



**UNIVERSIDAD  
DON VASCO, A.C.**

**UNIVERSIDAD DON VASCO, A. C.**  
INCORPORADA A LA  
**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**  
CLAVE 8727-09, ACUERDO No. 218/95



**URUAPAN  
MICHOACÁN**

---

---

## **ESCUELA DE DERECHO**

**“LA REGULACIÓN JURÍDICA DEL CONTRATO  
MERCANTIL DE TRANSPORTE DEBE UNIFICARSE  
EN UNA SOLA LEGISLACIÓN”**

# **T E S I S**

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:**

**LICENCIADO EN DERECHO**

**P R E S E N T A :**

**KRYSSTELL VELÁZQUEZ PÉREZ**

**ASESOR: FELIPE MARTIN GALVÁN MURGUÍA**

**URUAPAN, MICHOACÁN MAYO 2010**



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.

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el contenido de mi trabajo recepcional.

NOMBRE: Krysstal Valázquez  
Parra

FECHA: 28-05-2010

[Signature]



UNIVERSIDAD  
DON VASCO, A.C.



URUAPAN  
MICHOACÁN

**AUTORIZACIÓN PARA IMPRESIÓN DE TRABAJO ESCRITO**

**CIUDADANA  
DOCTORA MARGARITA VELÁZQUEZ GUTIÉRREZ,  
DIRECTORA GENERAL DE INCORPORACIÓN Y  
REVALIDACIÓN DE ESTUDIOS,  
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO,  
P R E S E N T E:**

**Me permito informar a usted que el trabajo escrito:**

**“LA REGULACIÓN JURÍDICA DEL CONTRATO MERCANTIL DE  
TRANSPORTE DEBE UNIFICARSE EN UNA  
SOLA LEGISLACIÓN”**

**Elaborado por:**

**VELÁZQUEZ**

APELLIDO PATERNO

**PÉREZ**

APELLIDO MATERNO

**KRYSSTELL**

NOMBRE(S)

**NÚMERO DE EXPEDIENTE: 40553288 5**

**ALUMNO(A) DE LA CARRERA DE: LICENCIADO(A) EN DERECHO.**

**Reúne los requisitos académicos para su impresión.**

**“INTEGRACIÓN Y SUPERACIÓN”  
URUAPAN, MICHOACÁN, MAYO 4 DE 2010.**

**LIC. FELIPE MARTÍN GALVÁN MURGÚA**

SEÑOR

**LIC. FEDERICO JIMÉNEZ TEJERO**

DIRECTOR TÉCNICO



2

## **AGRADECIMIENTOS**

A mi Madre, Silvia Pérez Andrade,  
por ser la persona que me da las fuerzas,  
para emprender el camino de la vida.

A los Licenciandos Federico Jiménez Tejero y Celso Estrada,  
como un testimonio de gratitud por haber significado la inspiración  
que necesitaba para terminar mi carrera profesional.

A la Licenciada Ma. Guadalupe Contreras Magaña,  
por su asesoramiento y estímulo .  
para seguir creciendo intelectualmente.

A mi asesor, Lic. Felipe Martín Galván,  
por su disposición permanente e incondicional en aclarar mis dudas  
y por sus sugerencias durante la redacción de la Tesis.

A mi tía, María de los Ángeles, y a mi hermano Krysstopher  
por acompañarme en todos los momentos importantes de mi vida.

A mis grandes amigos: Mirella, Laura, Lizeth, Diana, Lucía,  
Alejandra, Doris Daniela, Salvador, Armando, Aldo y Abraham,  
por acompañarme en la gran travesía de la Universidad.

## **INDICE**

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>7</b>
<b>CAPÍTULO 1</b>	
<b>1. ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE EN MÉXICO.</b>	<b>12</b>
1.1 México Prehispánico.	12
1.2 México Colonial.	13
1.3 México Independiente.	15
1.4 México Revolucionario.	17
1.5 México Contemporáneo.	19
1.4.1 Importancia Económica.	21
<b>CAPÍTULO 2.</b>	
<b>2. ACTO JURÍDICO.</b>	<b>23</b>
2.1 Hecho Jurídico.	23
2.2 Acto Jurídico.	25
2.3 Acto Administrativo.	28
2. 4 Acto de Comercio.	32
<b>CAPÍTULO 3.</b>	
<b>3 CONTRATO.</b>	<b>38</b>
3.1 Definición de Convenio.	39

3.1.1	Definición de Contrato.	40
3.1.2	Clases de Contratos.	42
3.1.3	Elementos Esenciales.	45
3.1.3.1	Consentimiento.	46
3.1.3.2	Objeto.	47
3.1.4	Elementos de Validez del Contrato.	48
3.1.4.1	Forma.	49
3.1.4.2	Capacidad.	51
3.1.4.3	Ausencia de vicios.	53
3.1.4.4	Objeto lícito.	55
3.2	Contratos Mercantiles.	56
<b>CAPÍTULO 4.</b>		
<b>4</b>	<b>CONTRATO DE TRANSPORTE.</b>	<b>65</b>
4.1	Contrato Civil de Transporte.	66
4.2	Contrato Mercantil de Transporte.	66
4.2.1	Mercantilidad del Contrato.	67
4.2.2	Marco Jurídico.	68
4.2.3	Marco Jurídico Internacional.	69
4.2.4	Clasificación .	70
4.2.5	Distinción de Contratos afines.	71
4.2.6	Campos de Operación.	72
4.2.6.1	Campo de Operación Terrestre.	73

4.2.6.2	Campo de Operación Marítimo.	73
4.2.6.3	Campo de Operación Aéreo.	76
4.2.6.4	Transporte Combinado.	77
4.3	Transporte de Cosas.	78
4.3.1	Elementos Personales.	78
4.3.2	Elementos Reales.	83
4.3.3	Elementos Formales.	84
4.4	Responsabilidad Objetiva y Seguro de Viajero.	86
4.5	Causas de Terminación.	88

## **CAPÍTULO 5.**

<b>5.1 LA REGULACION JURIDICA DEL CONTRATO MERCANTIL DE TRANSPORTE DEBE UNIFICARSE EN UNA SOLA LEGISLACIÓN</b>	<b>90</b>
Conclusiones.	102
Propuesta.	105

<b>BIBLIOGRAFÍA.</b>	<b>111</b>
----------------------	------------



## **INTRODUCCIÓN**

En el primer capítulo, se analizarán los antecedentes del transporte en México en sus cuatro principales etapas, además de establecer las principales características que tenía y señalando la importancia que tiene para el desarrollo de la sociedad.

En el segundo capítulo, se desarrollarán los diferentes hechos y actos jurídicos que existen para así poder determinar su naturaleza, características y principales diferencias entre los mismos.

En el tercer capítulo, se analizarán los contratos en general, entrando al estudio de la Teoría General de lo Contratos, para después estudiar los contratos mercantiles y sus principales elementos con los cuales logran un trato especial en la legislación nacional.

En el cuarto capítulo se analiza el objeto de estudio de esta investigación que es el contrato de transporte, en el cual se analizará su concepto, naturaleza, elementos personales y reales, campos de operación, es decir todo lo concerniente a la legislación de este contrato.

El quinto capítulo estará compuesto por el análisis e interpretación de la investigación desarrollada, con la finalidad de lograr resolver las hipótesis planteadas y cumplir con los objetivos establecidos.

### **Planteamiento del problema.**

¿Cómo se puede completar y unificar el Contrato Mercantil de Transporte?

A más de 100 años de la entrada en vigor de nuestro actual Código de Comercio, el Contrato Mercantil del Transporte se encuentra con una gran problemática al encontrarse regulado parcialmente, ya que por cuestiones meramente históricas no contempla el transporte aéreo tanto de personas como de cosas, concluyéndose que no se ha adaptado a las nuevas situaciones y necesidades contemporáneas.

Asimismo presenta el fenómeno de la dispersión legislativa ya que su regulación jurídica se encuentra en tres principales ordenamientos, mismos que son: La Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley de Navegación y la Ley de Aviación Civil, sin que exista una base técnica para la reglamentación separada, además de que pese a que se regule en normas administrativas, sigue contando con su naturaleza mercantil ya que como lo establece el Código de Comercio en su artículo 576, se desprende que es Contrato Mercantil de Transporte el que tiene por objeto mercaderías, es realizado por comerciantes o con fundamento en el artículo 75 fracción VIII, se establece que es asimismo un acto de comercio si es realizado por empresas de transporte de personas y cosas, con lo que se engloban las características especiales de un contrato mercantil.

## **CAPÍTULO 1. ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE EN MÉXICO.**

Desde los inicios de la Historia, el hombre ha tenido la necesidad de moverse de un lugar a otro con sus pertenencias, es aquí cuando el Transporte empieza a influenciar las condiciones de vida del hombre, ya que le permite extenderse por la Tierra e independizarse de su territorio natural, asimismo ha impactado en la valoración y aprovechamiento de los recursos naturales y manufacturas, trayendo consigo el desarrollo del comercio, que sin los medios de locomoción se hubiera quedado en un comercio local.

En sentido general podemos considerar al Transporte como *“La conducción de materiales o personas de un lugar a otro, así como al medio empleado para transportarlas”*.(ENCICLOPEDIA HISPANICA, 1993, 84)

Por lo que en este capítulo se abordará el análisis del desarrollo histórico del transporte en México; y para ello se desglosará en las cinco etapas en las que se desenvuelve la cultura Mexicana.

## **1.1 México Prehispánico.**

En nuestro México en la época prehispánica, todo se transportaba ya fuera por agua en canoas o auestas por medio de los tlamama o tlameme.

Los tlameme eran cargadores a los cuales desde niños se les inculcaba ese oficio, al cual debían dedicarse toda su vida, transportaban dos arrobas generalmente de algodón y maíz en un petlacalli siendo esta una caja tejida de caña y cubierta de cuero, sujeta a la frente por medio de un mecapalli o correa, la jornada de trabajo era aproximadamente de cinco leguas, por lo que llegaban a recorrer distancias de ochenta a cien leguas, atravesando en bastantes ocasiones montes y quebradas.

Por su parte, el transporte en canoas se hacía en dos tipos diferentes de éstas, las primeras eran las conocidas como piraguas ahuecadas a fuego, y las segundas, bateas de fondo plano construidas de tablones, existiendo en ese tiempo un número de 250 doscientos cincuenta mil de ambas canoas.

## **1.2 México Colonial.**

El descubrimiento de América en 1492 dio gran auge al comercio marítimo transoceánico, ya que existía la necesidad de desplazar a gran

cantidad de hombres y mercancías entre Europa y el Nuevo Continente, lo que trajo como consecuencia una intensa actividad constructora de los astilleros españoles, creando los grandes galeones españoles con enormes tonelajes, alargando la longitud y la anchura de éstos, sin embargo se encontraban a disposición de los navíos de guerra, por lo que los españoles utilizaron la figura del convoy, para evitar los ataques.

También se tienen datos de que los conquistadores en el año de 1521 construyeron en Tlaxcala 13 bergantines, bajo la dirección de Martín López, mismos que ensamblaron en la ciudad de Texcoco; para que éstos se pudieran desplazar se utilizaron velas, tablazón, clavazón, jarcia y demás accesorios, empleando ocho mil tamemes.

Asimismo los españoles introdujeron animales de tiro y carga, palanquines y literas arrastradas por mulas y caballos, ya que la mayoría de los caminos sólo eran transitables por medio de recuas de mulas; también se introdujeron los primeros carros, los cuales eran tirados por cuatro o seis animales con una capacidad aproximada de 1.5 toneladas en montañas y de tres a cuatro toneladas en regiones planas.

Para finales del siglo XVIII, el comercio de México y Veracruz movilizaba setenta mil bestias y el de México y Acapulco setenta y cinco mil; en el año de 1784 se establecieron los primeros permisos para establecer líneas de carretas,

las cuales iban de México a Veracruz y de México a Guadalajara; con el paso de los años se crearon nuevas líneas como la de México a Puebla y también de México a San Andrés.

En esta época el principal medio de transporte era el carruaje, dividido en diligencias, literas, calesas, volanzas, carretillas y convoyes; las primeras eran un vehículo tosco, fuerte y seguro de una longitud de 12 pies de eje a eje, con un cupo de seis a ocho personas y una velocidad de cinco millas por hora, la litera era un cajón de seis pies de largo por tres de ancho, techado y con cortinas, suspendido por correas de cuero sujetas a las albardas de las mulas.

### **1.3 México Independiente.**

El transporte postindependiente conservó características casi coloniales, mismas que permanecieron así hasta mediados del siglo XIX, como resultado de las políticas liberales en cuanto al comercio exterior del país, pues es menester señalar que antes de estos cambios el tránsito de las mercancías nacionales e internacionales estaba controlado por medio de aduanas interiores, exteriores y de cabotaje por lo que era muy difícil el intercambio comercial, es por esta razón que en 1860 el presidente Benito Juárez eliminó todas las pautas que evitaban el tránsito comercial, sin embargo dos años después se restablecieron las disposiciones anteriores.

Respecto al transporte de personas, se contaban con escasas redes camineras, las principales estaban ubicadas en el altiplano central principalmente en la Región del Bajío, el resto del territorio estuvo deficientemente conectado, como en los estados de Tabasco y Yucatán en los cuales el único medio de comunicación era por mar.

La ciudad de México, junto con el puerto de Veracruz, fueron los principales puntos comerciales de distribución y consumo de mercancías tanto nacionales como extranjeras, sin embargo el puerto de Veracruz perdió su carácter monopólico cuando la corona española decidió otorgar más concesiones a otros puertos del golfo de México para lograr el comercio de altura, con lo cual se logró que regiones que habían estado conectadas limitadamente tuvieran mayor presencia en el tráfico nacional de mercancías y personas.

Los caminos dependían fundamentalmente del volumen y tipo de tráfico comercial, es decir los caminos troncales en los cuales circulaban mercancías nacionales y extranjeras eran los mejores acondicionados, y los únicos habilitados para la circulación de carruajes; por su parte los caminos locales se consideraban senderos en los cuales transitaban bestias de carga.

Para el año de 1873 el transporte básicamente era en base a la utilización de bestias de carga, sólo que con algunas modificaciones, sin



embargo en este año aparece el transporte ferroviario, mismo que no tiene gran auge hasta una década después.

La primer gran línea de ferrocarril movido por vapor fue la de México a Veracruz, misma que tuvo un tiempo aproximado de construcción de treinta y seis años, y contaba con ochocientos setenta y ocho kilómetros de vías, lo que permitió que se ampliara el sistema ferroviario en dos direcciones, hacia la frontera con Estados Unidos de América y a los puertos en los que se exportaban mercancías.

La navegación tuvo un papel fundamental gracias a que las vías terrestres de comunicación se encontraban en estado precario, en cuanto al comercio marítimo nacional se observó un gran tránsito de mercancías mientras que el comercio al exterior marítimo mexicano fue casi nulo.

#### **1.4 México Revolucionario.**

En esta etapa México, logra un mayor desarrollo gracias al comercio tanto nacional como internacional, dando así apertura a distintos medios de transporte.

Como se ha establecido, los ferrocarriles lograron gran auge en el comercio de mercancías y transporte de personas, ya que se alcanzó a contar

con diecinueve mil setecientos cuarenta y ocho kilometro de vías, la compañía encargada era la denominada Ferrocarriles Nacionales de México, misma que estaba asociada a la compañía de Wells Fargo.

Sin embargo con las luchas armadas de 1910 a 1920 se afectó gravemente al sistema pues se alcanzaron a destruir un ochenta por ciento de durmientes, un cuarenta por ciento de rieles, seiscientos setenta y nueve locomotoras, catorce mil carros de carga y quinientos quince coches de pasajeros, sumándole a esto la revolución cristera y el levantamiento escobarista, por lo que 13 de julio de 1937 el presidente Cárdenas nacionalizó a Ferrocarriles Nacionales de México.

Con la aparición del vehículo de motor y la instalación de la Ford Motor Company en el Distrito Federal, en el país llegaron a circular para el año de 1925 cuarenta y tres mil vehículos, y para el año de 1938 se instaló otra ensambladora de Automex General Motors.

En lo que respecta al transporte foráneo, este inició en el año de 1921 en las rutas de México a Texcoco, Chimalhuacán y Chalco, por lo que al siguiente año los camiones de pasajeros ya viajaban a Toluca, Pachuca y San Juan Tehotihuacán y en 1924 a Cuernavaca.

## **1.5 México Contemporáneo.**

El transporte como un sistema integral se puede distinguir como un instrumento de carácter estratégico para el desarrollo, ya que permite la integración del país y el ejercicio de la soberanía en el territorio.

Respecto al transporte carretero, tenemos que a partir del año de 1970 cuando se tenían únicamente vías troncales como en las anteriores etapas, mismas que unían a la ciudad de México con los principales puertos, sin que se prestara atención a la posibilidad de establecer vías locales que permitieran el desarrollo de poblaciones menos importantes.

Sin embargo el Gobierno Federal empieza a rediseñar el sistema de transporte, para así acondicionarlo a las necesidades de la economía nacional, por lo que modifica las normas de construcción, determina las zonas con más amplia perspectiva de recursos naturales y estudia la contabilidad de la infraestructura de los caminos respecto al clima, topografía del terreno y la relación con otros polos de desarrollo.

El transporte ferroviario como ya se estableció, se encontraba en pésimas condiciones por causa de la revolución, ya fuera porque las vías férreas se destituyeron o se deterioraron, sin embargo con la nacionalización de

Ferrocarriles Nacionales de México empezaron la rehabilitación de este medio de transporte y la creación de nuevas líneas férreas.

Las vías férreas actuales son muy diferentes a las de 1910, ya que pasaron de angostas a anchas, además de que se organizaron las señales y se modificaron las normas de construcción respecto a las curvas y pendientes, por lo que se dio gran apertura de nuevas rutas y adquisición de más equipos de tracción terrestre.

Respecto al transporte marítimo, se observó un aumento de 42 a 70 puertos, para el año de 1985, asimismo los puertos de altura, cabotaje y pesca aumentaron de 37 a 58.

Las terminales portuarias con mayor volumen de operación son las de Tampico, Coatzacoalcos, Veracruz y Salina de Cruz; aunque en nuestro país la navegación marítima se utiliza principalmente para carga y pesca, existen también transbordadores con capacidad para quinientos mil pasajeros.

El transporte aéreo es el de más reciente utilización y en México para el año de 1985 la infraestructura para la operación del transporte estaba constituida por setenta y dos aeropuertos comerciales, siendo el transporte comercial aéreo el más importante, ya sea por el costo de las unidades o por traslado de mercancías y personas.

### 1.5.1 Importancia Económica.

El transporte, en cuanto a promotor de desarrollo de la economía nacional, va a agregar valor a la producción nacional de un modo intrínseco, ya sea que coloque mercancías en un lugar donde no los hay, o lo haga de una manera más eficiente.

Sin embargo, en nuestro México va a funcionar de una forma contraria ya que actúa de manera ineficaz e ineficiente expresándose en altos costos para los sectores, haciendo que se incremente el precio final del producto, es decir el alto precio de los transportes hace que se restrinja la comercialización de productos tanto agrícolas como industriales.

Por otra parte el transporte en la generación de empleo tiene gran importancia por dos principales aspectos, *“El primero es que absorbe una gran cantidad de mano de obra que se supone proveniente del área rural, lo cual evita que emigre a países extranjeros y el segundo aspecto es la generación de empleo respecto a los que intervienen de manera directa en la actividad comercializadora”*. (ISLAS RIVERA, 1992,21)

Es importante resaltar que el transporte también interviene en el proceso inflacionario, de manera directa en el incremento de tarifas y de manera

indirecta con los montos de subsidios que el Gobierno Federal otorga a los concesionarios de los transportes públicos.

Como se ha podido observar en el desarrollo del presente capítulo, el Transporte en México, es uno de los principales factores que determinan el desarrollo del país.

Sus inicios se remontan a la Cultura Prehispánica, la cual empezó a convertirse en sedentarios y a crear las primeras formas de transporte ya fuera por tierra con los tamemes o por agua con las canoas, con la Conquista el transporte marítimo toma un gran auge y se empiezan a construir grandes embarcaciones las cuales serían capaces de soportar los ataques de los navieros piratas, asimismo ya en la etapa de México independiente se distingue por que se empiezan a dar cambios en los transportes por bestias y la utilización del ferrocarril, sin embargo podemos afirmar que el transporte empieza a tener mayor influencia en la actividad comercial como tal a partir del México revolucionario, gracias a los ferrocarriles y a la implantación de industrias de vehículos de motor.

Ya con nuestro contemporáneo se observa que la infraestructura del transporte es básica para aprovechar los recursos de los distintos estados que integran al Estado Mexicano, así como ordenar la actividad comercial y los asentamientos humanos.

## **CAPÍTULO 2. ACTO JURÍDICO.**

En el presente capítulo se estudiarán nociones necesarias de Derecho para poder entender la naturaleza jurídica del Contrato de Transporte, por lo tanto se desarrollarán los tipos de actos jurídicos que existen, desde el hecho jurídico como iniciador de los supuestos jurídicos, que dependiendo en que situación y materia se realicen determinarán las consecuencias jurídicas correspondientes.

Asimismo se definirán los conceptos de acto jurídico, administrativo y de comercio, analizando sus características y las consecuencias jurídicas que traen al realizarlos, es decir las obligaciones que se engendran.

### **2.1 Hecho Jurídico.**

Nuestro sistema jurídico se encuentra integrado por normas las cuales se pueden clasificar ya sea en hechos, actos mismos que traen consigo consecuencias denominadas situaciones.

Se puede afirmar que el hecho jurídico es la base fundamental para la creación de normas, ya que a partir de el se va a dar el desarrollo o la existencia de un grupo social determinado.

Al hecho jurídico se le puede definir en sentido estricto y en sentido amplio, en el primero es a todos los acontecimientos naturales o del hombre que provocan una modificación en la realidad jurídica y en el sentido estricto a todos los acontecimientos de la naturaleza o del hombre que no solo modifican la realidad jurídica sino que provocan consecuencias de derecho, pero en los cuales la voluntad determinante no es producir dichas consecuencias.

Sin embargo el concepto más acorde con el derecho es el que define al Hecho Jurídico como “El acto temporal y espacialmente localizado que provoca, al ocurrir, un cambio en la realidad jurídica existente” (PEREZNIETO CASTRO, 1995, 144), es decir se puede ocasionar por la voluntad de una persona de causar efectos de hecho, sin que esta tenga intención de producir consecuencias de derecho o que sean acontecimientos ocasionados por hechos de la naturaleza.

Sus características generales son dos, la primera es que se trata de un suceso o acontecimiento mismo que puede ser ocasionado por la naturaleza o por el hombre y la segunda característica es que modifica la realidad jurídica existente.

Los hechos jurídicos pueden ser positivos o negativos, según las consecuencias que ocasionen pudiéndose dividir en: hechos naturales, voluntarios e involuntarios.



Los hechos positivos naturales son los que resultan de fenómenos de la naturaleza y que incrementan el patrimonio de una persona, por su parte los hechos positivos involuntarios son los que aunque son producidos por la voluntad humana no son realizados con el propósito de crear consecuencias dentro del campo derecho, y los hechos positivos voluntarios son aquellos que se realizan de manera que produzcan un acontecimiento en base a la intención libre y consciente del hombre.

Por su parte los hechos negativos naturales son los que impiden el cumplimiento de una obligación por parte del obligado, se distinguen dos tipos: la fuerza mayor y el caso fortuito, asimismo los hechos negativos involuntarios van a ser los sucesos vinculados a la voluntad del hombre sin la intención de que produzcan las consecuencias que trae consigo, y por último los hechos negativos voluntarios mejor conocidos como hechos ilícitos son los que van en contra del orden jurídico establecido.

## **2.2 Acto Jurídico.**

El acto jurídico es la manifestación de la voluntad que se realiza con la intención de crear consecuencias de derecho, las cuales son reconocidas por las leyes.

El acto jurídico ha sido estudiado desde distintos ángulos, y por lo que respecta al siguiente trabajo se analizará en base a las doctrinas elaboradas para el Derecho Civil. Primeramente tenemos los actos unilaterales, bilaterales y colectivos, en los primeros sus efectos y existencia son producto de la manifestación de la voluntad de una sola persona, en los segundos de dos o mas personas y se convierten en colectivos si su voluntad e interés se vuelve coincidente.

En los actos entre vivos y por causa de muerte, los primeros se realizan para producir efectos viviendo todavía las personas que los realizan y en los segundos se producen sus consecuencias después de fallecido el actor.

Los actos onerosos son aquellos en los que las partes se obligan a dar o hacer algo, por lo tanto en los gratuitos las partes no buscan ningún provecho o beneficio.

Por su parte los actos conmutativos son aquellos en los que se conocen las beneficios que van a recibir las partes al momento de realizarlos, y los actos aleatorios son aquellos en los que los provechos no son conocibles de inmediato.

En los actos momentáneos los efectos se producen y consumen en un mismo momento y los de tracto sucesivo producen sus efectos durante un

momento más o menos prolongado; por último tenemos a los actos formales, consensuales y solemnes. En los primeros la manifestación de la voluntad se debe de realizar conforme a la forma prescrita en la legislación que lo regula, en los consensuales al contrario no se requiere para realizarlos llevar alguna formalidad, y en los actos solemnes al igual que los formales deben de llevar las formalidades que maneja la ley. Sus características generales son tres, la primera es la voluntad, la segunda es la intención de producir consecuencias de derecho y la tercera es el reconocimiento del ordenamiento jurídico de tales consecuencias.

Para poder realizar un acto jurídico es necesaria la capacidad, es decir la aptitud para ser titular de derechos y obligaciones, en el caso de las personas físicas existe la capacidad de goce y de ejercicio. La primera es la que tiene toda persona desde la concepción para ser titular de derechos y obligaciones y la segunda es la facultad de disponer de su persona y sus bienes con las limitaciones que establece la ley.

Por su parte las personas morales tienen todos los derechos necesarios para realizar su objeto social, por medio de sus representantes, solo limitadas por lo que establecen las leyes de la materia.

También para realizar un acto jurídico es necesario distinguir lo que se entiende por voluntad libre, ya sea que se exprese de forma interna o externa de manera tal que no se llegue a influenciar.

### **2.3 Acto Administrativo.**

Al igual que otros conceptos de derecho, la doctrina lo ha definido de diversas maneras, el concepto que utilizaremos es el de Antonio Royo Villanova, en el que establece que el Acto Jurídico *“Es un hecho jurídico que por su procedencia, emana de un funcionario administrativo por su naturaleza se concreta en una declaración especial; y, por su alcance, afecta positivamente o negativamente a los derechos Administrativos de las personas individuales o colectivas que se relacionan con la función pública”*. (OLIVERA, 1967, 144-145)

Antes de que se utilizara el término de Acto Administrativo, éste era conocido como Acto del Rey, de la Corona o del Fisco, sin embargo por las épocas de la Revolución Francesa es cuando se empieza a utilizar este término como ahora lo conocemos.

El Estado, para poder realizar su finalidad principal que es la de dar satisfacción al interés general, se va a basar en actividades que se realizan en

forma de función administrativa y como ésta consiste en la ejecución de actos materiales que determinan situaciones jurídicas para casos individuales, éstos son los conocidos como actos administrativos.

Se considera al acto administrativo desde tres distintos ángulos, el primero de manera objetiva en la cual se le considera como una declaración intelectual de una voluntad administrativa, el segundo criterio es el subjetivo en el cual se establece que todo acto es administrativo sí es emanado de un órgano administrativo, no se considera en este supuesto a la voluntad psíquica de quien emana y el tercer criterio es el material que corresponde a la de ser producto de las facultades administrativas, que en su ejercicio se traduce en la creación de consecuencias en el derecho.

Las características de los actos administrativos, son la unilateralidad y la producción de efectos jurídicos subjetivos.

En cuanto a la unilateralidad tenemos que el acto administrativo implica el ejercicio de la acción unilateral con la que cuenta el Poder Público para realizar acciones que por su naturaleza no pueden ponerse en duda y además lo hacen ejecutorio al acto.

En lo que respecta a los efectos jurídicos subjetivos se refiere a que son concretos y de alcance individual, ya que si fueran generales estaríamos en presencia de actos legislativos.

Por lo tanto, el Acto Administrativo es un Acto de Derecho Público, con decisión ejecutoria que emana de una autoridad administrativa, es unilateral y concreto y a su vez crea, modifica, reconoce o extingue una situación jurídica subjetiva para la satisfacción de interés general.

Los principales actos administrativos se pueden clasificar según su naturaleza, las voluntades que intervienen, el de la relación que dichas voluntades guardan con la ley, el de radio de aplicación del acto y el de su contenido y efectos jurídicos; estos actos administrativos se desarrollarán a continuación.

Desde el punto de vista de su naturaleza, pueden ser divididos en dos categorías: la de actos materiales cuando no producen ningún efecto de derecho, y actos administrativos, que sí engendran consecuencias jurídicas.

Dependiendo de las voluntades que intervienen en la formación del acto, éste puede ser colegiado cuando emanan de un órgano único compuesto por varios miembros, o complejo si es formado por un concurso de voluntades de varios órganos de la Administración; puede ser acto unión si existe la

intervención de varias voluntades pero en las cuales ni su finalidad es idéntica ni su efecto es el de dar nacimiento a una situación jurídica individual; o por último el contrato administrativo en el cual existe la concurrencia de varias voluntades.

Otro tipo de acto administrativo es el que guarda relación con la voluntad creadora de la ley, que puede ser el obligatorio cuando proviene de un proceso legislativo, la que establece la autoridad competente para actuar, el procedimiento y las condiciones de la actividad administrativa y el acto administrativo discrecional que es cuando la ley deja a la Administración un poder libre de apreciación para decidir si actuar ó abstenerse o del contenido que va a dar a su actuación.

Los actos administrativos desde el punto de vista del radio de acción son internos si van a producir efectos en la Organización Administrativa, o externos si va a salir fuera de ella.

Por razón de su finalidad pueden ser preliminares, de procedimiento o resoluciones, ya que son un medio para que la autoridad administrativa pueda realizar un objetivo, o pueden ser de decisión o actos de ejecución si son necesarios para hacer cumplir de manera coactiva una resolución administrativa.

Por último tenemos a los actos de admisión, que son los que otorgan al particular el derecho de explotar el servicio público o los de aprobación cuando la autoridad superior da su consentimiento para que un acto de una autoridad inferior produzca sus efectos.

#### **2.4 Acto de Comercio.**

Los mercantilistas han intentado definir al acto de comercio, sin que se pueda llegar a una definición concreta, puesto que la definición debe agrupar la totalidad de los actos mercantiles y además expresar su naturaleza especial.

Tradicionalmente ha sido considerado como pieza clave en el Derecho Mercantil ya que va a determinar la aplicación de este derecho.

El rotundo fracaso de los mercantilistas se debe a que *“El acto de comercio no se puede comprender como una categoría jurídica, asimismo la mercantilidad de los actos deriva únicamente de la ley, y el legislador puede ser caprichoso y suele serlo”*. ( CERVANTES AHUMADA, 1990, 516)

Los criterios para determinar un acto de comercio son variados y se desarrollarán a continuación.



Como primer criterio tenemos la onerosidad, circulación y la especulación, ya que se creía que la esencia del acto mercantil estaba conectada con esas tres características, sin embargo al analizar los actos enumerados como tales, se ve que existen actos de comercio que no cumplen con esos tres requisitos por lo que no es factible para determinar un acto de comercio.

El segundo criterio es la intermediación de cambio, que es claramente confundido con el acto en específico de intermediación de cambio sin que se pueda tomar como generalidad.

El tercer criterio es la empresa y los actos en masa, sin embargo el derecho mercantil surge antes de la idea de la empresa como institución y de los grandes actos en masa, por lo cual se descarta el criterio.

El siguiente criterio utilizado fue el de derecho comparado, ya que existen códigos en los cuales se toma al acto de comercio como toda actividad realizada por los comerciantes sea que intervengan de manera directa o indirecta, o comparándolo con códigos en los que se enumera de manera enunciativa a los actos de comercio, sin embargo no fue factible el criterio por que no se pudo llegar a conclusiones ni a la unificación.

El criterio del escepticismo doctrinal se basa en que el acto de comercio no puede ser definido, y que el jurista sólo debe de analizar los que el legislador ha señalado como tales.

Por último el criterio de la naturaleza formal y accidental del acto de comercio se trata de establecer los actos que el legislador ha tomado como actos de comercio en un lugar y tiempo determinados basados en una categoría meramente formal.

En nuestro sistema jurídico mexicano los actos de comercio se encuentran establecidos principalmente en el artículo 75 del Código de Comercio, que a la letra dice:

Artículo 75.- La ley reputa actos de comercio:

I.- Todas las adquisiciones, enajenaciones y alquileres verificados con propósito de especulación comercial, de mantenimientos, artículos, muebles o mercaderías, sea en estado natural, sea después de trabajados o labrados;

II.- Las compras y ventas de bienes inmuebles, cuando se hagan con dicho propósito de especulación comercial;

III.- Las compras y ventas de porciones, acciones y obligaciones de las sociedades mercantiles;

IV.- Los contratos relativos y obligaciones del Estado ú otros títulos de crédito corrientes en el comercio;

- V.- Las empresas de abastecimientos y suministros;
- VI.- Las empresas de construcciones, y trabajos públicos y privados;
- VII.- Las empresas de fábricas y manufacturas;
- VIII.- Las empresas de trasportes de personas o cosas, por tierra o por agua; y las empresas de turismo;
- IX.- Las librerías, y las empresas editoriales y tipográficas;
- X. Las empresas de comisiones, de agencias, de oficinas de negocios comerciales, casas de empeño y establecimientos de ventas en pública almoneda;
- XI.- Las empresas de espectáculos públicos;
- XII.- Las operaciones de comisión mercantil;
- XIII.- Las operaciones de mediación de negocios mercantiles;
- XIV.- Las operaciones de bancos;
- XV.- Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior;
- XVI.- Los contratos de seguros de toda especie, siempre que sean hechos por empresas;
- XVII.- Los depósitos por causa de comercio;
- XVIII.- Los depósitos en los almacenes generales y todas las operaciones hechas sobre los certificados de depósito y bonos de prenda librados por los mismos;
- XIX.- Los cheques, letras de cambio o remesas de dinero de una plaza a otra, entre toda clase de personas;

XX.- Los vales ú otros títulos a la orden o al portador, y las obligaciones de los comerciantes, a no ser que se pruebe que se derivan de una causa extraña al comercio;

XXI.- Las obligaciones entre comerciantes y banqueros, si no son de naturaleza esencialmente civil;

XXII.- Los contratos y obligaciones de los empleados de los comerciantes en lo que concierne al comercio del negociante que los tiene a su servicio;

XXIII.- La enajenación que el propietario o el cultivador hagan de los productos de su finca o de su cultivo;

XXIV. Las operaciones contenidas en la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito;

XXV.- Cualesquiera otros actos de naturaleza análoga a los expresados en este código.

En caso de duda, la naturaleza comercial del acto será fijada por arbitrio judicial.

Asimismo podemos encontrar actos de comercio en la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, además de los que podemos encontrar en la Ley Federal de Instituciones de Fianzas, y por último en la Ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional en el ramo del petróleo.

Podemos concluir entonces que se puede considerar como acto de comercio al que está vinculado con la calidad de las personas que intervienen

en él, es decir cuando este sea realizado por lo menos por un comerciante actuando en el ejercicio de su actividad.

También por el objeto del acto de comercio, es decir en cuanto al objeto en el que recae ya sea un bien mueble o inmueble por su naturaleza se considere por la ley como una cosa mercantil, y no se considera para esto el propósito con el que se actúa.

Por lo que al analizar los criterios y el numeral 75 del Código de Comercio, se puede concluir que los actos de comercio lo son por relación, ya sea que se conecten con un comerciante, o que se esté en conexión con una cosa comercial, o que las partes tengan un evidente propósito de especulación comercial.

Al finalizar este capítulo se tiene el conocimiento necesario para establecer las características de cada acto jurídico, además de reconocer a qué materia pertenece y los efectos jurídicos que puede tener la realización de cada supuesto.

El distinguir claramente las diferencias ayudará para poder establecer la naturaleza del contrato de transporte y así llegar a encuadrarlo en algún acto jurídico para poder aplicar el correspondiente derecho.

### **CAPÍTULO 3. CONTRATO.**

Los Contratos históricamente empezaron con el trueque primitivo en el cual las tribus dejaban en sus límites territoriales un objeto, para que otra tribu recogiera y dejase otro objeto distinto en cambio, continuando su evolución con los comerciantes ambulantes los cuales recorrían las tribus poniéndose en contacto con ellas, lo que trajo consigo el nacimiento de los contratos primero de manera tácita hasta nuestros días, que se convertiría en pacto expreso desde el momento en que media un convenio para efectuar cambios.

En el presente capítulo se analizará la Teoría General y Particular de los Contratos, a partir de la cual nos podemos adentrar al estudio en particular de cada uno de los mismos.

Es necesario establecer que al igual que la humanidad, el Derecho ha ido evolucionando hasta llegar a ser una compleja disciplina, los contratos por su parte también han cambiado hasta llegar a perfeccionarse y brindar seguridad jurídica a los contratantes.

Se puede considerar al contrato como la causa más utilizada para la creación de obligaciones, ya que las origina de forma ordinaria y normal, además por su trascendencia y universalidad en la vida social y económica se ha originado un incremento en estos, tanto en materia Civil como Mercantil.

### 3.1 Definición de Convenio.

Se debe de considerar al entrar al estudio de este capítulo, que es imposible dar una definición en particular del Contrato ya que ésta va a depender del país y de la época en que se encuentre, puesto que es un hecho que va a depender de factores sociales, económicos y sobre todo jurídicos para poder dar un concepto general.

Asimismo se debe de considerar la labor doctrinaria que tiene cabida en el proceso legislativo, ya que dependiendo el autor que se utilice y los aspectos a resaltar se lograrán así distintos conceptos.

No obstante lo anterior se utilizará para efectos de este trabajo el concepto establecido en el Derecho Civil Mexicano, en el cual se utiliza la distinción entre la figura jurídica de Convenio y Contrato, considerando al primero como la especie y al segundo como el género, sin olvidar que ambos pertenecen a una misma categoría, misma que fue estudiada en el capítulo anterior.

Entonces como definición de Convenio tenemos que es *“El acuerdo de dos o más voluntades, mediante el cual se crean, transmiten, modifican o extinguen obligaciones o derechos”* (PENICHE, 1995, 220) por lo tanto el Convenio permite la novación y la revocación de un Contrato.

En nuestro Código Civil Federal se define al Convenio en el artículo 1792 que a la letra dice: *“Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones”*.

### **3.1.1. Definición de Contrato.**

El Contrato como ya se ha establecido, forma parte del Convenio y en nuestro Derecho Civil Federal se observa con claridad esta particularidad en el artículo 1793 que a la letra dice: *“Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos”*.

Por lo tanto, un Contrato es *“El acuerdo de dos o más personas para crear o transmitir derechos y obligaciones.”* (ZAMORA Y VALENCIA, 2000, 25)

La figura jurídica del Contrato en la práctica jurídica mexicana tiene varias acepciones, siendo éstas como acto jurídico, como norma individualizada y como documento legal.

Como acto jurídico tenemos que en materia civil la regulación patrimonial presupone la posibilidad de obtener bienes y servicios en base a la posibilidad que se tiene de crear y transmitir derechos y obligaciones; es decir el Contrato como acto jurídico se determina como el acuerdo de voluntades conforme a lo



establecido en un supuesto jurídico para producir las consecuencias de Derecho, consistentes en crear o transmitir obligaciones y derechos de contenido patrimonial.

El Contrato como una norma jurídica individualizada es el resultado directo de la realización del acto jurídico, mismo que se puede considerar como una norma de la cual emanan derechos u obligaciones para las partes que en él intervienen, es decir que funda su obligatoriedad de ser una norma jurídica individualizada en una norma general la cual se apoya en una norma de carácter constitucional.

En el estudio del Contrato como norma jurídica se deben de tener en cuenta tanto los ámbitos de validez de los contratos como los conflictos que se puedan ocasionar.

Por última acepción tenemos al Contrato como un documento en el cual se van a manifestar el conjunto de signos sensibles que son el resultado de la operación contractual en el que se va a contener la voluntad de las partes y las cláusulas de la norma jurídica individualizada, traducida en cuestión de forma del contrato.

### **3.1.2 Clases de Contratos.**

Existe una gran variedad de contratos, por lo que los distintos doctrinarios del mundo se han preocupado por agruparlos con dos principales propósitos, siendo estos el de facilitar su reglamentación legal y su estudio; asimismo esta agrupación de carácter eminentemente práctico ya que existen normas y principios para determinada jerarquía que no tienen aplicación para otros tipos de contratos.

Los criterios utilizados para agrupar los han sido distintos como por ejemplo citaremos los siguientes: atendiendo a la función económica de estos, atendiendo al número de obligaciones que genera el contrato, el provecho o desventaja que acarrearán a las partes, desde la forma, su objeto, sus fines, entre muchos otros.

Sin embargo en nuestra reglamentación de los Contratos en el Código Civil vigente se utiliza la siguiente clasificación:

a) Unilaterales y Bilaterales: Esta visión surge de los efectos que producen los contratos, pues éstos serán unilaterales si generan derechos para una de las partes y obligaciones para la otra. Tal sucede con la donación y, en ciertos casos, con la promesa de los contratos. En cambio, si los derechos y las obligaciones son recíprocos porque se producen para las dos partes, el contrato

será bilateral. Al respecto, el Art.1729 del Código Civil dispone: “el contrato es unilateral cuando una sola parte se obliga hacia la otra, sin que ésta le quede obligada”. Por su parte el Art. 1730 estatuye: “el contrato es bilateral, cuando las partes se obligan recíprocamente”.

b) Conmutativos y Aleatorios: Ésta es una subclasificación de los contratos onerosos. Es conmutativo el contrato cuando, desde que se celebra los provechos y gravámenes son ciertos y conocidos por las partes, puesto que las prestaciones que las mismas deben darse, se encuentran precisas y determinadas desde entonces. En la compraventa, la permuta, el mutuo con interés, el arrendamiento, los contratos tienen perfectamente definidas las prestaciones que deben otorgarse y por tanto son conmutativos. Si los provechos y los gravámenes, no son ciertos y conocidos desde la celebración del contrato porque las prestaciones no están determinadas con exactitud, aquel se considera aleatorio.

c) Principales y Accesorios: El contrato es principal, cuando existe por sí solo. Accesorio en cambio, es aquel que requiere de otro contrato para subsistir.

d) Consensuales y Reales: Es real el contrato que requiere para su perfeccionamiento la entrega de la cosa que es objeto del mismo. Es decir que

mientras el bien no se entrega, el contrato no se constituye. En la actualidad el mutuo, el comodato y el depósito, han dejado de ser contratos reales y sólo la prenda subsiste como tal, según lo establece el Art. 2752 del Código Civil.

Es consensual, en oposición a real, el contrato que se constituye por el sólo acuerdo de las partes sin requerir para ello la entrega de la cosa. La mayoría de los contratos se perfecciona por el solo consenso de las partes sin necesidad de la entrega indicada, pues ésta únicamente es efecto del contrato, obligación de los contratantes, no es requisito para la constitución del negocio jurídico.

e) Solemnes y No Solemnes. El contrato solemne es aquel en que la ley ordena que el consentimiento se manifieste por determinado medio para que el contrato sea válido. En la legislación se acepta un sistema ecléctico o mixto respecto a las formalidades, porque en principio, se considera que el contrato es consensual, y sólo cuando el legislador imponga determinada formalidad debe cumplirse con ella, porque de lo contrario el acto estará afectado de nulidad.

Mismos contratos que ya fueron analizados en el capítulo anterior en forma de los actos jurídicos, y que por economía se evita la transcripción.

Sin embargo existen fuera de las clasificaciones anteriormente señaladas los Contratos denominados como Especiales, ya que éstos cuentan con características distintivas y particulares que los distinguen de los contratos en general, como es el caso de los Contratos Mercantiles.

### **3.1.3 Elementos Esenciales.**

Respecto a la determinación de los elementos del contrato, la doctrina es totalmente variada ya que existen diversos criterios, sin embargo la doctrina y legislación mexicana clasifica a los contratos en elementos de existencia y de validez.

Debemos de recordar que un elemento es una parte integrante de una cosa sin cuya existencia es imposible su admisión, ya sea de manera natural o en el campo del derecho de manera legal.

Son elementos del contrato el consentimiento y el objeto, ya que sin éstos sería imposible la existencia del contrato.

### **3.1.3.1 Consentimiento.**

La voluntad desde el punto de vista jurídico es la que se manifiesta como la intención para realizar algún acontecimiento en base a obtener determinados efectos jurídicos previstos en una norma legal.

Cuando existe un acto plurisubjetivo a la unión de dos o mas voluntades de los sujetos que intervienen, en los términos de ley se le denomina consentimiento.

Por lo tanto el consentimiento *“Es la unión o conjunción acorde de voluntades de los sujetos contratantes, en los términos de la norma, para crear o transmitir derechos y obligaciones”* (ZAMORA Y VALENCIA, 2000, 27).

En nuestra legislación encontramos que el consentimiento puede ser de manera expresa o tácita; es considerado como expreso cuando la voluntad se manifiesta de manera verbal o escrita o incluso de manera electrónica, por el contrario es tácito cuando resulta de hechos o actos que presupongan que se aceptó el contrato, es decir el contrato se perfecciona en el momento en que se recibe la aceptación.

Para que sea reconocido el consentimiento jurídicamente es necesaria la concurrencia de dos elementos esenciales, el primero es el ofrecimiento de una

parte y la aceptación de otra cualquiera que sea la naturaleza del contrato, y que ambas sean congruentes es decir que estén unidas en la más exacta conformidad, en cuanto a las personas, cosas, y naturaleza del contrato que se va a celebrar.

Asimismo se puede concluir que a falta de consentimiento lo que se origina es un hecho jurídico o un acto monosubjetivo los cuales crean consecuencias de derecho, sin que exista un contrato ya que falta el consentimiento como elemento de existencia.

### **3.1.3.2 Objeto.**

El segundo elemento de existencia de los contratos es el objeto, que en el Derecho en general se traduce en la conducta humana ya sea que se manifieste como una prestación o como una abstención; como una prestación será entendida como una situación activa, móvil y dinámica la cual puede encausarse como hacer algo o como dar cierta cosa, es importante resaltar que debe ser posible y lícita la conducta.

Y como una abstención, se entenderá al contrario de la prestación como una situación pasiva, inmóvil y estática la cual se exterioriza en no hacer algo.

Por lo tanto se puede entender que el objeto se clasifica en dos formas, la primera en objeto directo que es cuando la conducta puede manifestarse como una prestación o como una abstención; y como objeto indirecto es la cosa contenido del dar, el hecho contenido de hacer y la abstención como contenido de no hacer.

Es menester señalar que la creación, transmisión y extensión de los derechos y obligaciones no es objeto del contrato, sino que es el resultado del mismo, ya que es un acto jurídico que actualizó un supuesto de derecho, creando una confusión entre el objeto y las consecuencias del contrato, aunado a esto, la confusión también puede tener su origen en los términos del objeto y las finalidades del contrato.

En nuestra legislación mexicana se establece que la cosa objeto del contrato debe existir en la naturaleza, ser determinable o determinado y encontrarse en el comercio.

### **3.1.4 Elementos de Validez del Contrato.**

Además del consentimiento y el objeto la Ley y la Doctrina van a determinar otros requisitos que se deben de cumplir para la formalización y



eficacia del contrato, y para evitar que sea anulado, es decir los aspectos que se deben de analizar para determinar los efectos y resultados del Contrato.

Estos requisitos deben ser anteriores a la existencia del Contrato, y son la forma, capacidad, ausencia de vicios del consentimiento y la licitud en el objeto.

#### **3.1.4.1 Forma.**

Se encuentra regulada en el artículo 1832 del código Civil Federal que a la letra dice: *“En los contratos civiles cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse, sin que para la validez del contrato se requieran formalidades determinadas, fuera de los casos expresamente designados por la ley”*.

Surge como una necesidad de proyectar la voluntad de las partes y por lo tanto el consentimiento, y ya que se establece como necesaria se convierte en un elemento de validez del contrato.

Respecto a la forma establecida para los contratos se puede definir como la manera de exteriorizarse el consentimiento en el contrato, y va a estar

integrada por el conjunto de signos sensibles que las partes o en su caso la ley establece para lograr la exteriorización.

Es menester señalar que por elementos sensibles se debe de entender no sólo la manera de utilizar el lenguaje, sino también las menciones que deben hacerse las personas o actividad de ellas, las personas ante quienes se debe expresar y los archivos donde debe constar.

Por lo tanto a la forma del contrato se le puede considerar como parte integrante del mismo ya que va a convalidar tanto la proyección o manifestación de la voluntad con el consentimiento.

En la legislación mexicana la forma se encuentra regulada desde tres aspectos diferentes: en la primera se determina que existen determinados contratos en los que la ley exige una manera específica y determinada de manifestar el consentimiento, para que éste produzca determinados efectos, mismos que no se producirán si no se cumple con la forma, refiriéndose a los contratos solemnes.

En la segunda forma, la ley exige una manera específica y determinada de la proyección del consentimiento, pretendiéndose una mayor seguridad y prueba de las operaciones, sin que sea esencial que se cumpla con la

formalidad para que se produzcan las consecuencias de derecho determinadas, pudiéndose nulificar por falta de formalidad.

Por último la ley establece que en algunos casos no es necesario cumplir con determinada manera de manifestar el consentimiento, ya que se puede dejar que las partes escojan la forma del contrato pues de cualquier manera se producirán las consecuencias establecidas, considerándose a este tipo de contratos como consensuales.

#### **3.1.4.2 Capacidad.**

En cuanto a la capacidad de los contratantes como presupuesto de validez, se entiende por capacidad a la aptitud de las personas tanto físicas como morales para ser titulares de derechos y obligaciones, y para hacerlos valer por sí mismas.

Existen dos tipos de capacidades, la primera es la de goce, concebida como la aptitud de las personas para ser titulares de derechos y obligaciones, esta surge con el objeto de establecer la protección de intereses de orden público.

Por otro lado la capacidad de ejercicio es la aptitud de las personas para hacer valer sus derechos y obligaciones, ya sea por sí mismas en el caso de las personas físicas, o por conducto de apoderados jurídicos en el caso de personas morales, éstas se establecen como la protección de intereses individuales.

Asimismo la Ley reconoce la capacidad general y la especial; la primera es la facultad que se tiene para intervenir en un contrato y adquirir la titularidad de derechos que se creen por el otorgamiento, y por capacidad especial la ley establece que es la aptitud para poder intervenir por sí en un contrato y adquirir la titularidad de derechos pero con una calidad específica de tipo personal relacionada con el bien como contenido de la prestación de dar.

Esta distinción que hace la Ley entre los tipos de capacidad reconocidos es muy importante, ya que la falta de cada una de estas trae consigo determinadas consecuencias, como es el caso de la falta de capacidad de ejercicio que trae como resultado que el contrato sea declarado con nulidad relativa, o en el caso de falta de capacidad de goce se ocasiona una nulidad absoluta además de la producción de un hecho ilícito, y en el caso de falta de capacidad especial el contrato será declarado como nulo y no producirá efectos además de que el otorgante será responsable de daños y perjuicios.

### **3.1.4.3 Ausencia de Vicios.**

Los vicios de consentimiento se consideran como las circunstancias particulares que sin suprimir al Contrato, lo dañan, por lo tanto se pueden considerar también como faltas del consentimiento.

Por lo tanto en los Contratos se requiere que los sujetos de derecho manifiesten el consentimiento exento de vicios, es decir que sea un consentimiento puro, ya que en caso de que existan estas faltas se invalidará al contrato y se obtendrá como consecuencia una nulidad relativa.

Como primer vicio del consentimiento se encuentra el error que conocido como el conocimiento inexacto que se tiene de la realidad consistente en creer cierto lo que es falso y por lo tanto falso lo que es cierto.

Existen dos tipos de errores, el primero es el de hecho, en el cual se tiene una falsa creencia de que una cosa ha sucedido o no, y el segundo error es el de derecho el cual recae en los preceptos de ley.

Para que pueda ser considerado el error como vicio del consentimiento debe recaer en el motivo determinante de la voluntad del contrato, es decir en cuanto a las calidades o composiciones físicas de la cosa, a la funcionalidad de la cosa o en su caso a la identidad de la persona que contrata.

El segundo vicio del consentimiento es el dolo, el cual se traduce en el empleo de cualquier medio legal ya sean maquinaciones, sugerencias o artificios para inducir o provocar el error y así obtener la voluntad de una persona en la formación del contrato.

Este vicio causa la nulidad relativa, si el error al que se induce recae en el motivo determinante de la voluntad del sujeto en su celebración, pero si ambas partes proceden con dolo ninguna de ellas puede reclamar la nulidad ni indemnizaciones.

En cuanto al tercer vicio de voluntad, el cual es la violencia tenemos que el artículo 1819 del Código Civil Federal indica que existe cuando se emplea fuerza física o amenazas que importen peligro de perder la vida, la honra, la libertad, la salud o una parte considerable de los bienes del contratante, de su cónyuge, de sus ascendientes, de sus descendientes o de sus parientes colaterales dentro del segundo grado.

Esta puede provenir de alguno de los contratantes o de un tercero, interesado en el contrato.

Para que pueda ser considerada como violencia tiene que existir por lo tanto un consentimiento viciado, la doctrina considera que debe de ser grave,

actual e inminente, injusta y que sea el motivo determinante de la voluntad del sujeto además de que tiene que provenir de una persona.

La violencia como vicio de voluntad va a traer consigo una nulidad relativa, misma que puede subsanarse al momento de ratificar el contrato después de que la violencia se haya descubierto.

El último vicio del consentimiento es la lesión, esta es reconocida como el perjuicio que sufre una persona de la cual se ha abusado por su estado de ignorancia, notoria inexperiencia o extrema miseria, en la declaración de un contrato, consistente en proporcionar al otro contratante un lucro excesivo en relación a lo que se obliga, es decir debe existir una clara desproporción de las prestaciones.

Este vicio se puede reconocer como una institución social la cual trata de evitar la explotación del hombre por el hombre, por lo tanto trae consigo una nulidad absoluta.

#### **3.1.4.4 Objeto Lícito.**

Debemos de recordar que el objeto es la conducta que se traduce en un dar, hacer o abstenerse de hacer, esta conducta tiene que ser posible y sobre

todo lícita, además de que los motivos y fines del contrato deben ser también lícitos, es decir que no se encuentren en contradicción con lo establecido por ley.

Los motivos son entendidos como las intenciones internas subjetivas del sujeto relacionadas directamente con la prestación; y los fines son las intenciones de destino último en que se pretende utilizar por parte del contratante la cosa objeto de la prestación.

La ilicitud por lo tanto origina la nulidad absoluta del contrato, ya que los actos serán ilícitos por contravenir una norma de carácter imperativo y en vista de que tales normas se establecen para proteger el interés común.

### **3.2 Contratos Mercantiles.**

El derecho común cambia en parte para adaptarse a las exigencias del derecho mercantil, por lo que en relación a la formación de los contratos mercantiles, se aplican las mismas normas que en materia civil.

En cuanto a los elementos de existencia y validez dado que no existe diferencia alguna en términos generales, en relación a las reglas generales de los contratos civiles, respecto a los mercantiles y tratándose de los elementos



de estos últimos contratos se sigue la misma regla señalada anteriormente, según el artículo segundo del Código de Comercio el cual indica que se aplican a los actos de Comercio las disposiciones de derecho común a falta de disposiciones.

Para poder distinguir cuando un contrato es civil o mercantil existen diversos criterios, el primer criterio a analizar se refiere a que los contratos mercantiles tienen como fin un lucro o provecho.

El segundo criterio es referente a que los contratos mercantiles son los que constituyen un acto de Comercio.

El tercer criterio nos dice que para determinar la mercantilidad del contrato se debe observar que se trate de actos realizados en masa y que además sean realizados por empresas.

Otro criterio nos habla de que se consideran como contratos mercantiles los que han sido realizados por un comerciante, o que recaiga en bienes puramente mercantiles.

Por lo tanto podemos definir al Contrato Mercantil, como el acuerdo de voluntades entre dos o más personas con el ánimo de producir consecuencias jurídicas en el campo del derecho consistentes en la creación y transmisión de

derechos y obligaciones y en donde concurren al menos alguno de los siguientes requisitos: que se tenga un fin de lucro, que una de las partes sea comerciante o que el objeto del contrato sea mercantil.

Los contratos mercantiles también se pueden clasificar al igual que los mercantiles, sin embargo atendiendo al distinto carácter de los negocios jurídicos comerciales, se utiliza una clasificación complementaria que va en base a la función económica, éstos son los contratos de cambio, de colaboración, de prevención de riesgo, de conservación de cosas, de crédito y de garantía, mismos que a continuación se desarrollan.

Primeramente tenemos a los contratos de cambio en los que se procura la circulación de la riqueza, ya sea en base al cambio de un bien por otro bien, o de un bien por un hacer.

Después tenemos a los contratos de colaboración en los cuales una parte coopera con una actividad para lograr el mejor desarrollo de alguna actividad económica.

Los contratos de prevención de riesgos son los que una parte va a cubrir a la otra las consecuencias pecuniarias de determinado riesgo.

Los contratos de custodia de cosas se van a traducir en los depósitos mercantiles.

En los contratos de crédito, una de las partes concede crédito a otra, la cual se obliga a reembolsarlo más una contraprestación, y los contratos de garantía van a estar dirigidos a asegurar el cumplimiento de determinadas obligaciones.

Es menester señalar que estos contratos presentan particularidades que dan lugar a principios generales en materia mercantil, estos son:

a) Solidaridad: en las obligaciones mercantiles se presume la solidaridad, salvo prueba en contrario, ésto es que los deudores de una obligación quedan obligados por que así se presume, ocasionando que el deudor pueda exigir el pago del crédito.

La razón principal de la solidaridad es que el acreedor tenga mayor seguridad de que pueda recuperar su crédito.

b) Onerosidad: cuando la actividad mercantil se realiza de manera profesional, es decir con el ánimo de obtener un provecho, por regla general se puede entender que existe una presunción de onerosidad, además de que los contratos mercantiles son siempre onerosos.

c) Moneda de Pago: ya que las operaciones mercantiles tienen como objeto sumas de dinero, es importante determinar cual es la moneda con la que se debe de cumplir con la obligación pactada; pese que existe la libertad de contratación la legislación establece que la moneda mercantil es el peso mexicano y con este todas las obligaciones pecuniarias se deben de pagar.

d) Términos y Mora: los términos en derecho mercantil adquieren mayor significación ya que se van a exigir con mayor rigor a causa del alto valor que se concede al tiempo para liquidar rápidamente el contrato, es decir aparecen como normas que van a garantizar la rapidez y seguridad de las relaciones mercantiles.

Los términos se computarán en días, meses y años, se entenderán los días de veinticuatro horas, los meses según el calendario y los años integrados por trescientos sesenta y cinco días, asimismo en el cómputo no se conceden términos de gracia o de cortesía.

En cuanto a la mora, tenemos que es el retardo del incumplimiento de la obligación, ya sea que fuera ocasionada por el acreedor o en su caso el deudor, esta va a ser imputable al que recae en ella, sin embargo se puede alegar el incumplimiento por causas ajenas.

La mora va a implicar el pago de intereses ya que en el comercio el acreedor no puede tener improductivo su dinero, en base a las exigencias de la vida comercial.

e) Propuesta: en los contratos mercantiles va a operar la propuesta como “La declaración de la voluntad con la cual el proponente concede a su destinatario el poder de dar vida al contrato mediante una aceptación” (VAZQUEZ DE MERCADO, 1998, 157), la cual en todo caso deberá corresponder a la propuesta, ésta puede ser expresa o mediante ejecución.

Cuando la propuesta y la aceptación coinciden el contrato mercantil se perfecciona, este perfeccionamiento puede ser entre presentes o en casos extraordinarios entre ausentes.

f) Forma: en los Contratos mercantiles opera el principio de que la libertad de las partes, es decir se pueden manifestar de la forma que les plazca, esto se debe a que en la actividad mercantil se deben de realizar de manera rápida los negocios.

Sin embargo en algunos contratos mercantiles la ley determina que se debe de manifestar el consentimiento de formas determinadas.

Además se debe de distinguir a la forma como elemento de prueba, ya que se refiere a esta meramente como elemento de creación del negocio y no como elemento de validez.

g) Lugar de Pago: la Ley mercantil determina que será en el lugar donde las obligaciones mercantiles deban de cumplimentarse, en el que se determine en base a la naturaleza del negocio o en su caso en donde las partes consideren.

h) Especie y Calidad: en el caso en que se fija en el contrato la calidad y especie del objeto, el acreedor sólo está obligado a recibir lo pactado, en los casos de que en el contrato no se fijaran estas características se entregarán objetos con especie y calidad media.

i) Cláusula Penal: en los contratos mercantiles las partes pueden exigir una de dos opciones por el incumplimiento de un contrato, la primera es el pago de una indemnización y la segunda es el de exigir el cumplimiento del contrato.

j) Prescripción: Se traduce como la falta de acción por parte del titular de derechos en los términos que la ley mercantil fija, resultado de esto que se extinga el derecho a ejercitar.

k) Capacidad: En materia mercantil se va a utilizar la capacidad de ejercicio, misma que ya fue explicada con anterioridad, en el Código de Comercio se establece que serán aplicables a los actos mercantiles las disposiciones de Derecho Civil, respecto a la capacidad de los contrayentes y de sus excepciones.

Sin embargo en cuestiones mercantiles aparte de las incapacidades que se establecen en materia civil se van a aumentar la de prohibición de ejercer el comercio en caso de los corredores, quebrados no rehabilitados e individuos condenados a sentencia firme por delitos de propiedad, además de que se circunscriben las operaciones que pueden realizar las sociedades mercantiles, agrega las taxativas impuestas por la Ley de Inversión Extranjera a ciertos actos o contratos celebrados por sociedades extranjeras.

Como se puede apreciar en el presente capítulo se analizaron los Contratos en su generalidad con sus principales características, además de que se conceptualizó a los contratos especiales, como es el caso de los contratos mercantiles.

La conclusión principal es que resulta necesario poder calificar a los contratos civiles de los mercantiles, ya que la importancia en esta distinción es determinar la aplicación del derecho sustantivo mercantil y las normas adjetivas, además de las vías procesales en caso de litigio.

Es por esta principal razón por la que resulta necesario determinar la esfera de aplicación de los Contratos Mercantiles, ya que definiendo y puntualizando con mayor precisión su naturaleza podemos determinar las diferencias que lo separan de los Contratos Civiles.

Sin embargo en lo procesal no existen diferencias importantes entre el Derecho Civil y Mercantil, ya que al estudiar con detenimiento los preceptos del Código de Comercio, se observa que algunos de ellos son repeticiones del Código Civil.



## **CAPÍTULO 4. CONTRATO DE TRANSPORTE.**

Junto con el contrato de Compraventa, se puede decir que el de Transporte es uno de los más importantes, ya que sin la actividad transportadora no podríamos imaginarnos el desenvolvimiento de las comunidades humanas, puesto que la libertad de tránsito está regulada no solo por nuestra constitución, sino también por ordenamientos legales que derivan de ésta, es necesario que nosotros como jóvenes pasantes de Derecho, conozcamos las peculiaridades en las que se desenvuelve este contrato.

Es necesario precisar que puede ser estudiado de diferentes ángulos, como es en la Legislación Civil u ordinaria, como un contrato celebrado entre particulares en el que no existe la mercantilidad, o en los Cuerpos Legales Mercantiles, ya que se configura como un contrato que es realizado por comerciantes, los cuales transportan mercancías y/o por empresas transportadoras.

Pero además en nuestra Sociedad Mexicana Moderna se abre otro parámetro el cual es la legislación de Derecho Público, en específico en su rama Administrativa, ya que el Estado con el afán de regularla, pues ha visto que se pueden obtener grandes recursos económicos, la concesiona como una Actividad de Orden Público.

Es por estas razones que en el presente trabajo se desarrollará el Contrato Mercantil de Transporte de Mercancías y Personas, con el objeto de conocerlo y poder utilizarlo en el ejercicio profesional.

#### **4.1 Contrato Civil de Transporte.**

El artículo 2646 del Código Civil Federal, señala que es un *“Contrato por el cual uno se obliga a transportar bajo su dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, si no constituye un contrato mercantil”*

#### **4.2 Contrato Mercantil de Transporte.**

El Código de Comercio no define generalmente los contratos, sólo nos dice cuando son mercantiles y deja al Código Civil la definición.

Código de Comercio: establece que serán mercantiles los transportes cuando tengan por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio y cuando siendo cualesquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente verificar transportes para el público.

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

El transporte puede ser por agua, tierra o aire, con el empleo de cualesquiera de estos medios de desplazamiento para lo cual el objeto del transporte puede ser o bien una persona o una cosa o noticia.

Un elemento característico de esta clase de contrato es que se entregan las cosas con la confianza de que serán custodiadas y entregadas, es decir, a quien transporta cosas materiales que se confían, este debe vigilar su integridad. Diferencia con el de transporte de personas en el cual ésta no se da, ya que el sujeto como ya sabemos tiene cualidades psíquicas de pensar y querer las cuales no requieren de ser custodiadas o confiadas.

#### **4.2.1 Mercantilidad del Contrato.**

La encontramos en el artículo 576 del Código de Comercio, ya que se dice que es mercantil el contrato de transporte cuando: tenga por objeto mercaderías o cualquier efecto de comercio o cuando siendo cualesquiera su

objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.

Además de la fracción VIII del artículo 75 del Código de la materia, en el cual se dice que son actos de comercio los realizados por las empresas de transporte de personas o cosas.

#### **4.2.2 Marco Jurídico.**

Como los medios de transporte son diversos, a cada modo de transporte le corresponden normas particulares, de tal suerte que nos encontramos con normas aplicables al transporte terrestre, marítimo y aéreo.

La necesidad de atender al cúmulo de tráfico y satisfacer los intereses de la comunidad, ha hecho necesario que el transporte se practique a través de la organización de grandes empresas, habiéndose llegado a considerar como un servicio público, de tal suerte que se ha hecho necesaria la intervención del Estado, sin que por ello deje de continuar siendo el contrato de transporte de naturaleza privada.

La aplicación de disposiciones sobre transportes, contenidas en las leyes de carácter administrativo, como la Ley de Vías Generales de Comunicación, sólo tiene acción en los contratos que se realizan respecto de transportes que

se efectúan en vías generales de comunicación, que regulan ferrocarriles, caminos, espacio aéreo, líneas conductoras eléctricas, electromagnéticas cuando son usadas para comunicación y rutas del servicio postal, y la Ley de Navegación regula todo lugar donde el agua sea utilizada para transportar, además de la marina mercante mexicana, actos y hechos relacionados con el comercio marítimo, así mismo la materia aérea es regulada por la Ley de Aviación Civil, pero la relación jurídica entre quien transporta y el usuario es de naturaleza privada, el vínculo que se establece por lo tanto es mercantil.

#### **4.2.3. Marco Jurídico Internacional.**

La creciente globalización en el intercambio de bienes además de la frecuencia e importancia de las transacciones internacionales sobre estos, ha abierto la necesidad de unificar el tratamiento legal del presente contrato.

En nuestro México existen distintos Tratados Internacionales que se han suscrito y ratificado, mismos que se encuentran vigentes y son base fundamental para la propuestas de la presente investigación; he aquí los mas importantes:

a) La Convención de Varsovia sobre Transporte Aéreo, vigente en nuestro país, misma que no ha sido adecuada al Código de Comercio.

b) El Convenio Interamericano para facilitar el transporte Acuático Internacional mejor conocido como el Convenio de Mar de Plata, el cual se encuentra vigente en nuestro país.

c) La Convención Interamericana sobre Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías.

#### **4.2.4 Clasificación.**

Como ya mencionamos según el medio en que se realice se clasifica en tres: terrestre, marítimo y aéreo, con el empleo de cualquiera de estos medios de desplazamiento, el objeto del transporte puede ser o bien una persona, una cosa o una noticia.

El transporte de cosas se refiere al desplazamiento en el espacio de cosas materiales que se confían a quien las transporta y debe vigilar su integridad, en lo que respecta a las personas el desplazamiento en el espacio, de sujetos que tiene cualidades psíquicas de pensar y querer y los cuales son requieren ser confiados al que los transporta para que los custodie.

Las características del Contrato de Transporte son:

- a) Es un "contrato típico": está regulado en la ley.
- b) Es un contrato nominado: tiene un nombre determinado.

- c) Es un contrato bilateral: se obliga tanto el cargador como el porteador.
- d) Es un contrato consensual: se perfecciona por el solo consentimiento de las partes.
- e) Es un contrato oneroso: ambas partes perciben las utilidades y cada parte se grava a beneficio de la otra.
- f) Es un contrato conmutativo: las obligaciones recíprocas de las partes se miran como equivalentes.
- g) Es un contrato principal: subsiste por sí mismo, sin la necesidad de otro.

#### **4.2.5 Distinción de Contratos Afines.**

a) Contrato de arrendamiento de vehículo: el titular de una empresa de transporte proporciona a otra un vehículo para que bajo control de la segunda se realicen transportes; es un contrato de arrendamiento de vehículo.

b) Contrato de mudanza: *“Es una variedad del contrato de transporte ya que el empresario de mudanzas traslada muebles de un lugar a otro, a cambio de un precio”*. (BARRERA GRAF, 1991, 571)

c) Contrato de transmisión de mensajes: ya que la transmisión solo puede ser de cosas y no de energía eléctrica, como lo marca el ordenamiento legal

aplicable, se supone que no se adecúa a la norma, sin embargo se utilizarán las normas básicas del contrato de transporte.

d) Contrato de remolque: el remolque se da cuando un vehículo aplica a otro una fuerza extraña a este, para movilizarlo de un lugar a otro; si el control queda bajo el personal del remolque se trata de remolque simple si queda bajo control del operador de transporte.

#### **4.2.6 Campos de Operación.**

Independientemente para poder determinar el campo de operación del contrato de transporte, es necesario conocer las siguientes reglas básicas:

a) Todo transportista debe proteger a los pasajeros y sus pertenencias de los riesgos.

b) Si aparecen daños en las mercancías, el porteador no será responsable si demuestra que fueron ocasionados por causa de fuerza mayor, por negligencia de la víctima, vicios o defectos ocultos.

c) La protección es mediante la contratación de un seguro de riesgo.

d) En caso de no contratar un seguro y no tener el fondo de garantía, el transportista responderá directamente de las indemnizaciones.

e) Ningún portador podrá rehusarse a prestar el servicio.



f) Todo transporte amerita la expedición de un documento que consigne las condiciones en las que se prestará el transporte.

g) Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, no declaradas como tales, podrán ser destruidas o transformadas en inofensivas por la empresa transportista, sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y perjuicios causados.

#### **4.2.6.1 Campo de Operación Terrestre.**

Establecido en el Código de Comercio en el artículo 576. Nos dice que el contrato de vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil:

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

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

#### **4.2.6.2 Campo de Operación Marítimo.**

Consignada en la legislación mercantil y en la naviera, se observa que se basa en dos principales transportes, el de las personas y de las cosas.

Respecto al transporte de personas entendemos que el contrato en el que la empresa naviera o el operador se obliga a transportar, en un trayecto previamente definido, a una persona, por agua, previo pago de una tarifa. Éste contrato debe constar en un documento denominado boleto, al portador o nominativo.

Cuando no exista una competencia efectiva en la prestación del servicio regular de transporte de personas por agua, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, previa opinión favorable de la Comisión Federal de Competencia, establecerá las bases tarifarias respectivas, éstas deberán ser máximas e incluir mecanismos de ajuste, los cuales deberán permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

El transportista es responsable de la muerte o lesiones de los viajeros por daños causados con motivo de la prestación del servicio, salvo que pruebe que el accidente no le es imputable.

El transportista es titular del privilegio y del derecho de retención sobre los equipajes y vehículos registrados derivados del contrato de pasajeros. Las acciones derivadas del contrato de transporte de personas por agua y su equipaje prescriben en el término de un año.

Así mismo en el transporte de mercancías se van a establecer las siguientes peculiaridades:

Contrato en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario.

Este contrato constará en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación.

La empresa naviera o el operador podrá limitar su responsabilidad por la pérdida o daño de las mercancías por una suma equivalente en moneda nacional de 666. 67 derechos especiales de giro, por bulto o unidad o a 2 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que resulte más alto, o en su caso, conforme se establezca en los tratados internacionales al respecto.

La fortuna del mar, “Es una vieja institución reconocida en otras legislaciones la cual dice que el buque y sus accesorios se deberán de tomar como universalidad de derecho y la consecuente limitación de responsabilidad del naviero a la fortuna del mar”. (DIAZ BRAVO, 1998, 127)

#### **4.2.6.3 Campo de Operación Aéreo.**

Por lo que se refiere al Transporte Aéreo, la necesidad de cooperación en esta materia, surgió como consecuencia del desarrollo técnico de la aviación después de la primera guerra mundial. En la conferencia de paz de París se celebró la primera convención de navegación aérea. La importancia histórica de ello fue la de reconocer la soberanía nacional en el espacio aéreo del territorio del Estado.

Se regula en la Ley de Aviación Civil y en la Mercantil, sus principales características son: para los daños a pasajeros, las indemnizaciones se sujetarán a lo dispuesto por el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, salvo por lo que se refiere al monto que será el triple de lo previsto en dicho artículo

Además, la indemnización por la destrucción o avería del equipaje de mano será de hasta cuarenta salarios mínimos. Por la pérdida o avería del equipaje facturado la indemnización será equivalente a la suma de setenta y cinco salarios mínimos.

Cuando se hayan expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave, debe reintegrarle el precio del boleto o billete de pasaje o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje, además de

ofrecerle, con todos los medios a su alcance, transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle, como mínimo y sin cargo, los servicios de comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino, así mismo pagarle una indemnización al pasajero afectado que no será inferior al veinticinco por ciento del precio

#### **4.2.6.4 Transporte Combinado.**

El transporte combinado aparece como figura jurídica en nuestra legislación, ya que como es común de que los portadores combinen entre sí los desplazamientos de las cosas.

Este transporte de personas y cosas se va a originar cuando existe combinación, cuando de común acuerdo los portadores establecen horarios, itinerarios, tarifas únicas y combinadas, expidan documentos directos, intercambien sus equipos, o ejecuten actos análogos.

Es decir, un primer transportador encomienda a portadores sucesivos la ejecución de parte del contrato de transporte, realizándose bajo un contrato único y de una sola documentación, incluso se puede y por lo general se varía de medio de transporte.

En nuestra legislación se establece que los portadores van a ser responsables solo por lo que corresponde al transporte que realizaron, sin embargo y como se desarrollará en el capítulo quinto de esta investigación se propone que sea solidaria la responsabilidad.

### **4.3 Transporte de Cosas.**

Es el contrato por el cual, un sujeto, el porteador, se obliga a transportar las cosas por cuenta de otro sujeto, el cargador, de un lugar a otro a cambio de un precio por el transporte.

Las mercancías deben ser entregadas al final del transporte al mismo cargador o a un tercero que se le designe consignatario.

#### **4.3.1 Elementos Personales.**

Porteador. El artículo 577 del Código de Comercio nos define esta figura como la persona física o una persona colectiva de naturaleza privada, es decir es el que asume la obligación de transportar los objetos, el que presta el servicio del transporte.

Sus Obligaciones se encuentran establecidas en el artículo 591 y son las siguientes:

- a) A recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenidos.
- b) A emprender y concluir el viaje dentro del plazo estipulado.
- c) A verificar el viaje.
- d) A cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad.
- e) A entregar las mercancías al tenedor de la carta de porte.
- f) A pagar, en caso de retardo que le sea imputable, la indemnización convenida.
- g) A probar que las pérdidas o averías de las mercancías, o el retardo en el viaje, no han tenido por causa su culpa o negligencia.
- h) A pagar las pérdidas o averías que sean a su cargo.

Entre sus Derechos establecidos en el artículo 591 de la Ley de la Materia encontramos los siguientes:

- a) A recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el Viaje, siempre que a virtud del convenio de transporte hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de verificar el transporte de las mercancías, descontándose lo que el porteador hubiese aprovechado por conducción de otras mercancías en el mismo vehículo;
- b) A rescindir el contrato, si comenzado el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor;

- c) A continuar el viaje, removido el obstáculo a que alude el inciso anterior, si no hiciere uso de la facultad que él consigna,
- d) A exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción.
- e) 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;
- f) A retener las mercancías transportadas, mientras no se le pague el porte;
- g) A promover el depósito de las mercancías.

Como segundo elemento personal tenemos al cargador quien es la persona que solicita al porteador el transporte, a nombre propio celebra el contrato o por cuenta de otro sin importar si es o no propietario de las mercancías, es decir, el que proporciona las cosas a transportar. El artículo 296 del Código de Comercio nos dice que para el caso de que no sea a nombre propio aun así el contrato deberá celebrarse a su nombre, es decir, que a pesar de que el comisionista obra por cuenta del comitente, el contrato deberá hacerlo a su nombre.

Sus Obligaciones estipuladas en el artículo 588 del Código de Comercio son:

- a) A entregar las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenidos;
- b) A dar los documentos necesarios;



- c) A sufrir los comisos, multas y demás penas que se le impongan por infracción de las leyes fiscales, y a indemnizar al porteador.
- d) A sufrir las pérdidas y averías de las mercancías que procedan de vicio propio de ellas o de casos fortuitos,
- e) A indemnizar al porteador de todos los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato hubiere sufrido,
- f) A remitir con oportunidad la carta de porte al consignatario, de manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga a su final destino.

Sus Derechos están en el artículo 589 de la Ley de la materia y son los siguientes:

- a) A variar la consignación de las mercancías mientras estuvieren en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al porteador
- b) A variar, dentro de la ruta convenida, el lugar de la entrega de la carga, dando oportunamente al porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando la carta de porte primitiva por otra, debiendo indicar al porteador el nuevo consignatario, si lo hubiere.

El último elemento personal es el consignatario o conocido también se le llama destinatario es el que recibe la mercancía, es designado por el cargador y su nombre aparece en la carta de porte. En el Artículo 581 fracción III nos da el contenido de la carta porte. En el artículo 589 fracción I del Código de

Comercio, nos dice que el curso del viaje puede cambiarse al consignatario, siempre y cuando se de con oportunidad la orden respectiva al porteador de que la entregue al nuevo destinatario.

Se dice que éste no es parte en el contrato, ya que para la celebración de este solo interviene el cargador y el porteador pero en el momento en que acepta la recepción de las cosas transportadas, se considera incorporado y obligado.

Por lo tanto sus Obligaciones están en el artículo 595 del Código de Comercio y son las siguientes:

- a) A recibir las mercancías sin demora, siempre que lo permita su estado y que tengan las condiciones expresadas en la carta de porte;
- b) Abrir y reconocer los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción,
- c) A devolver la carta de porte, o a otorgar en su defecto el recibo
- d) A pagar al porteador, así el porte como los demás gastos,
- e) A ejercer, dentro de 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 éste cause;
- f) A cumplir con las órdenes del cargador, dándole cuenta, sin pérdida de tiempo, de cuanto ocurra relativo a las mercancías porteadas.

Sus derechos se encuentran en el artículo 596 de la ley mercantil, y son:

a) A que mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor, se le entreguen las mercancías,

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

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

d) A todo lo demás que está prevenido en las prescripciones de este título.

#### **4.3.2 Elementos Reales.**

Entre los elementos de este contrato, tenemos el transporte de cosas, la cosa misma y el precio, mismos que se desarrollan a continuación.

a) El transporte de cosas: se establecen en la carta de porte, el precio y éste es de común acuerdo, salvo que se trate de porteadores que realicen el servicio en base a una concesión, para lo cual tiene aprobadas tarifas.

b) La cosa misma: deben de ser siempre cosas materiales y corpóreas, se debe dar una descripción en la cual se estipule la calidad, género, peso, marcas y demás signos exteriores.

c) El precio: “Es la cantidad en dinero que el porteador recibe en compensación por sus servicios”, (PUENTE Y F. CALVO, 1995, 277), es decir es la contraprestación, que siempre se pagara en dinero y es determinada o determinable, se pacta por mutuo acuerdo de las partes, o por los usos, sin embargo cuando se trata de transporte en base a una concesión se debe estar a lo establecido en la tarifa.

#### **4.3.4 Elementos Formales.**

El elemento formal lo constituye la carta de porte, el documento de embarque o la guía aérea, sin embargo de los ordenamientos legales se desprende que no es esencial para el perfeccionamiento del contrato, lo que le da el carácter de documento probatorio, y no constitutivo, ya que si es expedido al momento de la entrega se puede expedir con posterioridad.

Es decir este contrato se forma solo con la manifestación de voluntad, sin que se requiera algún documento escrito. Las razones de su utilización son

principalmente históricas ya que no existía la posibilidad de avisar al consignatario del envío de la mercancía.

La carta de porte es el título legal entre el cargador y el porteador, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que las de falsedad u error material en su redacción, deberá ser devuelta cuando el contrato se haya cumplido teniéndose por canceladas todas las obligaciones y acciones, en caso de que se extravíe se puede dar en lugar de esta un recibo que hará los mismo efectos de la devolución de la carta de porte.

Esta puede ser nominativa, a la orden o al portador, y además subrogable, contendrá nombre, apellido y domicilio del cargador y porteador, designación de efectos, precio de transporte, fecha en que se hace la expedición, el lugar de entrega al destinatario, el lugar de entrega y plazo en que ha de hacerse la entrega al consignatario, la descripción del objeto a transportar y la indemnización que haya de abonarse en caso de retardo.

Su función probatoria se extiende a: *“1. La existencia del contrato, como un reconocimiento escrito de las obligaciones contractuales, 2. A la descripción de las mercancías, salvo error material o falsedad, 3. A las demás condiciones del contrato, con la misma salvedad”*. (GARRIGES, 1993, 211)

#### **4.4 Responsabilidad Objetiva y el Seguro de Viajero.**

Como se ha establecido la responsabilidad del porteador deriva del incumplimiento por este, respecto al contrato de transporte celebrado con el pasajero, o con el cargador.

Para hacer valer el incumplimiento se va a demandar por medio de ejercitar la acción de responsabilidad objetiva y no la de incumplimiento de contrato.

Respecto al seguro de viajero, tenemos que en las diversas legislaciones que regulan al Contrato en sus diversos campos de operación se contienen normas de carácter administrativo que van a explicar la manera en como se va a aplicar el seguro de transporte tanto de personas como de cosas.

Debemos citar que en la Ley de Comunicaciones y Transportes no existe artículo aplicable al Seguro de Transporte, sin embargo supletoriamente se utilizara La Ley del Seguro, misma que en su artículo 138 únicamente establece su aplicación en los casos de transporte terrestre, comprendiendo el seguro los gastos necesarios para el salvamento de los objetos asegurados.

Es menester señalar que en la Ley de Navegación se encuentra establecido en el artículo 104 que la responsabilidad en el caso del seguro

marítimo se va a restringir únicamente a una suma equivalente en moneda nacional de 666. 67 derechos especiales de giro, por bulto o unidad o a 2 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, cualquiera que resulte más alto, o en su caso, conforme se establezcan en los tratados internacionales al respecto

En lo que respecta al Código de Comercio y a la Ley de Aviación Civil, encontramos que no existe un artículo en específico que nos hable de la responsabilidad en caso del seguro de transporte.

Ahora bien, otro punto importante para resaltar es el tiempo con el que se cuenta para exigir el pago de indemnizaciones, va a variar dependiendo la norma administrativa en la que se encuadre el sujeto, tenemos que destacar que en el Código Civil Federal en su artículo 2657 se establece que el tiempo para llevar a cabo la acción que nace del transporte, sea en pro o contra del porteador no podrá durar mas de seis meses a partir de concluido el viaje.

En nuestra Ley de Aviación Civil encontramos en el artículo 66 tercer párrafo que las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en un año a partir de la fecha de los hechos que les dieron nacimiento o, en su defecto, de la fecha de iniciación del viaje prevista en el contrato de transporte.

En lo que respecta a la Ley de Navegación en su artículo 103 ultimo párrafo hallamos que las acciones derivadas del transporte por agua mediante conocimiento de embarque prescribirán en doce meses, contados a partir de que la mercancía fue puesta a disposición del destinatario o de que la embarcación llevo a sus destino.

Debemos citar que en la Ley de Comunicaciones y Transportes y en nuestro Código de Comercio no existe artículo que se refiera a la prescripción de la acción anteriormente citada.

#### **4.5 Causas de Terminación.**

Rescisión. De hecho antes de emprenderse el viaje, o durante su curso, si sobreviniere algún suceso de fuerza mayor que impida verificarlo o continuarlo, como: declaración de guerra, prohibición de comercio, o no cubriere el porte al contado.

Voluntad del cargador. Lo puede rescindir antes o después de comenzarse el viaje, pagando en primer caso al porteador la mitad, y en segundo la totalidad del porte.



Cumplimiento del Objeto. Es decir que se haya transportado debidamente a las personas y a las cosas.

A lo largo del presente capítulo se han estudiado las particularidades del Contrato de Transporte en sus múltiples modalidades, analizándose las particularidades con las que cuenta cada tipo de operación, es decir las normas administrativas que van a determinar la forma en que se realizara la aplicación del presente Contrato, destacando que en esta diversidad legislativa deben existir normas que se deben derogar ya que no se aplican.

Como sabemos nuestro México es uno de los países que cuentan con mayor número de legislaciones, regulando la mayoría de las actividades humanas, es por eso que pone especial énfasis en lo que respecta al transporte tanto de personas como de mercancías, ya que ésta es una actividad que ha permitido desde el inicio de las sociedades el desarrollo económico de los Estados.

## **Clasificación del Estudio.**

Para establecer la importancia del presente trabajo de investigación es necesario establecer su justificación desde tres principales aspectos:

En lo personal me interesa el presente tema por que la Rama del Derecho Mercantil siempre ha sido una materia que me ha parecido atrayente, ya que se encuentra en constante modificación y además de que es la base de las relaciones económicas de nuestro país, asimismo en la elaboración de este proyecto me involucraré en los actos y contratos mercantiles, aumentando mi cultura general y legal del mundo.

En el aspecto profesional, este tema me va a servir para acreditar la materia de requisito de titulación, y ya que la actividad transportadora es regulada por nuestra Constitución es necesario que como estudiante de Derecho conozca sus características, además con la reforma que se pretende respecto a la unificación y complementación del presente Contrato de Transporte, busco mejorar y actualizar el Derecho en su Rama Mercantil, colocándolo a la par con otras legislaciones de otros países, siguiendo la tendencia del Derecho a la internacionalización.

Y por último el aspecto social del contrato mercantil de transporte es uno de los contratos mas importantes, ya que regula la actividad transportadora,

misma que ha permitido desde el inicio de las sociedades el desarrollo económico de los Estados, por lo tanto la reforma en la regulación jurídica de este contrato es un gran avance a la sociedad mexicana, ya que la pondrá a la par con otras legislaciones internacionales, actualizando el Código de Comercio en el apartado del transporte mercantil brindando mayor seguridad jurídica a los contratantes.

### **Objetivos Generales y Particulares.**

El objetivo general es analizar la importancia de la complementación y unificación de las distintas normas del Contrato de Transporte en un solo ordenamiento mercantil.

Y los objetivos particulares son:

- a) Describir la importancia del contrato de transporte en la sociedad.
- b) Determinar la naturaleza jurídica del contrato de transporte.
- c) Describir la problemática en la que se encuentra el contrato de transporte ya que no contempla el transporte aéreo de personas y cosas.
- d) Analizar la responsabilidad en el transporte combinado de mercancías.
- e) Determinar si es factible regular el transporte aéreo de personas y cosas.

### **Hipótesis de investigación.**

Asimismo, se utilizaran como hipótesis las siguientes:

¿Es necesaria la complementación y unificación de las normas del contrato de transporte? Sí por que traería la actualización del Contrato Mercantil de Transporte, ya que se incluiría el transporte aéreo de personas y cosas.

## **Metodología.**

Por lo que respecta a la metodología que se utilizó en el presente trabajo de tesis, es el correspondiente al tipo de investigación documental con ayuda de los métodos analíticos, inductivos e interpretativos, auxiliándome de las técnicas de investigación documental y con instrumentos como fichas bibliográficas y de campo.

## **CAPÍTULO 5.- LA REGULACIÓN JURÍDICA DEL CONTRATO MERCANTIL DE TRANSPORTE DEBE UNIIFICARSE EN UNA SOLA LEGISLACIÓN.**

En el presente capítulo se desarrollará lo concerniente al Marco Teórico del Contrato de Transporte, para así poder identificar la problemática en la que se encuentra, y con ello llegar a conclusiones acertadas y una propuesta coherente con la investigación hecha.

Es importante resaltar la importancia que tiene el Contrato de Transporte en la sociedad Mexicana y en el mundo, ya que permite el desarrollo tanto económico, político y social y el que nos importa en este trabajo de investigación es el desarrollo Jurídico.

Por lo tanto se puede afirmar que en nuestra sociedad Mexicana ha influido de manera sustancial el desarrollo del sector de los servicios de Transporte tanto de personas como de cosas, ya que al poder llevar mercancías de un lugar a otro, asimismo de personas, permitiendo un mayor intercambio comercial.

En este sentido, el transporte es una actividad económica prioritaria que coadyuva a la integración regional, a la ejecución de programas turísticos y a las políticas industriales y de comercio exterior, al constituirse como medio de transporte rápido y seguro.

En nuestro México este intercambio se observa desde la época Prehispánica, en la cual era muy rudimentario y se hacía de forma terrestre y marítima.

En lo que respecta a la Época Colonial se puede observar un gran desarrollo en el transporte marítimo ocasionado por la gran cantidad de movimientos comerciales tanto de personas como de cosas de la Nueva América, al igual se dio auge al transporte terrestre ya que se vio la necesidad de crear caminos transitables.

En el México Independiente se ve un gran avance en cuestión de la del tránsito terrestre, ya que aparece el Ferrocarril como medio de transporte con lo que se abren nuevas posibilidades en el comercio nacional e incluso internacional.

Sin embargo, una época clave para el tránsito de mercancías es la del México Revolucionario en la que el vehículo de motor permite la circulación de manera mas eficaz y rápida en el territorio nacional.

Es menester señalar que en la época de nuestro México Contemporáneo va a surgir el transporte Aéreo, mismo que tiene gran importancia para esta investigación ya que intentamos reformar lo concerniente a este contrato.

Para poder entender la necesidad de reformar el Contrato de Transporte es necesario establecer que a más de 100 años de la publicación de nuestro actual Código de Comercio los diferentes contratos que contiene han sido olvidados, puesto que se han originado nuevas relaciones comerciales pero se siguen utilizando antiguas figuras jurídicas, sin que el marco legal de éstas sea adecuado a los nuevos fenómenos sociales que se suscitan.

Además surge la necesidad de unificar criterios en normas tanto Administrativas como Civiles con el objetivo de promover mayor protección a los elementos personales del Contrato, dándoles así condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia, y que corresponda al contenido de los Tratados Internacionales aplicables a la materia.

Ahora bien ya que hemos descrito la importancia que tiene el Contrato de Transporte es necesario definir su naturaleza jurídica para lo cual nos permitimos transcribir el concepto que establece el Código Civil Federal en su artículo 2646 el cual a la letra dice *“El contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire, a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos; si no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes”*.



Por lo que con un simple análisis podríamos interpretar que se trata de un Contrato de naturaleza Civil, ya que cuenta con las características establecidas en la legislación de Derecho Común.

Sin embargo al observar lo que establece el Código de Comercio en su artículo 576, que a la letra dice *“El contrato de transportes por vías terrestres o fluviales de todo género se reputara mercantil: I. Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos del comercio; II. Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público”*.

Ahora bien, ya que se han señalado los dos artículos anteriores se procede a realizar un análisis jurídico para determinar su naturaleza jurídica.

Primeramente se puede inferir que en virtud de la especulación comercial que persigue una empresa al momento de transportar personas y cosas se considera un contrato de naturaleza mercantil.

Como segundo punto tenemos que el Empresario o porteador en este caso es una persona a la cual se le considera que realiza del comercio su actividad habitual, asimismo se debe recordar que en el caso del transporte de mercancías éstas se encuentran en el comercio, por lo tanto se da nuevamente la mercantilidad en el Contrato de Transporte.

Otro aspecto importante que debemos considerar es el Acto de Comercio que analizamos en capítulos anteriores y mismo que en nuestro actual Código de Comercio se encuentra enlistado en el artículo 75 fracción VIII en el cual nos dice que: “La ley reputa actos de comercio. Fracción VIII. Las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua; y las empresas de turismo”, por lo tanto su naturaleza nuevamente se instituye como mercantil.

Por lo tanto al realizar un análisis jurídico de los dos artículos anteriores y en base a la comparación de reglas que nuestra legislación contiene podemos concluir que todos los Contratos de Transporte son de naturaleza totalmente Mercantil.

Es menester señalar que en nuestro Código de Comercio al definir lo que es un Contrato de Transporte no se hace mención del Transporte Aéreo tanto de personas y cosas, ya que como hemos mencionado con anterioridad al momento de la creación de nuestra actual legislación mercantil, el transporte en su campo de acción aéreo no existía y por lo tanto no era necesaria una regulación de éste.

Pero como hemos mencionado en el capítulo primero, en México es uno de los principales transportes ya que va a traer consigo un mayor crecimiento económico, por lo tanto creemos en la necesidad de adecuar la legislación

mercantil para que se incluya también el Transporte Aéreo de personas y cosas.

Asimismo servirá para actualizar la legislación en materia mercantil y estar a la par con otros países en los que es considerado de manera mercantil ya que en nuestro país pese a que notoriamente cuenta con características que le dan su mercantilidad, es considerado como un Contrato de naturaleza administrativa, ya que como lo establece el artículo 49 de la Ley de Aviación Civil que a la letra dice es: *“El contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio”*.

Por lo tanto de este artículo se puede inducir que es un Contrato Administrativo ya que aparece la figura del concesionario el cual es una figura de derecho publico la que va a prestar en este caso el servicio de transporte, sin embargo dicha relación entre pasajero y prestador de servicio es de naturaleza meramente mercantil ya que se busca un fin de lucro además de que es una empresa la que presta el servicio, con lo cual adquiere el carácter de contrato mercantil.

Además de que debemos señalar que en países como Italia o Guatemala se da un trato unitario al transporte, y se tienen contemplados los tres campos de operación en los que se utiliza el contrato.

A la par se debe de mencionar que México tiene firmados distintos Tratados Internacionales en los cuales se establecen las características con las que tiene que contar dicho contrato, por lo tanto es otra razón válida para que se adecúe de manera íntegra la legislación nacional a la internacional.

Por lo tanto una de las propuestas es que se establezca el Transporte aéreo tanto de personas como de cosas, en el artículo 576 de la Ley Mercantil de la Materia.

La base de esta propuesta es brindar mayor seguridad jurídica tanto a los usuarios nacionales como internacionales, para así lograr la eficacia de este contrato.

Asimismo en nuestra legislación se contempla que la responsabilidad en el caso del transporte combinado sólo recae en el porteador primario ya que como lo establece el artículo 577 del Código de Comercio, que a la letra dice *“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 último porteador tendrá la obligación de entregar la carga al consignatario”.*

Es decir, el primer porteador tiene capacidad para poder contratar con un segundo porteador, con lo cual pierde ese carácter y se convierte en cargador, cuando a su vez se da esa contratación para la conducción de mercancías se origina un segundo contrato con identidad propia; en resumen en nuestra legislación mercantil solo admite la responsabilidad personal.

Sin embargo se considera primordial que por tratarse de un contrato mercantil y ya que este va a tener intrínseca una obligación de naturaleza mercantil debe operar la característica de la solidaridad en la que se permita que puedan responder todos los que intervengan como elementos personales, ya que se pretende que el sujeto que contrata tenga la seguridad de que las mercancías que envía de un punto a otro sean entregadas de la forma en que se estipuló y que si les ocurre algún daño tengan en contra de quien ejercer la acción pertinente.

Además sirven de fundamento las diferentes legislaciones extranjeras en las que se reconoce la responsabilidad solidaria en el transporte combinado como es el caso del Código de Comercio vigente en la República de Guatemala el cual en su artículo 797 que a la letra señala: *“Si en un contrato de transporte intervienen dos o mas porteadores cada uno responderá dentro del ámbito de*

*su respectiva ejecución. Si se pacta un transporte combinado, se expedirá un documento único y los portadores serán, solidariamente responsables de la ejecución del contrato.”*

Es decir el primer porteador va a celebrar un contrato con un segundo porteador para la conducción de mercancías, con lo cual se va a originar un contrato subordinado al primero, y va a producir una relación jurídica tanto con el cargador como con los portadores intermedios, por lo tanto se va a presumir la solidaridad en las obligaciones.

Asimismo se confirma el criterio antes expuesto en el artículo 14 de la Convención Interamericana sobre contrato de transporte Internacional de Mercadería por carretera ya que el mencionado artículo establece: *“En caso de transporte acumulativo el transportador inicial y final serán solidariamente responsables ante el cargador, el consignatario y el titular del conocimiento de embarque, independientemente del lugar en que se produzca el daño, avería o pérdida o se hubiere ocasionado la demora o falta de entrega”*, es menester señalar que este Tratado Internacional fue firmado y ratificado por nuestro país, con lo cual contrae la obligación de adecuar sus normas nacionales.

Continuando con el análisis hecho a la legislación mercantil referente al Contrato de Transporte, identificamos que en lo que respecta a la carta de porte como documento probatorio no contiene el valor declarado de las mercancías

con lo que se deja al libre arbitrio de los contratantes estipularlo, sin embargo consideramos que tiene que establecerse como un requisito básico, ya que es el que sirve de base para determinar la cuantía a la que asciende la responsabilidad de los daños que se pueden ocasionar.

Ahora bien como se analizó en el capítulo anterior no se establece un criterio uniforme respecto al Seguro de Transporte por eso propongo que se tome en cuenta lo estipulado en el artículo 138 de la Ley del Seguro que a la letra dice: *“Podrán ser objeto del contrato de seguro contra los riesgos de transporte todos los efectos transportables por los medios de locomoción terrestre”*, es menester señalar que se deberá ampliar a los campos de operación marítimos y aéreos.

Ahora bien consideramos necesario, que se establezca en el Código de Comercio que en la pérdida o avería de las mercancías en los casos que la empresa no sea responsable, no se le privará del derecho al importe íntegro del flete por el transporte que hubiera efectuado.

Asimismo como se estableció en el capítulo anterior que no existe un criterio uniforme en lo que respecta al tiempo con el que se cuenta para poder realizar las acciones derivadas del Contrato de Transporte, es por esto que propongo se adecue en el Código de Comercio un término de un año a partir de que el destinatario recibió la mercancía, o en su caso, concluyó su viaje.

También se pudo observar que no se determina en qué vía se desarrollará el procedimiento para la venta de las mercaderías, ya que cada empresa va a determinar en base a sus reglamentos el periodo en el que se van a guardar en el almacén, nos dice la ley de la materia que si nadie se presenta a reclamarlos se pondrán a disposición de la autoridad judicial para que las venda y se puedan cubrir las responsabilidades que se originaron con motivo de la conducción y demás obligaciones impuestas, con lo cual se deja abierto la forma en que debe de actuar el particular.

Por lo tanto y ya que no existe controversia alguna entre partes, se debe tramitar mediante diligencias de jurisdicción voluntaria, ya que mediante el procedimiento aludido se va a autorizar a una persona para que efectúe la venta de bienes que no le pertenecen, además de que se intentará respetar la garantía de audiencia establecida en el artículo 14 de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos.

Asimismo se debe de establecer el lugar físico donde se lleva a cabo el procedimiento y conforme a lo establecido en la Convención y Protocolo adicional para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, en la cual establece en su artículo 28 el lugar para llevar a cabo el ejercicio de la acción, manifestando que será a elección del demandante en el territorio de alguna de las partes contratantes, o bien ante el tribunal del



domicilio del transportador, asiento principal de su negocio, del lugar en donde tenga una oficina por conducto de la cual se haya efectuado el contrato, o bien ante el tribunal del lugar del destino. Por lo tanto el procedimiento se regirá por la Ley del Tribunal que conozca del caso.

Ahora bien ya que se han descrito las diferentes reformas que se plantean respecto al Contrato de Transporte es necesario que pasemos a las conclusiones en concreto y a la propuesta a realizar.

## **CONCLUSIONES.**

1.-El transporte de personas y de cosas es una herramienta fundamental para el desarrollo de la sociedad.

2.-La naturaleza jurídica del Contrato de Transporte es Mercantil, ya que se encuentra en las condicionantes establecidas por la ley, además de aparecer como un acto de comercio de manera enunciativa.

3.-El contrato de transporte en el Código de Comercio vigente no contempla el campo de operación aéreo por cuestiones históricas por lo tanto se tiene que reformar el artículo 576 del actual Código de Comercio.

4.-Como se ha establecido el Contrato de Transporte se encuentra regulado en diversas legislaciones, dependiendo el campo de operación que se utilice, tenemos que en el caso de transporte terrestre se utilizara la Ley General de Vías de Comunicación, en el transporte Aéreo la Ley de Aviación Civil y en el transporte marítimo, La Ley de Navegación.

5.-Ahora bien en las distintas leyes administrativas anteriormente mencionadas existen muchas contradicciones, como las que se manifestaron en el capítulo anterior es por eso la necesidad de unificar los criterios, y establecerlos en el Código de Comercio.

6.-En cuanto a las obligaciones y derechos con que cuentan las partes del contrato se establecen de manera uniforme en el Código de Comercio, resaltando que en las leyes Administrativas se van a establecer los derechos y obligaciones que van a ser aplicables a cada campo de operación.

7.-La responsabilidad de los sujetos en el transporte combinado debe ser solidaria en base a la calidad del contrato.

8.- En la Carta porte en cualquiera de sus manifestaciones se debe establecer como requisito el valor declarado de las mercancías.

9.- Actualmente no existe en el Código de Comercio el Seguro de Transporte para los tres campos de operación en los que opera el Contrato de Transporte, es por eso que propongo se reforme un artículo conforme a la Ley del Seguro.

10.-Asimismo se establecerá en el Código de Comercio que en la pérdida o avería de las mercancías en los casos que la empresa no sea responsable, no se le privará del derecho al importe íntegro del flete por el transporte que hubiera efectuado.

11.-El Código de Comercio debe establecer el término para hacer valer la indemnización en lo que se refiere al transporte, para lo que propongo sea de un año a partir de que el destinatario recibió la mercancía, o en su caso, concluyo su viaje.

12.-Se debe establecer el procedimiento judicial para el caso señalado en el artículo 603 del Código de Comercio, siendo este el de Jurisdicción Voluntaria ya que se va a autorizar a una persona para que efectúe la venta de bienes que no le pertenecen, ya que no existe conflicto entre las partes.

14.-Asimismo se debe establecer conforme al Convenio de Varsovia el lugar donde se realizará el procedimiento judicial, y la ley competente.

## **PROPUESTA.**

Se debe considerar al Contrato Mercantil de Transporte como un contrato típico, mismo que es considerado como una fuente originaria de determinadas obligaciones y derechos especiales.

Como se manifestó con anterioridad el Contrato de Transporte cuenta con naturaleza meramente mercantil, por eso este contrato va a regular las relaciones en particular entre los transportistas, y los elementos personales que intervengan en él, por lo tanto proponemos establecer las normas mínimas en materia mercantil que deben adicionarse al presente contrato, con el objetivo de garantizar una mayor seguridad jurídica y agilidad procesal en el caso de controversias; asimismo debemos manifestar que en el caso de las situaciones que surjan en materia administrativa, se resolverán atendiendo a la norma administrativa en particular que le corresponda.

Es por eso que proponemos se modifiquen distintos artículos de Código de Comercio en lo referente al Contrato de Transporte, para que se actualice y se encuentre a la par con legislaciones internacionales, además de que se evite la reglamentación tan superficial con la que cuenta el presente contrato, para que se realice una reglamentación adecuada que corresponda al objeto del Contrato Mercantil de Transporte.

En atención a las conclusiones manifestadas en el subtema anterior, estableceremos las normas mínimas que se deben adicionar en el Código de Comercio, siendo estas las siguientes reformas:

Primeramente se contemplará el Campo de Operación Aéreo, mismo que no había sido regulado por cuestiones históricas.

### ***Título Décimo***

#### ***De los transportes por vías terrestres, fluviales o aéreas.***

##### ***Capítulo I del contrato mercantil de transporte.***

*Artículo 576. El contrato de transportes por vías terrestres, fluviales o aéreas de todo género se reputará mercantil:*

*I. Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos del comercio;*

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

Atendiendo a la situación del transporte combinado proponemos se reforme el artículo 577 del Código de Comercio, para que se establezca la responsabilidad solidaria que es una particularidad de los contratos en materia mercantil.

*Artículo 577. En caso de transporte combinado el transportador inicial y final serán solidariamente responsables ante el cargador, el consignatario y el titular de la carta de porte, independientemente del lugar en que se produzca el daño, avería o pérdida o se hubiere ocasionado la demora o falta de entrega.*

Ahora bien, en el artículo 581 del Código de Comercio no se establece la obligación de manifestar en la carta de porte el valor de las mercancías, mismo que consideramos que se debe establecer, ya que es el requisito básico para determinar la cuantía a la que ascenderá la responsabilidad de los daños que se puedan ocasionar; por lo tanto propongo se reforme el artículo en cuestión de la siguiente manera:

*Artículo 581. El portador de mercaderías o efectos deberá extender al cargador una carta de porte, de la que este podrá pedir una copia. En dicha carta de porte se expresarán:*

*I. El nombre, apellido y domicilio del cargador;*

*II. El nombre, apellido y domicilio del porteador;*

*III. El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los efectos, o si han de entregarse al portador, de la misma carta;*

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

*V. El precio del transporte;*

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

*VII. El lugar de la entrega al porteador;*

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

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

*X. El valor declarado de las mercancías.*

Se adiciona al artículo 602 el derecho de la empresa transportista a recibir el flete integro del transporte en los casos en que la pérdida o avería de los bienes no le sean imputables.

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

En caso de pérdida o avería de las mercancías en los casos que la empresa no sea responsable, no se le privará del derecho al importe integro del flete por el transporte que hubiera efectuado.

Ya que en el Código de Comercio y en las diferentes leyes administrativas no se establece un criterio para el Seguro de Transporte,



propongo se adicione un nuevo artículo para obligar a los elementos personales a contratar un Seguro, que cubra los riesgos del transporte.

*Artículo 602. Bis. Los objetos deberán contar con un seguro contra los riesgos de transporte, por medios de locomoción terrestre, marítima o aérea.*

En los casos de los bienes que son depositados en los almacenes y no son reclamados por persona alguna, el Código de Comercio no establece en su artículo 603 cuál es el procedimiento a llevar para realizar la venta de los bienes, por lo tanto proponemos sea mediante diligencias de Jurisdicción Voluntaria, adicionando así una última parte en el artículo anteriormente mencionado, para establecer el procedimiento de Jurisdicción Voluntaria.

*Artículo 603. Si los efectos depositados en los almacenes de la empresa durasen en ellos el termino que fijen sus reglamentos, y dentro del mismo nadie se presentare a reclamarlos, los pondrán a disposición de la autoridad judicial del lugar para que se vendan de forma que baste a cubrir las responsabilidades que sobre ellos pesaren con motivo de su conducción, y con el resto se cumplan las obligaciones impuestas para esos casos por derecho. Todo lo anterior se tramitará conforme a lo establecido en el Código Federal de Procedimientos Civiles en el titulo relativo a la Jurisdicción voluntaria.*

La siguiente norma mínima que se debe establecer, expondrá el lugar para llevar a cabo las acciones derivadas del contrato de transporte, tomando en cuenta el Convenio de Varsovia, por lo cual se adiciona el siguiente artículo que a la letra dice:

*Artículo 603. Bis. La acción deberá ser llevada, a elección del demandante, en el territorio de una de las partes contratantes, bien sea ante el Tribunal del domicilio del transportador, del asiento principal de su negocio, del lugar en donde se tenga una oficina por conducto de la cual se haya efectuado el contrato, o bien ante el Tribunal del lugar de su destino.*

Además se adicionara el artículo 604 bis al Código de Comercio, en el cual se establece un criterio uniforme para que se pueda realizar las acciones derivadas del Contrato de Transporte, quedando el artículo de la forma siguiente:

*Artículo 604. Bis. La acción que nace del transporte, sea en pro o contra del porteador no podrá durar más de un año a partir de concluido el viaje.*

## **BIBLIOGRAFÍA.**

1. **BAEZ MARTINEZ**, Roberto. “Manual de Derecho Administrativo”, Ed. Trillas. (1991) México.
2. **BARRERA GRAF**, Jorge. “Derecho Mercantil”, Ed. Universidad Nacional Autónoma de México. (1991) México.
3. **BARRERA GRAF**, Jorge. “Temas de Derecho Mercantil”, Ed. Instituto de Investigaciones Jurídicas. (1983) México.
4. **CARDOSO**, Ciro. “México en el siglo XIX (1821-1910)”, Ed. Nueva Imagen. (1984) México.
5. **CERVANTES AHUMADA**, Raúl. “Derecho Mercantil, Primer Curso”, Ed. Herrero S.A. de C.V. (1990) México.
6. **DIAZ BRAVO, Arturo**. “Contratos Mercantiles” Ed. Harla. (1998) México.
7. **GARRIGES**, Joaquín. “Curso de Derecho Mercantil”, Ed. Porrúa. (1993) México.

8. **ISLAS RIVERA**, Víctor. “Estructura y desarrollo del sector de transporte en México”. Ed. El Colegio de México. (1992) México.
9. **PENICHE LOPEZ**, Edgardo. “Introducción al Estudio del Derecho”, Ed. Porrúa. (1995) México.
10. **PEREZNIETO CASTRO**, Leonel. “Introducción al Estudio del Derecho”, Porrúa. (1995) México.
11. **PUENTE Y F., CALVO**, Octavio. “Derecho Mercantil”, Ed. Banca y Comercio. (1985) México.
12. **RUIZ DE CHAVES Y SALAZAR**, Salvador. “Importancia Jurídica y Práctica de los Contratos Civiles”, Ed. Porrúa (1991) México.
13. **SOTO ALVAREZ**, Clemente “Prontuario de Derecho Mercantil”, Ed. Limusa. (1995) México
14. **TREVIÑO GARCIA**, Ricardo. “Contratos Civiles y sus Generalidades” Tomo I, Ed. Font, S.A. (1982) Guadalajara Jalisco.
15. **Varios**. “Centenario del Código de Comercio” Ed. Universidad Nacional Autónoma de México. (1991) México.

16. **VAZQUEZ DE, MERCADO**, Oscar. “Contratos Mercantiles”, Ed. Porrúa.  
(1998) México.
17. **ZAMORA Y VALENCIA**, Miguel Ángel. “Contratos Civiles”, Ed, Porrúa.  
(2000) México.
18. “Enciclopedia Hispánica”. Ed. Macromedia. (1993) México.
19. “Enciclopedia de México”. Ed. Grand McCall. (1996) México.
20. Código de Comercio vigente en la República de Guatemala.
21. Código de Comercio vigente en la República Mexicana.
22. Código Civil Federal vigente en la República Mexicana.
23. Ley de Aviación Civil para la República Mexicana.
24. Ley de Navegación para la República Mexicana.
25. Ley General de Vías de Comunicación para la República Mexicana.
26. Convención y Protocolo adicional para la Unificación de ciertas reglas de  
Transporte Aéreo.