Comercio, siendo de aplicación general que ha establecido unilateralmente el transportista o porteador, es *bilateral* porque configura derechos y obligaciones para ambas partes; es *consensual*, ya que aunque dentro del mismo Código de Comercio en su artículo 583 establezca a la carta de porte como el título legal entre el porteador y el cargador; el contrato de transporte se conforma con el simple consentimiento de las partes; *oneroso*, esto dado que la obligación del porteador, tiene como necesaria el pago de un porte o flete por parte del otro contratante; *conmutativo*, en razón de que los derechos y obligaciones de las partes quedan plenamente demarcados desde la celebración del contrato, de tal suerte que ellas pueden apreciar inmediatamente el beneficio o la pérdida que éste les cause; *principal*, porque existe por sí mismo; *de tracto sucesivo*, ya que el cumplimiento de las prestaciones se realiza en un periodo determinado.

**QUINTA.-** Pese a que el contrato de transporte es consensual, la carta de porte, es el título legal entre el porteador y el cargador; aunque es considerado como un título representativo de mercancías y que dentro del Código de Comercio establece los requisitos que debe contener; la omisión de los mismos, no invalida la carta de porte y menos aún libera de responsabilidad de las obligaciones

derivadas del contrato de transporte, toda vez que las partes deberán someterse a lo pactado en términos del artículo 78 del Código de Comercio.

En relación a esta conclusión y por la experiencia profesional que he tenido en la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga y atendiendo a que es una cuestión muy recurrente, sobre cual es la responsabilidad del porteador en ciertos casos, sugiero que la carta de porte debe ser correctamente llenada la carátula por el porteador al momento de la contratación del servicio, sobre todo en lo que se refiere al nombre y domicilio del cargador y destinatario; así como el valor declarado de la mercancía, ya que ésto servirá para deslindar de responsabilidad al transportista en caso de que las mercancías sufran algún daño o bien si se trate de mercancías ilícitas, ésto será de gran ayuda si se manifiesta en la propia carta de porte.

**SEXTA.-** Conforme al Código de Comercio, las obligaciones que contrae el porteador son las de recibir las mercancías, concluir el viaje dentro del plazo, pagar indemnización en caso de retardo, cuidar y conservar las cosas bajo su responsabilidad, entregar las mercancías en caso de que el porteador alegue que no fue responsabilidad suya las pérdidas o averías de mercancías, sin embargo de estas responsabilidades a cargo del porteador en la propia carta de porte se contempla en una de sus cláusulas una responsabilidad limitada consistente en 15 días de salario mínimo por tonelada en caso de pérdida o destrucción de las mismas, siempre y cuando no se declare el valor de las mercancías, disposición

que se encuentra consignada en el artículo 66 fracción V, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

En relación a esta conclusión por lo que se refiere a la obligación del porteador de pagar las pérdidas y averías de las mercancías, sugiero que se debe tomar en cuenta la responsabilidad limitada, ya que el transportista únicamente cobra el costo del flete y en todo caso la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, ha sido muy visionaria al considerar que independientemente del pago del flete se cubra una cantidad adicional por parte del cargado por el riesgo en el traslado de las mercancías, situación que en la práctica rara vez se da, ya que tal disposición no es obligatoria, lo que ocasiona que en las controversias que se suscitan no sea tomada en cuenta, toda vez que los impartidores de justicia atienden a lo dispuesto en el Código de Comercio, por lo que considero necesario legislar una reforma a este ordenamiento para que se adicione al artículo 590 fracción IX del Código de Comercio en los siguientes términos:

Artículo 590.- El porteador esta obligado:

Fracción IX.- En caso de pérdidas o averías de las mercancías al pago de la responsabilidad limitada equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso, siempre que el cargador no declare el valor de las mercancías en la carta de porte.

Lo anterior, para efecto de que quede unificado el criterio de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Código de Comercio.

**SÉPTIMA.-** El porteador tiene la obligación de rehusar el transporte cuando el cargador no le provee de todos los documentos necesarios al efecto. Por lo que es importante señalar que el hecho de que el porteador omita esta situación, trae como consecuencia que él mismo acepte el traslado de determinadas mercancías sin la documentación necesaria y sin tomar en cuenta que existen legislaciones que sancionan y castigan con severidad, no importando que el transportista sea un simple tenedor o poseedor de la mercancía, en mi experiencia profesional el caso más común que se ha presentado es de la transportación de mercancías de procedencia extranjera sin la debida acreditación del pedimento de importación, lo que ocasiona que al poseedor o tenedor de la mercancía lo sancione la autoridad aduanera, iniciándose un procedimiento administrativo en materia aduanera en contra del operador que no es responsable y solidariamente la empresa transportista, por lo que se ha sugerido, que para evitar esta situación el porteador emita la carta de porte, ya que el artículo 146 de la Ley Aduanera establece que las empresas transportistas legalmente autorizadas, cuando transporten las mercancías de procedencia extranjera podrán comprobar la *legal tenencia de las mismas con la carta de porte*, lo que da como resultado que se delimite la responsabilidad del porteador.

**OCTAVA.-** La responsabilidad de los porteadores tiene algunas discrepancias, por un lado, el Código de Comercio obliga al porteador a cubrir

daños y perjuicios que resienta el cargador o consignatario por pérdidas o averías a las mercancías y por otro lado, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece una responsabilidad limitada para el caso de pérdidas y averías de las mercancías cuando no existe valor declarado.

En consideración a lo antes señalado, creo que es importante que el Código de Comercio que regula el contrato de transporte y la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que regula la operación del servicio público de autotransporte, por lo que se refiere a la responsabilidad del porteador por pérdidas o averías de las mercancías se homologuen, para no tener disposiciones que sean contradictorias entre sí, logrando con ello un mejor entendimiento entre las partes involucradas en este contrato.

**NOVENA.-** La carga de la prueba en el autotransporte de carga es complicada para el porteador, pues para liberarse de responsabilidad no le basta probar con una simple negativa de que no le causó daño a la mercancía y que el hecho no le es imputable, sino que debe probar positivamente que el daño se debe a caso fortuito o fuerza mayor, naturaleza o vicio de las cosas transportadas o hechos del cargador o destinatario y que existe un nexo de causalidad directa entre estos eventos y el daño producido. Esto hace pesar sobre el porte una responsabilidad mayor que sólo se ve atenuada por las limitaciones que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece a su favor. Esto hace que la carga de la prueba quede siempre a cargo del transportista.

**DECIMA.-** Las cláusulas limitativas de la responsabilidad se pueden conceptualizar como las estipulaciones que dentro de un contrato conocido como carta de porte (comúnmente en base a condiciones generales) pactan acreedor y deudor para preveer una limitación de cualquier tipo a la responsabilidad que la Ley dispositiva atribuye al deudor por el incumplimiento imputable de sus obligaciones en el contrato. Por lo tanto, estas cláusulas deben de tomarse en cuenta y deben ser válidas para ambas partes, por lo que se sugiere establecer que cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía y quede estipulado en la carta de porte la responsabilidad del porteador quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo por tonelada o la parte proporcional que corresponda. Por lo que es importante que la carta de porte sea emitida y llenada por el porteador con todos y cada uno de los requisitos consignados en la carátula, ya que la omisión puede crear derechos y obligaciones en favor de su contraparte.

**DECIMA PRIMERA.-** En el autotransporte de carga es válido convenir preventivamente una limitación de la responsabilidad, tanto para los casos de retardo, como de pérdida y avería, por lo que sugiero se establezcan y se formalicen dichas obligaciones y derechos en diverso contrato, conforme lo establece el artículo 78 del Código de Comercio y se formalice dentro de un contrato, conforme lo que señala la propia Ley, independientemente de la expedición de la carta de porte.

**DECIMA SEGUNDA.-** Una vez que el cumplimiento de la obligación a cargo del porteador se vuelve imposible por causa que le es imputable, este deber de prestación originario sufre una sustitución por el deber de indemnizar o resarcir los daños y perjuicios producidos. Esta indemnización en el caso del autotransporte público de carga está predeterminada por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la cual se debe de tomar en cuenta; una de las hipótesis que contempla es cuando el usuario del servicio pretenda que en caso de pérdida o daño de sus bienes, inclusive los de caso fortuito o fuerza mayor, el porteador responda por el precio total de los mismos, deberá declarar el valor correspondiente, en cuyo caso deberá cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía; la segunda hipótesis que se contempla es que cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad del porteador quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo por tonelada o la parte proporcional que corresponda. Desde mi punto de vista ambas hipótesis se deben de tomar en cuenta y prevalecer al momento de la indemnización, siempre que estén contempladas en la carta de porte.

**DECIMA TERCERA.-** Siempre que no se declare el valor de la mercancía por el cargador, debe aplicarse para efectos de indemnización, el criterio rector que señala la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (artículo 66 fracción V), para que ésto sea posible, es importante que en la carátula de la carta de porte se especifique por el porteador dentro del apartado que señala: VALOR DECLARADO: que no existe valor declarado de las mercancías, para que desde la

contratación del servicio quede delimitada su responsabilidad para el caso de daños o pérdida de las mismas.

**DECIMA CUARTA.-** Atendiendo a que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal regula la operación de los servicios y la responsabilidad del porteador para el caso de pérdidas o averías de las mercancías, es importante destacar a manera de conclusión que debe de prevalecer lo dispuesto por el artículo 66 fracción V, que señala: “si no existe valor declarado de la mercancía en la carta de porte, la responsabilidad quedara limitada a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso”.

**DECIMA QUINTA.-** Por la naturaleza del transporte, el Código de Comercio establece plazos más breves que los ordinarios para la extinción de las acciones sobre la base de la inactividad del interesado. La caducidad presupone necesariamente la recepción de la mercancía sin reclamación o 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, se restringe a los casos de pérdida parcial, avería y desfalco.

La reclamación que evita la caducidad es extrajudicial y debe formularse en el acto mismo de la recepción asentándolo en la carta de porte tratándose de daños aparentes y en un plazo de 24 horas, sino son ostensibles.

**DECIMA SEXTA.**- La prescripción en el contrato de transporte, en los casos de pérdida y avería, comienza a correr no a partir del momento en que la obligación se hace y nace la acción, sino desde el día siguiente al término del viaje, en caso de pérdida y a 24 horas de la recepción, en caso de avería.

## BIBLIOGRAFÍA

- 1.- CÁMARA, HÉCTOR. "CONTRATO DE TRANSPORTE DE COSAS". EDIT. ABELEDO PERROT.
- 2.- CERVANTES AHUMADA, RAÚL. "DERECHO MERCANTIL". PRIMER CURSO. 2ª EDICIÓN, EDIT. PORRÚA, MÉXICO 2002.
- 3.- CERVANTES AHUMADA, RAÚL. "DERECHO MERCANTIL". SEGUNDO CURSO. EDIT. PORRÚA. MÉXICO 2003.
- 4.- CHULIA, FRANCISCO VICENTE. "INTRODUCCIÓN AL DERECHO MERCANTIL ". 12ª EDICIÓN, EDIT. TIRANT LO BLANCH, VALENCIA 1999.
- 5.- DE PINA VARA, RAFAEL. "ELEMENTOS DE DERECHO MERCANTIL MEXICANO". 20ª EDICIÓN, EDITORIAL PORRÚA, MÉXICO 1984.
- 6.- DE PINA VARA, RAFAEL. "DERECHO MERCANTIL MEXICANO". EDIT. VIGÉSIMA QUINTA EDICIÓN, EDITORIAL PORRÚA, MÉXICO 1996.
- 7.- DÍAZ BRAVO, ARTURO."CONTRATOS MERCANTILES". EDIT. HARLA.
- 8.- ENRIQUEZ ROSAS, JOSÉ DAVID. "TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS", PRIMERA EDICIÓN, EDITORIAL PORRÚA, MÉXICO 1999.
- 9.- GARRIGUES, JOAQUÍN."CURSO DE DERECHO MERCANTIL", 9ª EDICIÓN EDITORIAL PORRÚA, MÉXICO 1998.
- 10.- JIMÉNEZ SÁNCHEZ, GUILLERMO. "DERECHO MERCANTIL", 2ª EDICIÓN CORREGIDA Y PUESTA AL DÍA.
- 11.- J. LORENZO, BENITO. "MANUAL DE DERECHO MERCANTIL". EDIT. VICTORIANO SUÁREZ.
- 12.- MANTILLA MOLINA, ROBERTO "DERECHO MERCANTIL MEXICANO", 26ª EDICIÓN, EDIT. PORRÚA, MÉXICO 1981.
- 13.- OLVERA DE LUNA, OMAR. "CONTRATOS MERCANTILES". EDIT. PORRÚA.
- 14.- PUENTE FLORES, ARTURO Y MARROQUÍN OCTAVIO, CALVO. EDIT. BANCA Y COMERCIO S.A, REFORMA 202-MEXICO 1986.
- 15.- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, JOAQUÍN. "CURSO DE DERECHO MERCANTIL", TOMO II, VIGÉSIMA CUARTA EDICIÓN, EDITORIAL. PORRÚA, MÉXICO, D.F. 1999.

16.- SÁNCHEZ GAMBORINO, FCO. MIGUEL. "DOCTRINA JURISPRUDENCIAL SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE". 1ª EDICIÓN, EDITORIAL AGUILAR, MÉXICO 1957.

17.- TREVIÑO GARCÍA, RICARDO. "LOS CONTRATOS CIVILES Y SUS GENERALIDADES", 6ª EDICIÓN, EDIT. MC. GRAW-HILL INTERAMERICANA EDITORES, 2003.

18.- URÍA RODRIGO, "DERECHO MERCANTIL" , VIGÉSIMA CUARTA EDICIÓN, EDITORIAL MARCIAL PARÍS EDICIONES JURÍDICAS Y SOCIALES S.A. , MADRID 1997.

19.- VÁZQUEZ DEL MERCADO, OSCAR. "CONTRATOS MERCANTILES". DÉCIMA PRIMERA EDICIÓN EDITORIAL PORRÚA, 2001.

20.- VAL MARTÍNEZ, JOSÉ MARÍA. "DERECHO MERCANTIL". EDIT. BOSCH, CASA EDITORIAL, S.A., BARCELONA.

## **LEYES Y REGLAMENTOS**

- \* CÓDIGO DE COMERCIO.
- \* LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.
- \* LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN.
- \* REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES.
- \* REGLAMENTO DE TRÁNSITO EN CARRETERAS FEDERALES.

## **OTROS**

- \* TESIS JURISPRUDENCIALES EMITIDAS POR LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN.

