



320809
7
2ej

UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO.

CAMPUS TLALPAN

ESCUELA DE DERECHO

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO

"INDEMNIZACIÓN EN MATERIA DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL"

TESIS QUE PRESENTA.

JULIO CESAR LANDAVERDE ANAYA

PARA OBTENER EL TÍTULO DE.
LICENCIADO EN DERECHO

ASESOR DE TESIS:

LIC. JOAQUIN CAMACHO LAZO DE LA VEGA

MEXICO, D.F.

1999.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A MIS PADRES:

RAUL LANDAVERDE VELAZQUEZ (Q.E.P.D.)

PAULA ANAYA VDA. DE LANDAVERDE.

*GRACIAS DE TODO CORAZÓN POR SU
AMOR Y COMPRENSIÓN Y EL APOYO
PARA ENFRENTAR LA VIDA.*

A MIS HERMANOS:

MARCO. YUMA, SANDRA, MARTHA Y KARLA.

*POR LA UNIÓN QUE NOS CARACTERIZA
Y QUE EL PASO DEL TIEMPO NO LA DAÑE.*

A MI ESPOSA E HIJOS:

ELIZABETH ROMERO DE LANDAVERDE

MARIA FERNANDA Y JULIO CESAR

POR EL CARIÑO BRINDADO Y SU

ESPIRITU DE CONFIANZA PARA

REALIZAR MIS METAS.

CON PROFUNDO RESPETO:

AL DR. LUIS ROMERO GARCIA

POR SUS SABIOS CONSEJOS Y

BRINDARME SU APOYO Y CONFLANZA.

A MI UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO

A MIS PROFESORES:

*POR TRANSMITIRME SUS
CONOCIMIENTOS EN ESPECIAL
AL LIC. FLAVIO A. OJEDA VIVANCO*

AL LA DOCTORA:

BEATRIZ LOPEZ JIMENEZ

*POR SU DESINTERESADA COLABORACIÓN
EN LA DIRECCIÓN DE ESTA TESIS.*

SRA. ELDA MIREYA MOLINA GUIZAR.

**POR SU GRAN PARTICIPACIÓN PARA
LA ELABORACION DE LA PRESENTE.**

**A MIS COMPAÑEROS Y AMIGOS:
LIC. FERNANDO GOMEZ CHABERT
LIC. JESUS GASCA MUÑOZ
LIC. RAMON ALVAREZ OCHOA
LIC. JORGE RENE GUILLEN SOLIS
LIC. CARLOS RUIZ CERVANTES
LIC. VICTOR MANUEL RUIZ CERVANTES
SR. SALVADOR IGLESIAS MERCADO
SR. FRANCISCO LANDAVERDE VELAZQUEZ (Q.E.P.D.)**

	<i>PAG.</i>
<i>INTRODUCCION</i>	<i>1-III</i>
<i>ANTECEDENTES</i>	
<i>1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS</i>	<i>2</i>
<i>1.1.1 ÉPOCA PREHISPÁNICA</i>	<i>2</i>
<i>1.1.2 ÉPOCA COLONIAL</i>	<i>3</i>
<i>1.1.3 ÉPOCA DE INDEPENDENCIA</i>	<i>7</i>
<i>1.1.4 ÉPOCA CONTEMPORÁNEA</i>	<i>9</i>
<i>1.2 ANTECEDENTES JURÍDICOS</i>	<i>10</i>
<i>1.2.1 JERARQUÍA DEL ORDEN JURÍDICO MEXICANO</i>	<i>10</i>
<i>1.2.2 ADECUACION JURÍDICA SOBRE EL TEMA DE PASAJEROS Y CARGA</i>	<i>11</i>
<i>1.2.3. LEGISLACIÓN VIGENTE DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA</i>	<i>12</i>

CAPÍTULO II

	<i>PAG.</i>
<i>2.1 EL CONTRATO DE TRANSPORTE</i>	<i>15</i>
<i>2.2 CLASIFICACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE</i>	<i>17</i>
<i>2.2.1 CONTRATO CONSENSUAL EN OPOSICIÓN A REAL</i>	<i>17</i>
<i>2.2.2 CONTRATO CONSENSUAL EN OPOSICIÓN A FORMAL</i>	<i>18</i>
<i>2.2.3 CONTRATO BILATERAL</i>	<i>19</i>
<i>2.2.4 CONTRATO ONEROSO</i>	<i>19</i>
<i>2.2.5 CONTRATO CONMUTATIVO</i>	<i>20</i>
<i>2.2.6 CONTRATO DE EJECUCIÓN DURADERA</i>	<i>20</i>
<i>2.2.7 CONTRATO DE FINALIDAD ECONÓMICA</i>	<i>20</i>
<i>2.3 ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE</i>	<i>21</i>
<i>2.3.1 ELEMENTOS PERSONALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE</i>	<i>21</i>
<i>2.3.2 ELEMENTOS REALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE</i>	<i>28</i>
<i>2.3.3 ELEMENTOS FORMALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE</i>	<i>29</i>
<i>2.4 CONCEPTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL</i>	<i>36</i>

CAPITULO III

	<i>PAG.</i>
<i>3.1 GENERALIDADES DEL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO FEDERAL</i>	<i>38</i>
<i>3.1.1. LEGISLACIÓN APLICABLE</i>	<i>39</i>
<i>3.1.2 VÍAS GENERALES DE COMUNICACION</i>	<i>39</i>
<i>3.1.3 CAMINOS O CARRETERAS</i>	<i>40</i>
<i>3.1.4 PUENTES Y DERECHOS DE VÍA</i>	<i>40</i>
<i>3.1.5 JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA</i>	<i>43</i>
<i>3.1.6 TIPOS DE CAMINO</i>	<i>44</i>
<i>3.1.7 SEÑALES</i>	<i>49</i>
<i>3.1.7.1 SEÑALES PREVENTIVAS</i>	<i>49</i>
<i>3.1.7.2 SEÑALES RESTRICTIVAS</i>	<i>52</i>
<i>3.1.7.3 SEÑALES INFORMATIVAS</i>	<i>55</i>
<i>3.1.8 MEDIOS DE TRANSPORTE (VEHICULOS)</i>	<i>61</i>
<i>3.1.9 CONCESIÓN</i>	<i>66</i>
<i>3.1.9.1 CONCEPTO</i>	<i>66</i>
<i>3.1.9.2 ELEMENTOS DE LA CONCESIÓN</i>	<i>67</i>
<i>3.1.10 PERMISOS</i>	<i>70</i>
<i>3.1.11 TERMINO DE LA CONCESIÓN</i>	<i>71</i>
<i>3.1.12 TERMINACION DE PERMISOS</i>	<i>74</i>
<i>3.1.13 MODALIDADES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL</i>	<i>75</i>
<i>3.1.13.1 SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS</i>	<i>76</i>
<i>3.1.13.2 SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE TURISMO</i>	<i>79</i>
<i>3.1.13.3 SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA</i>	<i>81</i>
<i>3.1.13.4 CLASIFICACIÓN DE LAS SUBSTANCIAS PELIGROSAS</i>	<i>82</i>
<i>3.1.14.1 LA ONU EN EL TRANSPORTE PELIGROSO</i>	<i>82</i>

<i>3.1.14.2 DEFINICIONES DE MATERIAL PELIGROSO</i>	<i>83</i>
<i>3.1.14.3 NORMA OFICIAL MEXICANA 002-SCT2/1994</i>	<i>84</i>
<i>3.1.14.4 PROHIBICIONES QUE DEBEN OBSERVAR LAS UNIDADES QUE HAYAN SIDO AUTORIZADAS PARA TRANSPORTAR MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS POR LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTE</i>	<i>85</i>
<i>3.1.14.5 TRANSPORTE DE OTRO TIPO DE BIENES DIFERENTES A MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS EN UNIDADES DESTINADAS AL TRASLADO DE SUBSTANCIAS PELIGROSAS</i>	<i>86</i>
<i>3.1.14.6 CLASIFICACION GENERAL CONSIDERANDO LAS CARACTERISTICAS Y GRADO DE PELIGRO DE LAS SUBSTANCIAS PELIGROSAS</i>	<i>87</i>
<i>3.1.14.6.1 CLASE 1 EXPLOSIVOS</i>	<i>89</i>
<i>3.1.14.6.2 CLASE 2 GASES</i>	<i>91</i>
<i>3.1.14.6.3 CLASE 3 LÍQUIDOS INFLAMABLES</i>	<i>92</i>
<i>3.1.14.6.4 CLASE 4 SÓLIDOS INFLAMABLES</i>	<i>93</i>
<i>3.1.14.6.5 CLASE 5 OXIDANTES Y PEROXIDOS ORGANICOS</i>	<i>94</i>
<i>3.1.14.6.6 CLASE 6 TOXICOS AGUDOS (VENENOS) Y AGENTES INFECCIOSOS</i>	<i>95</i>
<i>3.1.14.6.7 CLASE 7 RADIOACTIVOS</i>	<i>96</i>
<i>3.1.14.6.8 CLASE 8 CORROSIVOS</i>	<i>97</i>
<i>3.1.14.6.9 CLASE 9 VARIOS</i>	<i>98</i>
<i>3.1.14.7 RESIDUOS PELIGROSOS</i>	<i>99</i>
<i>3.1.14.8 NORMAS OFICIALES MEXICANAS SOBRE EL TRANSPORTE DE MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS</i>	<i>100</i>

CAPITULO IV

	PAG.
4.1 RESPONSABILIDADES EN EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL	105
4.2 RESPONSABILIDAD EN EL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO FEDERAL DE PASAJEROS	105
4.2.1 GARANTÍAS PARA RESPONDER POR DAÑOS A PASAJEROS	106
4.3 RESPONSABILIDAD EN EL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO FEDERAL DE CARGA	110
4.3.1 GARANTÍA PARA RESPONDER POR PERDIDA, DAÑOS O AVERIAS A LA CARGA	112
4.4 ¿COMO SOLICITAR EL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN?	113
4.5 PRESCRIPCIÓN PARA INTERPONER LA QUEJA	115
4.6 PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA EL PAGO DE INDEMNIZACION	115
4.7 RECURSO DE REVISION	118

CONCLUSIONES GENERALES

PROPUESTAS

BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCIÓN.

En todo Grupo Social, el Sector Transporte juega un papel muy importante en la vida productiva, es el caso que por el desarrollo propio de su actividad, cotidianamente nos enteramos por los diversos medios de comunicación de un sin número de desgracias y accidentes ocasionados tanto por imprudencias y negligencias humanas de los autotransportistas o por hechos violentos o fallas mecánicas de las unidades que prestan el Servicio Público Federal de pasajeros o de carga, los cuales ocasionan irreparables daños a los usuarios de estos servicios en sus personas, así como también en su patrimonio.

Preocupado por estos acontecimientos el objetivo de la presente será el de analizar de fondo las medidas preventivas y correctivas que se han ido adoptando y reglamentando ya que dado a los constantes cambios que existen en las normas de Autotransporte Federal, se ha creado un panorama de incertidumbre de transportes como son los transportistas, los pasajeros y usuarios de servicios de paquetería y carga en general, en el sentido de no saber a que autoridad dirigirse, por tal motivo esta investigación es de tipo documental y estará encaminada al estudio de las leyes emanadas por el poder legislativo, reglamentación del poder ejecutivo, normas expedidas por las secretarías de estado y demás dependencias gubernamentales, referentes al transporte público federal.

Este trabajo pretende convertirse en un foco de información o ser una probable guía y así poder aportar un grano de arena para disminuir los riesgos y aumentar la seguridad social, así mismo agilizar a los afectados las gestiones para obtener los pagos de indemnizaciones que por derecho les correspondan.

Así mismo, se analizarán las Leyes, Reglamentos y Normas Oficiales Mexicanas en materia de autotransporte que se encuentran vigentes para aplicar de manera correcta estos preceptos, concientizar tanto a los prestadores del servicio de autotransporte federal de pasajeros y carga de las responsabilidades de indemnizar en caso de siniestros o incumplimiento del contrato de transporte, orientar de forma clara y precisa los derechos que adquieren los

usuarios para reclamar el pago de indemnizaciones a que tengan derecho y ante que autoridades deban dirigirse, plantear soluciones mas prontas y expeditas a los problemas mas comunes que por ignorancia de la ley se presenten entre las personas de esta relación de transporte.

El transporte surge cuando el hombre primitivo, que solo tenía que satisfacer las necesidades más imperiosas de la vida animal, no necesitaba obviamente, de transportes, su única necesidad era transportarse así mismo, puesto que nada poseía.

Pero en la medida que evolucionó el hombre, se dividió en dos grandes grupos: Los sedentarios que permanecían en un solo lugar y los nómadas que no sentían ningún arraigo en tierra alguna y tenían necesidad de moverse continuamente, de un lugar a otro.

Para entonces, el hombre poseía bienes como son sus armas, pieles, y lo más importante la familia. Con este emigrar sin fin, el hombre conoció a otros hombres con los cuales nacieron vínculos que los llevaron a establecer el trueque como primer acto de comercio, dando origen a la necesidad del transporte, ya que en aquél entonces se transportaba a sus hijos, a sus enfermos, o a sus pieles a costas

Por lo anterior, se desprendió la primera clasificación del transporte, la cual rige hasta la fecha: transporte de personas y transporte de carga, y que serán la materia que nos ocupe

Posteriormente, y reflexionando que la necesidad agudiza el ingenio, el hombre ideó transportar sus mercancías atadas a una vara, arrastrándolas, las ideas del hombre aumentaron y dan lugar al descubrimiento, considerado el más grande de la humanidad: LA RUEDA, que era un disco de madera con un agujero en el centro, y un madero que sirvió como eje, así es como comenzó a rodar la humanidad y sigue rodando hasta la fecha. Aún en algunos poblados vemos carretones tirados por bueyes.

A medida que han pasado los siglos y, en un mundo donde todo es posible el hombre puede viajar en el aire, en el agua e inclusive donde no existe ni aire ni agua como es el espacio.

la reflexión que se debe hacer es si el hombre puede viajar hasta los más recónditos lugares, tendrá que seguir viajando hasta un mundo mejor

La presente investigación documental se encuentra enfocada de la siguiente manera.

En el capítulo I, que corresponde a los antecedentes se da un esbozo general de la evolución del autotransporte a través de la historia, dividiéndole en las diferentes épocas como son la Prehispánica, la Colonial la de Independencia y hasta la Contemporánea, así mismo, se narra la Jerarquía del orden Jurídico Mexicano, adecuándola al tema de transporte de pasajeros y carga

En el capítulo II, se explica el contrato de transporte, su clasificación y los elementos del mismo y las personas que intervinieron en este contrato, por considerar que es el medio formal que se presente una relación de transporte.

En el capítulo III, se trata las generalidades del Autotransporte Público Federal, detallando las vías generales de comunicación, los tipos de carreteras, los señalamientos, los medios de transporte, la concesión y el permiso, los diferentes servicios de autotransporte como son el servicio de autotransporte de pasajeros, de turismo y de carga, dentro de este último servicio se toca el tema del transporte de materiales y residuos peligrosos que hasta hace muy poco tiempo se legisló y se reglamentó en nuestro país.

Por último en el capítulo IV, este apartado es considerado, la parte medular de la presente Tesis, puesto que se desarrollan las responsabilidades existentes de los autotransportistas en las modalidades de transporte de personas y de carga, de que manera garantizan el servicio y el procedimiento administrativo existente para obtener el pago de una indemnización en caso de accidente, ante que autoridades deben acudir para interponer la queja y su prescripción.

CAPITULO
PRIMERO
ANTECEDENTES

1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

1.1.1 ÉPOCA PREHISPÁNICA

Para seguir con la breve exposición del proceso evolutivo del transporte en nuestro país es necesario remontarse a la época "PREHISPANICA", en donde, éste aparece representado por la combinación de los factores tameme-vereda, que se cita solamente como un antecedente histórico, representativo del primitivismo de esa época y que fue, un oficio más de tipo social, acorde con la fauna de nuestro país que a consecuencia de la extirpación de su primitiva población equina, hace tal vez 20,000 años no existía ninguna especie animal utilizable como fuerza de tiro o de carga para el hombre.

Ante esta difícil situación el tameme cargador indígena, cumplió con su cometido al movilizar sobre sus hombros enormes volúmenes de carga a grandes distancias, promoviendo el intercambio comercial de los centros productores de consumo del Anáhuac, con lugares tan remotos como Jalisco, Guatemala y Honduras.

En formas más análogas las veredas cumplían, además de su papel comunicativo, una función política consistente en mantener un férreo dominio sobre los pueblos sojuzgados, componentes del heterogéneo Imperio Mexicano

En Yucatán, los Mayas construyeron cómodas calzadas embaldosadas que unieron a las Ciudades de Chichén-Itza, Uxmal y Mayapan, prolongándose a otras ciudades y zonas incluyendo las distantes del Caribe. Calzadas que se han conservado a través de los años a pesar de las inclemencias del tiempo y del avance incontenible de la selva.

Las calzadas construidas por los Aztecas son un vivo testimonio del avance de la cultura. Es suficiente mencionar que las actuales carreteras a Cuernavaca y Veracruz, fueron construidas con base en los trazos de estos viejos caminos, que prometían una fluida corriente humana y de mercaderías, tan eficaz, que era normal la transportación del pescado fresco desde

lo que actualmente es Veracruz hasta la capital del Imperio Azteca, por medio de un efectivo sistema de relevos.

La gran Tenochtitlán construida sobre un lago estaba comunicada con tierra firme por cuatro enormes calzadas; el resto del tráfico urbano se efectuaba por medio de canoas.

Algunos de los centros que hasta hace poco tiempo han tomado auge turístico eran ya ampliamente conocidos y aprovechados como lugares de descanso como el puerto de Zihuatanejo, Cuernavaca y algunas otras zonas situadas en las costas del Caribe y del Golfo." ¹

La explotación de esos caminos no dejaba de ser al azar sino que eran regular y constantemente explotados por la clase Pochteca, que eran comerciantes que promovían un intercambio de variadísimas mercancías, haciendo de nuestros mercados; como el de Tlatelolco, uno de los más organizados y surtidos de su siglo. También se previó en la legislación Azteca que los viajeros, en caso de necesidad, podían disponer de los primeros dos surcos de los sembradíos que bordeaban el camino, para su alimentación durante el viaje. En esta forma ya fuera por medio de veredas o calzadas, puede afirmarse que nuestro país estaba primitivamente comunicado en casi todas las direcciones, marcando estos rudimentarios caminos, la pauta para las modernas carreteras contemporáneas.

1.1.2 ÉPOCA COLONIAL

En tiempo de la Colonia, se puede afirmar con certeza que el sistema de comunicaciones constituía ya un verdadero antecedente del autotransporte en particular y el transporte en general, al parecer, en los campos y poblaciones de nuestro país la bestia de carga y, como consecuencia, vehículos de tracción animal y vías terrestres de considerable extensión,

¹ CLAVIJERO. Francisco Javier. Historia Antigua de México. Editorial Porrúa. México. 1979. p. 38

elementos materiales introducidos en el esquema del transporte por los conquistadores colonos y gobiernos virreinales ²

Como complemento de estas innovaciones surge un vasto conjunto de actividades conexas de suma importancia en el orden económico, impulsadas principalmente, por el uso de la rueda y el arado. Sin embargo, a pesar del conocimiento y uso de la fuerza animal, ésta no significó como debió haber sido, la liberación del tameme, que se siguió utilizando, prefiriendo los españoles la conveniencia de ese rudimentario medio de transporte, al prohibir a los indígenas el uso de las bestias de carga. Las vías de comunicación de la colonia, nunca fueron suficientes para satisfacer sus necesidades en ese aspecto, y mucho menos para lograr una vinculación regional toda vez que no fueron proyectadas para alcanzar ese objetivo. Por otra parte, influyó la orografía aspera de nuestro territorio que era un obstáculo insuperable para las fuerzas de la colonia. Además, la actitud de España que deliberadamente postergó su desenvolvimiento con el fin de mantener la situación de atraso y aislamiento favorable a los conquistadores.

La política seguida por España hizo que el País fuera organizado exclusivamente, por productos de oro y plata. Esta política constituyó el motivo de atraso de la Nueva España durante tres siglos representado por el estancamiento agrícola, insignificancia de la industria e insuficiencia del comercio, influyendo además, el pensamiento de las corrientes colonizadoras que arribaron a las costas de América con el afán de enriquecerse mediante los negocios mineros, menospreciando las demás actividades y riquezas del país.³

Por esta razón la estructura vial y de transportes fue concebida atendiendo a la demanda minera; favoreciendo e incrementando, las disposiciones legales que apoyaban a favor de la industria y al comercio, cuyo principal objetivo era la apertura de caminos y la habilitación de puertos a través de los cuales pudiera fluir la riqueza minera hacia España.

² GALLO, Miguel Angel, Historia de México I. Editorial Porrúa, México, 1994, p. 25

³ *ídem.*

Los grandes centros demográficos florecieron, casi invariablemente, al lado de los núcleos mineros, tales como: Guanajuato, Real del Monte, Taxco, Zacatecas, Fresnillo, Sombrerete y Parral, comunicados con la capital y Veracruz, por caminos reales que actuaron como arterias conductoras del caudal de minerales preciosos que alimentaron la carrera de conquistas del Imperio Español.

Durante esa época y determinado por la industria minera; surge y se desarrolla el primitivo medio de transporte de la arriería, que apareció en nuestro territorio por todos los rumbos, extendiéndose hasta Centroamérica.

Con respecto a la arriería, cabe señalar que las recuas debían constar por lo menos de cinco bestias para cada arriero, para que resultara costeable conducir la carga.

En esta forma la Nueva España estuvo cruzada por caminos longitudinales y transversales que comunicaban con los diversos fundos mineros.

Los longitudinales fueron dos: uno conectó a México con Santa Fe, de Nuevo México, pasando por Pachuca, Guanajuato, Zacatecas, Durango y Chihuahua y con ramificaciones a San Luis Potosí y Monterrey; el otro comunicó a México con Guatemala pasando por Oaxaca.⁴

Los principales caminos transversales fueron los siguientes: De México a Veracruz, por Orizaba, de México al mismo puerto, Puebla y Jalapa, de México a Acapulco, por Cuernavaca y Chilpancingo, de Zacatecas a Nuevo Santander (Tamaulipas), de Guadalajara a San Blas, de Valladolid (Morelia) a Colima, de Durango a Mazatlán. También se construyó una carretera de México a Toluca y en general se mejoraron todos los caminos que conducían a los minerales.⁵

⁴ GARCÍA Echanove, Francisco Eduardo. Tesis: Estudios de la huelga y su duración en materia de transportes en el Derecho Mexicano vigente a nivel federal. Universidad del Valle de México, México, 1992., p. 12

⁵ *Idem*

Para darnos una idea de las dificultades e imperfecciones del transporte de esa época se incluye el siguiente fragmento de una relación publicada a fines del siglo XVIII, que también hacía referencia al gravámen que constituyen los fletes en el comercio de la colonia:

“En el camino no se ve otra cosa que embarazos para transitorios. Los pedregales, lodazales, barrancas y cuestras son muy frecuentes y en los ríos y arroyos de alguna consideración, no se haya más que en un tal puente, agregándose que los agujajes suelen estar a tan largas distancias, que los arrieros se ven precisados a andar dos jornadas regulares en un día o extraviar por parajes peligrosos de mucho rodeo.

Por esos inconvenientes tan notorios se experimentan precios excesivos en los fletes. En algunos parajes de dentro en que la tierra es dura, llena, limpia de pedregales y sin ríos, hacen uso de las carretas tiradas por bueyes y conducen cada carga de maíz por dos pesos de flete en la distancia de ochenta leguas, cuando acá fuera en la de veinte leguas cuesta por lo común la misma carga de maíz, los propios dos pesos por flete.”⁶

Este fragmento nos ilustra en forma clara los problemas y vicisitudes del transporte de aquella época asimismo, nos permite ver como tuvo la repercusión del mismo en esa época.

El barón de Humboldt, que visitó nuestro país a fines del siglo XVIII, refiere que sería posible viajar desde la capital de la República, de Guanajuato, Durango, Chihuahua, Valladolid, Guadalajara y Perote en coche, pero a causa del estado tan malo de los caminos no se había establecido un carreteo regular predominando el uso de acémilas, por lo que millares de mulas y caballos formando grandes caravanas, generalmente conducidas por mestizos e indígenas, cruzaban los caminos de México.⁷

A pesar de que durante ese período se construyó el camino que iba de México a Acapulco, no se dio a este puerto la importancia que merecía, por ser uno de los dos únicos

⁶ *Ídem.*

⁷ *Ídem.*

puertos habilitados para el tráfico oceánico (el otro era Veracruz), ya que por sus muelles se enviaban las mercancías europeas con destino a Perú y a las Filipinas y se recibían la plata peruana, las especias, sedas, perlas, porcelanas finas, y marfil, procedentes de oriente.

Al existir solamente dos puertos acondicionados al tráfico marítimo, se hizo notorio el atraso de otras vías marítimas, además del que ya hemos mencionado en lo referente a la comunicación terrestre.

1.1.3 ÉPOCA DE INDEPENDENCIA

En este estado sorprende a nuestro país la etapa de Independencia y el Liberalismo, situación que persiste hasta casi terminar la primera mitad del siglo XIX. Las condiciones deplorables por las que atravesaba la agricultura, la industria, el comercio y aun la minería el monopolio de los escasos bienes en manos privilegiadas, y las convulsiones políticas, aunado todo esto a la exigua intercomunicación de los centros de actividad, produjo un estancamiento en la situación económica del país. Este periodo de guerra civil y extranjera, en lugar de impulsar la construcción de medios de comunicación, contribuyó a acelerar la destrucción por efecto del tiempo y el descuido a inutilizar algunos tramos y derribar puentes para obstruir la acción del enemigo. Se hallaba nuestro país tan atrasado en materia de comunicaciones, que las diligencias de nueve y doce asientos eran prácticamente desconocidas antes de que se produjera la guerra con los Estados Unidos de Norteamérica, durante la cual fueron utilizadas como transporte de tropas por el invasor. Poco tiempo después hacia 1849, se adoptaron en México para usos civiles. En el año de 1850 se estableció el primer servicio de diligencias comunicando al puerto jarocho con la capital de la República posteriormente se ampliaron estos servicios a otras ciudades ⁸

Según los avisos de un servicio de diligencias, en el año de 1859, sus tarifas resultaban elevadas considerando el poder adquisitivo de la moneda en ese tiempo, y existían diferencias

⁸ CLAVIJERO, Francisco. *op cit.*, nota número 1, p. 6

de tarifas. tratándose de personas que viajaban en el asiento interior o en el pescante, en sus horarios no se especificaban horas ni minutos. sino días probables. el viaje rápido de México a Veracruz se hacia de ocho a diez dias. Además la lentitud en los viajes se debía a la incomodidad. resultado del mal estado de los caminos. En su mayoría las diligencias siguieron las rutas inicialmente trazadas por los arrieros, soportando en consecuencia las múltiples peripecias con las que éstas tropezaban: pedregales, lodazales, arroyos, etc. Además de todas estas dificultades se agrego el peligro de los asaltantes, que se multiplicaron por todos los caminos en que circulaban diligencias; siendo por todas estas circunstancias, una verdadera aventura hacer un viaje largo por medio de este transporte. Mientras las naciones más civilizadas disponían ya en ese tiempo de excelentes transportes y caminos (redes ferroviarias y carreteras), que respondían eficazmente a sus respectivas demandas económicas, políticas, sociales y culturales, México se encontraba preso aun en las marañas del pasado. A fines de 1850 fue inaugurado también, el primer tramo de ferrocarril, que abarcaba un tramo de 13 kilómetros entre Veracruz y un punto denominado el Molino. Así mismo, se puso en servicio el ferrocarril México-Guadalupe-Hidalgo y no fue sino hasta el primero de enero de 1873, durante el gobierno del presidente Sebastián Lerdo de Tejada, cuando se puso en servicio el ferrocarril de México a Veracruz.

La construcción de esta vía ferroviaria que se llevo a cabo durante 23 años de turbulencia política y militar y que hubo de vencer los obstáculos presentados por la orografía de nuestra patria. así como la limitación impuesta por la difícil situación económica del pueblo y gobierno, indica el primer gran esfuerzo por comunicar eficientemente puntos distantes.

Así mismo, nos indica la dependencia con el viejo continente al representar Veracruz una puerta hacia la civilización e ideología.

Mientras tanto los caminos y carreteras permanecían, en un punto tal de olvido que el 12 de junio de 1855, se dictó una ley en la que se ordenaba que el cuidado y conservación de los antiguos caminos estuviera a cargo de los gobiernos locales. Esta disposición vino a recaer en los municipios que se encontraban económicamente en ruinas. En tal situación los caminos,

carreteras y reales (de arriería) se convirtieron prácticamente en intransitables, con excepción de los que eran utilizados por las compañías de diligencias que se veían obligadas a tomar la iniciativa, en la conservación de los caminos por los que transitaban.

Esa deplorable política se prolongó hasta el año 1925. Este largo período abarcó la etapa Porfirista, que se caracterizó por el impulso al desarrollo ferroviario, siendo el único que tuvo importancia en el campo de los transportes, al producirse una desbordante inversión de capital norteamericano que, de acuerdo con su conveniencia, determinó el trazo y longitud de las vías motivando en la mayoría de los casos su prolongación innecesaria con el único objeto de aprovechar al máximo el subsidio oficial por cada kilómetro construido.

Así mismo, este período de estancamiento en el transporte por caminos incluyó también la época revolucionaria, en que prácticamente se vivió a bordo de los ferrocarriles, siendo hasta entonces que se logró un positivo beneficio de la construcción de los mismos, al servir de medio de contacto entre todos los sectores de la población, siendo posible por primera vez en muchas generaciones, conocer los más lejanos rincones de la geografía de su patria.

1.1.4 ÉPOCA CONTEMPORÁNEA

Ya en la época contemporánea, en el año de 1925, se creó la Comisión Nacional de Caminos, que en sus inicios no siguió ningún programa debidamente planeado, sino que trató de comunicar a la capital con las ciudades más próximas, razón por la cual fue construida la carretera de México a Puebla.⁹

A partir de esa fecha los gobiernos mexicanos han dedicado una mayor atención a esta rama de las comunicaciones.

⁹ CABRERA Esparza, Francisco. Tesis: La importancia del seguro de transportes como herramienta de apoyo para las empresas exportadoras. Universidad del Valle de México. México. 1995. p. 20

1.2 ANTECEDENTES JURÍDICOS

1.2.1 JERARQUÍA DEL ORDEN JURÍDICO MEXICANO

Ampliando los antecedentes para ir tratando el tema del transporte de pasaje y carga es necesario ubicarlo jerárquicamente en el orden jurídico mexicano. Entendiendo como ordenamiento jurídico el conjunto de preceptos de derecho que están en vigor en un país, y está integrado por diversos ordenamientos como lo son: La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Las Leyes Federales y Los Tratados Internacionales, Las Constituciones Locales, Las Leyes Ordinarias, Los Reglamentos, Los Decretos, Los Acuerdos y Las Circulares.

Destacando los siguientes conceptos:

CONSTITUCIÓN.- Es un conjunto de normas supremas que se refieren a la estructura fundamental del Estado, las funciones de sus órganos, al relación de estos entre si y los particulares y que se divide en tres partes. La parte dogmática, referente a las mal llamadas garantías del gobernado, la parte orgánica, que hace referencia a la estructura fundamental del estado, y la parte social

LEY - Norma Jurídica general, abstracta y permanente, que cuando se aplica tiene como efecto su particularización y su concretización. expedida por el órgano constitucional facultado para ello (Congreso de la Unión).

REGLAMENTO - Ordenamiento Jurídico de carácter abstracto e impersonal emitido por el poder ejecutivo en uso de una facultad propia consignada en la fracción I del artículo 89 constitucional, de dónde se deriva su facultad reglamentaria consistente en: facilitar la exacta observancia de las leyes expedidas por el poder legislativo.

1.2.2 ADECUACIÓN JURÍDICA SOBRE EL TEMA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 73 fracción XVII, establece la facultad del Congreso de la Unión para dictar Leyes sobre Vías Generales de Comunicación

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, que es el cuerpo legal que establece las facultades de las distintas entidades administrativas y las bases de la organización de la Administración Pública Federal.

En su artículo 36 determina, que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes entre otros, el despacho de los siguientes asuntos

IX.- Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransporte en carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas

La Ley de Vías Generales de Comunicación del 19 de febrero de 1940, es el antecedente de la nueva Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993.

El Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes vigente publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de junio de 1995, en su artículo 19 establece las atribuciones de la Dirección General de Autotransporte Federal, las cuales se analizarán posteriormente..

1.2.3 LEGISLACIÓN VIGENTE DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGA

Por los razonamientos analizados con antelación se desprende que, la propia Dirección General de Autotransporte Federales la encargada de conocer todo lo relacionado con el transporte de pasajeros y carga.

A continuación se presenta el orden jerárquico de la legislación vigente en esta materia:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (Publicada en Diario Oficial de la Federación el 5 de febrero de 1917)
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (Publicada en Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976).
- Ley de Vías Generales de Comunicación (Publicada en Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940).
- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (Publicada en Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993).
- Ley General de Bienes Nacionales (Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1982)
- Ley General de Sociedades Mercantiles (Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 4 de agosto de 1934)
- Ley General de Sociedades Cooperativas (Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 3 de agosto de 1994).

- Código de Comercio (Publicado en Diario Oficial de la Federación los días 7 al 13 de octubre de 1889)

- Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal (Publicado en Diario Oficial de la Federación el 26 de mayo de 1929)

- Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (Publicado en Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994)

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

- Reglamento del Artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación (Publicado en Diario Oficial de la Federación el 2 de septiembre de 1988).

- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Publicado en Diario Oficial de la Federación el 21 de junio de 1995)

- Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal (Publicado en Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 1994)

- Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos (Publicado en Diario Oficial de la Federación el 7 de abril de 1993).

- Reglamento de Medicina del Transporte (Publicado en Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 1988).

CAPITULO
SEGUNDO
EL CONTRATO DE
TRANSPORTE

2.1 EL CONTRATO DE TRANSPORTE

Es necesario referirse al contrato de transporte, en virtud de que es el medio formal a través del cual los permisionarios, contratan con los usuarios la prestación del servicio, contrato que el estado sólo se concreta a vigilar el cumplimiento del servicio conforme a los permisos, porque éstos ya son por su esencia de carácter privado, pero mercantil por su fin o por sus características que adquieren por dicho fin.¹⁰

En el desarrollo de esta investigación se encontraron varios autores que definen este contrato, los cuales serán analizados a continuación:

El contrato de transporte mercantil según Georges Ripert, es.

“La convención por la cual una empresa, llamada anteriormente acarreador y actualmente transportador se obliga mediante una remuneración a entregar en otro lugar una cosa que se le ha remitido, o hacer recorrer a una persona un itinerario determinado.”¹¹

Por otra parte Rodière, refiriéndose concretamente al contrato mercantil de transporte de mercaderías, dice:

Es el contrato por el cual un porteador profesional se compromete a desplazar mercaderías en un medio de locomoción determinado y en un tiempo razonable, tomando en cuenta dicho medio locomotor, siempre y cuando ese desplazamiento constituya el objeto principal de la convención.¹²

Este mismo contrato es definido por Garrigues, en los siguientes términos “contrato consensual por el que una persona llamada porteadora se compromete mediante un precio a

¹⁰ CERVANTES Ahumada. Raúl. Derecho Mercantil. 4ª edición. Edit. Herrero, México. 1983. p. 523-527

¹¹ RIPERT Georges. Tratado Elemental de Derecho Comercial. Editorial Buenos Aires. Tomo IV. Traducción de Felipe de la Sala C. Buenos Aires. 1954. Pág. 134.

¹² RODIÈRE René. Droit des transports. Editorial Guichard. París. 1955. Pág. 10

realizar las operaciones necesarias para trasladar una cosa material de un lugar a otro bajo su custodia.”¹³

A criterio del autor el mejor concepto y que mas se apega a la definición del contrato de transporte es el que aporta Vázquez del Mercado, “es áquel en virtud del cual un sujeto, persona física o colectiva, se obliga, mediante un precio a transportar de un punto a otro, ya sean cosas o personas, utilizando el medio de tracción adecuado.”¹⁴

En este caso el medio de tracción es el vehículo o medio de transporte terrestre.

En términos del artículo 576 del Código de Comercio, el contrato de transporte terrestre es mercantil, cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efecto de comercio, y cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público. Cabe señalar que el artículo 75 fracción VIII, del referido Código es preciso al decir que la ley refuta actos de comercio a las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua, y las empresas de Turismo.

De los anteriores razonamientos se desprende que el contrato de transporte regula el hecho material de desplazamiento y que, en consecuencia, para que exista este acuerdo de voluntades es condición primordial que el desplazamiento sea el objeto principal de la convención.

No debemos confundir aquellos contratos en el que el transporte constituya una obligación accesoria, como es el caso de algunos contratos de diversión o de las ventas con entrega a domicilio, los cuales no están sujetos a reglas especiales que la ley establece para los contratos, sin que ello sea suficiente para exonerar de responsabilidad a quien se compromete a llevar a cabo tales actos

¹³ GARRIGUES Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Editorial Porrúa. Tomo II. Madrid 1974. Pág. 203.

¹⁴ VÁZQUEZ DEL MERCADO. Oscar. Contratos Mercantiles. 2a. Edición. Edit. Porrúa, S.A. México. 1985. Pag. 179

2.2 CLASIFICACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

El contrato de transporte se debe clasificar

A).- En consensual en oposición a real, B) - En consensual en oposición a formal, C).- En bilateral, D) -En oneroso, E).-En conmutativo, F).-De ejecución duradera, y G).-De finalidad económica, con la anterior clasificación se tratará de analizar cada una.

2.2.1 CONTRATO CONSENSUAL EN OPOSICIÓN A REAL-

Rojina Villegas, señala “que cuando se dice que un contrato es consensual, en oposición a real, simplemente se indica que no se necesita la entrega de la cosa para la constitución del mismo, y que, en cambio cuando se dice que un contrato es consensual, en oposición a formal se considera que ésta existe por la simple manifestación verbal o tácita del consentimiento sin requerir una forma escrita pública o privada, para la validez del acto.”¹⁵

Analizaremos primero el carácter consensual del contrato de transporte conforme a la primera de dichas acepciones.

Ripet, señala que según una doctrina clásica el contrato de transporte se considera un contrato real que se forma por la entrega de las mercancías o efectos objeto del transporte, efectuada por el cargador al porteador.¹⁶

El consentimiento de ambas partes dará nacimiento a una promesa de contrato pero no al contrato propiamente dicho. El mismo autor sostiene que esta tesis es inadmisibles aduce que no hay ninguna diferencia de naturaleza entre el transporte de mercancías y el de pasajeros, este último obviamente no puede refutarse como contrato real. La entrega de la cosa será el primer

¹⁵ ROJINA Villegas, Rafael. Compendio de Derecho Civil. Contratos. Editorial Porrúa, México, 1968. Pág. 15.

¹⁶ RIPERT, *op. cit.*, nota numero 11. p. 137

acto de ejecución del contrato, y si en la mayoría de los casos dicha entrega es el primer momento de la formación es porque la misma “constituye el modo de expresión del consentimiento del cargador”¹⁷

En el supuesto de que en el momento se produjera el acuerdo de voluntades, el cargador no entregaría la cosa al porteador, dicho acuerdo sería suficiente para dar nacimiento a la obligación de este último de recibir posteriormente la cosa. En el artículo 590 del Código de Comercio fracción I establece: “El porteador está obligado a recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenidos”, en dicha fracción se aprecia claramente que el acuerdo de voluntades entre el transportista y el cargador puede ser previo a la entrega de mercancías.

2.2.2 CONTRATO CONSENSUAL EN OPOSICIÓN A FORMAL

Los artículos 70 y 72 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, establecen respectivamente que el autotransportista deberá entregar a todo pasajero en el momento que cubra el importe de su viaje un boleto, que el pasajero deberá conservar durante el viaje puesto que será el documento que lo ampare en la totalidad del recorrido que realice. En el caso de transporte de carga el artículo 74 de esta misma reglamentación los autotransportistas deberán emitir en cada embarque, una carta de porte debidamente documentada¹⁸

El artículo 583 del Código de Comercio, menciona que: “Los títulos del contrato del cargador y el porteador serán las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que la

¹⁷ *Ídem*

¹⁸ Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. artículos 70 y 72 publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994.

falsedad y error material en su redacción.” ahora bien una lectura superficial de estos preceptos podrá llevar a la errónea conclusión de que el contrato de transporte es de naturaleza formal.

Cabe señalar que tanto el boleto en el transporte de personas, como la carta de porte en el transporte de mercancías, de acuerdo a su redacción de los preceptos estos documentos se expiden con carácter puramente probatorio, que no contiene elementos constitutivos del contrato, y se refiere a acreditar la entrega de las cosas hecha por el cargador al porteador y este último podrá comprobar ante la autoridad que lo solicite la transportación de los objetos

Tanto el boleto como la carta de porte la analizaremos más a fondo posteriormente.

2.2.3 *CONTRATO BILATERAL*

El Código Civil en su artículo 1836 menciona “el contrato es bilateral cuando las partes se obligan recíprocamente,” en consecuencia el contrato de transporte es perfectamente sinalagmático toda vez que las partes tienen derechos y obligaciones que respetar y cumplir.

2.2.4 *CONTRATO ONEROSO*

El contrato de transporte tiene como una de sus finalidades el intercambio de una prestación de transporte contra una compensación llámesele a ésta comisión porte, flete, precio o pasaje. El artículo 1837 del Código Civil estatuye contrato oneroso aquel en que se estipulan provechos y gravámenes recíprocos

2.2.5 CONTRATO CONMUTATIVO

El contrato que se estudia tiene este carácter en virtud de los provechos y gravámenes del contrato, es decir, a partir de este momento el porteador sabe a quién debe transportar o que va a transportar y en que condiciones, en que vehículo, a que lugar y cuanto va a percibir por tal servicio. Asimismo, el cargador o en su caso el pasajero una vez concertado el contrato conoce perfectamente el precio del servicio así como las condiciones en que el transporte habrá de realizarse.

2.2.6 CONTRATO DE EJECUCIÓN DURADERA

Existen contratos de ejecución inmediata, como ejemplo la compra-venta al contado y contratos de duración ó contratos duraderos, que se subdividen en contratos de ejecución periódica. El contrato de transporte nunca se ejecuta instantáneamente, siempre se requiere de más o menos tiempo para su ejecución, por lo tanto se trata de un contrato duradero y ejecución continúa.

2.2.7 CONTRATO DE FINALIDAD ECONÓMICA

Rojina Villegas “clasifica a los contratos de finalidad económica en tres grupos que son.

- a).- Contratos cuyo fin es la propia de una riqueza,
- b).- Aquellos que tienen por objeto el aprovechamiento de una riqueza ajena.
- c).- Los contratos que tienen por objeto la utilización de un servicio, o mejor dicho, la reglamentación Jurídica de la prestación de servicios y de su aprovechamiento.”¹⁹

Dentro de este último grupo debemos incluir los contratos de transporte.

¹⁹ ROJINA, *op. cit.*, nota número 15. p. 18

2.3 ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

Los elementos del contrato de transporte se clasifican en tres grupos

- a).- Elementos personales.
- b).- Elementos reales
- c).- Elementos formales

2.3.1 ELEMENTOS PERSONALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Serán los sujetos que intervienen en la relación de transporte

En el caso de transporte de personas son:

1.- El Porteador.-Es el prestador del servicio de autotransporte de pasajeros, que lo hace de manera regular y sujeto a horarios y frecuencia para la salida y llegada de vehículos y responsable de los pasajeros desde que abordan el vehículo hasta que descienden del mismo.

2.- El Pasajero ó viajero con su equipaje.- Es el usuario y a la vez la carga objetos del transporte, los cuales adquieren el derecho ante el porteador de exigir el cumplimiento del contrato

- Tratándose del transporte de carga son

1.-El Cargador - En el contrato de mercancía el nombre de cargador lo recibe la persona física o moral que entrega al porteador los objetos que deben ser transportados. en la actividad de transporte recibe también el nombre de remitente o solicitante, en otras palabras es el usuario de los servicios de transporte, adquiriendo el derecho de exigir su realización Según Garriges es “el acreedor del transporte en su fase constitutiva”.²⁰

²⁰ GARRIGUES. *op. cit.* , nota número 13, p. 207

2.-El Porteador.- Es el permisionario que transporta las cosas y responsable de la entrega, puesto que asume la obligación y las responsabilidades propias de la realización del transporte, este sujeto del contrato, al que también se le designa como transportador, puede ser tanto persona física o moral. De lo anteriormente citado se desprende que es la parte que contrae la obligación de desplazar los objetos transportados y de realizar todos los actos y operaciones accesorias al transporte como lo pueden ser la carga y descarga de mercancías, su custodia en el trayecto y en algunos casos almacenaje y de entrega al destinatario, así como responder por pérdida, avería o por retardo.

3.- Destinatario.-Según Ripert “es la persona a quien se expide las mercancías.”²¹

Garrigues señala “es el acreedor del transporte de la fase ejecutiva.”²²

El reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares en su artículo 2 fracción III, lo denomina como consignatario y al respecto manifiesta “persona receptora de mercancías transportadas por Autotransporte Federal”, de igual forma el Código de Comercio lo denomina consignatario en su artículo 596.

Es importante establecer para poder saber si el destinatario tiene el carácter de parte originaria en el contrato de transporte, desde luego sabemos que esté es sujeto del contrato, pero adquiere sus derechos hasta el momento que tiene la carta porte.

Por lo tanto, se considera que el destinatario no es parte originario del contrato de transporte, ya que en el Derecho Mexicano en el artículo 1794 del Código Civil para el Distrito Federal, menciona “para existencia de todo contrato se requiere el consentimiento de las partes”. Es decir, si el destinatario o consignatario fuere parte original del contrato de transporte, necesitaría expresar su consentimiento en el momento de su celebración, lo que obviamente no exige la ley, pues por el contrario, conforme al artículo 589 del Código de

²¹ RIPERT. *op. cit.*, nota número 11, p. 138

²² GARRIGUES. *op. cit.*, nota número 13, p. 208

Comercio, señala “El cargador tiene derecho a cambiar de consignatario aún estando en ruta la mercancía”

Asimismo, el artículo 596 del mencionado Código menciona “que el consignatario tiene derecho a que mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor se le entreguen las mercancías”, por esta disposición se entiende que aunque el cargador de órdenes en contrario la mercancía será entregada al consignatario mientras tenga la carta de porte en su poder. Por esta razón el embargo de éstas en contra del cargador es válido mientras éste tenga el derecho de disposición sobre las mercancías.

Con lo expuesto anteriormente, se aprecia claramente que el destinatario no es originariamente parte en el contrato que se está analizando, sin embargo llega un momento en que puede reclamar la mercancía al porteador con el cual no trató, e invocar contra el en caso de negativa, de retardo, avería o de pérdida total o parcial, el contrato en el que el no participó.

Refiriéndose a esta situación Rodiere se plantea las siguientes interrogantes. “¿Por qué fenómeno jurídico y a partir de que momento el destinatario queda vinculado al contrato? ¿cual es el alcance de dicha vinculación sobre los derechos que el cargador y el porteador como contratantes originarios tiene uno contra otro?, ¿los derechos reconocidos al destinatario podrán revocar los que el cargador tenía?”²³

Intentaremos dar respuestas a estas interrogantes a la luz de nuestro derecho positivo.

²³ RODIÈRE. *op. cit.*, nota número 12, p. 205

NATURALEZA JURÍDICA DEL DERECHO DEL DESTINATARIO

El destinatario puede exigir al porteador la entrega de las mercancías, puede asimismo demandarlo en caso de pérdida, avería o retardo. En fundamento de este derecho se ha pretendido encontrar la figura jurídica de la estipulación a favor de tercero

“El cargador celebrará con el transporte estipulado las condiciones del transporte a favor del consignatario, éste al reclamar la mercancía aceptará los términos del contrato.”²⁴

Ripert, critica con acuerdo dicha oposición, sosteniendo que “o se dá la situación de que el cargador estipule por si mismo o de que estipule por un destinatario determinado, pero que es un absurdo afirmar que aquel estipula al mismo tiempo por sí y por un tercero”.²⁵

Por otra parte debe de tener presente que según el Código Civil se puede estipular por terceros pero no se puede prometer, de manera que a través de la figura jurídica en cuestión no se puede explicar la obligación del destinatario a pagar el precio del transporte.

Conforme a lo expuesto anteriormente y en forma particular se considera lo siguiente La Ley para proteger los intereses del cargador y transportador concede los derechos contraactuales a un tercero no contratante se trata como lo señala Muller Erzbach, “de una irrupción derecho de los interesados de una relación jurídica.”²⁶

²⁴ RIPERT. *op. cit.*, nota número 11, p. 147

²⁵ *Ibid.*, p. 148

²⁶ GARRIGUES. *op. cit.*, nota número 13, p. 208

NACIMIENTO DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL DESTINATARIO

Nacen cuando éste manifiesta su voluntad de acceder al contrato, mediante la exhibición ante el porteador de la carta de porte que lo legitima como destinatario.

Consecuentemente, las obligaciones existirán en el mismo momento en que éste accede al contrato. En este último caso, el consignatario debe pagar al transportador los gastos de almacenaje según se desprende del artículo 595 fracción IV del Código de Comercio, así como el artículo 129 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el primero de ellos obliga al consignatario a pagar al porteador el porte así como los demás gastos, y el segundo obliga al consignatario que en caso de no retirar las mercancías dentro del plazo establecido deberá de pagar el almacenaje que corresponda. Un supuesto distinto al apartado es el que se prevé en la fracción VIII del artículo 591 del Código de Comercio, que señala que el porteador tiene derecho a promover el depósito de las mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega, si en el no encontrare al consignatario o a quien lo represente, o si hallándolo rehusare recibirla, previo siempre el reconocimiento de su estado por peritos. En esta hipótesis el destinatario no llegó a ceder el contrato de transporte, este depósito ciertamente equivale a la entrega de los efectos transportados pero se refiere a la relación del transportador-cargador, se trata de una entrega sin recepción por parte del consignatario y en tal concepto no puede vincular a éste sin ninguna responsabilidad. Visto este punto se comprende lo dispuesto por los artículos 603 y 604 del Código de Comercio, el primero faculta al transportador para solicitar la venta judicial de los objetos transportados si nadie se presenta a reclamarle dentro del plazo que fijen los

reglamentos respectivos; en el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 144, establece el plazo de 30 días a aquel que hubiere sido puesta a disposición del consignatario conforme a lo anterior el transportista puede cubrir el precio del transporte con el producto de la venta que se realice de la mercancía. El segundo precepto libera de toda responsabilidad al transportador frente al cargador por ser este su contraparte en el contrato de transporte. La ley no establece que en tal supuesto el porteador quede libre de toda responsabilidad frente al consignatario y es que no tenía porque decirlo, dado que éste rehusa acceder al contrato y por ende, es absolutamente ajeno a la relación contractual.

No es necesario aclarar que el cargador si podrá demandar al destinatario por responsabilidad extracontractual o derivada de un contrato celebrado entre ellos diverso al transporte

INFLUENCIA DEL HECHO DE LA VINCULACIÓN DEL DESTINATARIO AL CONTRATO SOBRE LAS OBLIGACIONES DEL CARGADOR

El hecho de que el destinatario en forma precisada anteriormente, irrumpa en la relación jurídica existente entre el porteador y el cargador, no determina la exoneración de las obligaciones contractuales a cargo de este último

De ningún precepto legal puede deducirse esta conciencia, el derecho del transportador de accionar en contra del cargador como parte contratante subsiste en tanto no haya cubierto el precio del transporte y demás gastos derivados de este, siempre y cuando la acción correspondiente no se haya extinguido por prescripción²⁷

Hay que tomar en cuenta el derecho que tiene el porteador en retener las mercancías transportadas, en tanto no se le pague el porte de éstas, pero lo anterior no obsta para que aún en el supuesto de que el porteador no haya hecho caso de tal derecho y haya entregado los efectos transportados al consignatario, pueda demandar al cargador el pago de las citadas cantidades

Es importante destacar que el cargador puede expedirse las mercancías asimismo, hipótesis en la que tendrá a la vez el carácter de destinatario, por lo tanto cargador y destinatario es la misma persona.

Para la ley es irrelevante el concepto en que el cargador actúa y el título en virtud del cual posee la cosa, es decir, para el transportista es indiferente que el cargador sea o no el propietario de las mercancías transportadas. La cuestión de la propiedad sobre éstas es absolutamente ajena al contrato de transporte. Con relación a este punto es interesante la Tesis sostenida en Francia por la Corte de Cesación citada por Rodiere “Este alto Tribunal

²⁷ *Ibid.*, p. 218

manifiesta que nadie tiene derecho a prevalidarse del contrato de transporte para reclamar en calidad de propietario los efectos transportados.”²⁸

La razón que dió la corte es la siguiente: No puede obligarse al porteador a remitir las mercancías a personas distintas del destinatario señalado en la carta porte, pues debe estarse a lo estipulado en ésta, por consiguiente el transportador no tiene porque discutir con personas ajenas al consignatario las condiciones de la entrega, ya que no le pertenece al porteador juzgar la pretensión de un tercero que frente a él, se ostenta como auténtico propietario de las mercancías transportadas.

Aquel debe entregar los efectos a quien en el contrato aparezca como destinatario No por esto el auténtico propietario queda desamparado, pues puede posteriormente ejercitar la acción reivindicatoria en contra del consignatario o de cualquier otro poseedor posterior. Este mismo criterio es sostenido por el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares en su artículo 66, en el que obliga a entregar los bienes o productos que transporten a su designatario, en este mismo sentido en artículo 590 fracción V, obliga al porteador a entregar las mercancías al tenedor de la carta porte o de la orden respectiva en defecto de ella.

2.3.2 ELEMENTOS REALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

Son las cosas objeto del transporte; todas aquellas que son susceptibles de ser desplazadas de un lugar a otro, siempre que se trate de cosas materiales y que su traslado por medio locomotor sea y este permitido por la ley

²⁸ RODIÈRE. *op. cit.*, nota número 12. p. 204

El artículo 576 del Código de Comercio en su primera fracción. alude al transporte de mercaderías o cualquier efecto de comercio.

Solo las cosas materiales pueden ser objeto del contrato de transporte, el artículo 581 fracción IV, del mencionado ordenamiento establece que dentro de los requisitos que debe contener la carta de porte, incluye el de la expresión del peso. marcas ó signos exteriores de los bultos. .. De aquí se sigue que solo pueden ser objeto del contrato de transporte las cosas corporales ya que únicamente estos son susceptibles de ser pesados o marcados y sólo respecto de ellas pueden destruirse los signos exteriores de los bultos o paquetes o sufrir las averías, o pérdidas de que habla el artículo 588 fracción IV del multicitado Código.

El precio del transporte - También se considera un elemento real del contrato de transporte y es esencial para la realización del mismo, comprende la retribución por el servicio prestado, el impuesto y en ocasiones el peaje en el transporte gratuito, este último no se puede refutar como contrato de transporte En el contrato de transporte de personas el precio esta sujeto a una tarifa determinada y en el contrato de carga las tarifas están liberadas por lo que el precio será de acuerdo a la oferta y la demanda del servicio y de común acuerdo entre el cargador y el porteador.

2.3.3 ELEMENTOS FORMALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

Como se ha mencionado este tipo de contrato se formaliza por la simple manifestación de la voluntad, sin embargo, la carta de porte juega un papel muy importante en éste, como

documento probatorio, que no contiene elementos constitutivos del contrato, pero con ella el porteador puede acreditar las cosas que transporta ante cualquier autoridad que lo solicite.

Explica Ripert, que la carta de porte era en epocas pasadas una carta misiva, dirigida por el remitente al consignatario para informarle cuales eran los objetos que debía recibir y que era entregada por el cargador al transportador, de aquí la expresión francesa "*Letrer de voltere*".

Posteriormente existió la costumbre de redactar la carta por duplicado, un tanto denominada: "La *bomme lettere*," en la que el cargador otorgaba un poder y el otro llamado "*Fause lettere*," que era entregado al porteador.²⁹

El Código de Comercio en sus artículos 582 y 583, estatuye que la carta de porte puede ser a favor del consignatario, a la orden de éste o al portador, podrán expedirse copias expresando su calidad de tales. El portador legitimo de la carta de porte se subrogará por ese solo hecho en las obligaciones y derechos del cargador, reconociendo a la carta porte como titulo legal del contrato entre el cargador y el porteador, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir mas excepciones que la falsedad y error material en su redacción, cumpliéndose el contrato, se devolverá al porteador la carta de porte que hubiere expedido y en virtud del canje de este titulo por el objeto porteado, se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones y acciones, la excepción que se puede considerar será en caso de extravío de la carta porte se extenderá en recibo de los

²⁹ RIPERT. *op. cit.*, nota número 11, p. 140

objetos entregados, produciendo este acto los mismos efectos que la devolución de la carta de porte.

Por su parte el artículo 581 de este mismo Código, establece las formalidades que debe contener la carta de porte mismos que a continuación se señalan:

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

Estos datos los retoma el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. que reglamenta a la Ley de Caminos. Puentes y Autotransporte Federal, así mismo los amplía de la siguiente manera

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

I.-Denominación social o nombre del autotransportista y del expedidor y sus domicilios;

II.-Nombre y domicilio del destinatario

III.-Designación de la mercancía con la expresión de su calidad genérica, peso y marcas o signos exteriores de los bultos o embalaje en que se contengan y en su caso, el valor declarado de los mismos;

IV.-Precio del transporte y de cualquier otro cobro derivado del mismo:

V.-Fecha en que se efectúa la expedición.

VI.-Lugar de recepción de la mercancía por el autotransportista, y

VII.-Lugar y fecha o plazo en que habrá de hacerse la entrega al destinatario

En consecuencia la carta porte es un título legal que prueba la importancia del contrato y no un título necesario para su validez. Este acierto se corrobora por el texto del artículo 585 del Código de Comercio que dispone: Que la omisión de algunas de las circunstancias que han quedado mencionadas en los párrafos anteriores no invalidará la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir o acreditarse mediante cualesquiera otro medio probatorio.

La importancia que tiene la carta de porte es que hace presumir, que el cargador entregó al transportista las mercancías ó efectos correspondientes, también sirve para acreditar la celebración del contrato, pero aclarando que su omisión no afecta ni la existencia, ni validez del contrato de transporte.

Tratándose del servicio de grúas el reglamento que se analiza artículo 80 (RAFSA), especifica que la carta porte para los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, incluirá lo siguiente:

- I.-Denominación social de la empresa o nombre del permisionario y del usuario y su domicilio;
- II.-Tipo de servicio y fecha de su prestación;
- III.-Precio del servicio;
- IV.-Duración de las maniobras de salvamento, distancia recorrida y días en depósito, según corresponda en cada caso,
- V.-Número oficial del kilometro de la carretera en que se inició el arrastre, y
- VI.-Características del vehículo que recibió el servicio, tales como tipo, marca, modelo, placas, capacidad, número de motor y nombre del propietario

Hasta ahora nos hemos referido a la carta de porte, por lo que hace al transporte de carga, pero ¿qué documento tratándose de transporte de pasajeros será el que haga las veces de la carta de porte? La respuesta es sencilla:

El boleto - Que es el billete que el porteador debe entregar al viajero o pasajero para acreditar su transportación.

Los artículos 70, 71, y 72 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, respectivamente nos dictan lo referente a este documento.

Los autotransportistas deberán entregar a todo pasajero en el momento en que cubra el importe de su viaje, un boleto que contendrá, además de los requisitos fiscales respectivos:

I.-Denominación social de la empresa o nombre de la persona que lo expida y domicilio;

II.-Clase de servicio;

III.-Origen y destino;

IV.-Precio del transporte,

V.-Fecha del viaje;

VI.-Número de asiento en su caso;

VII.-La mención de que se encuentra cubierto el seguro del viajero, y

VIII.-El monto de la indemnización que el pagará al pasajero por pérdida o daño del equipaje documentado, siempre que no hubiera declarado el valor.

Antes de abordar un vehículo, el pasajero deberá adquirir el correspondiente boleto, cuando el pasajero aborde en algún punto intermedio del camino lo adquirirá a bordo

El pasajero deberá conservar durante el viaje el boleto que ampare la totalidad del recorrido.

En el caso del Autotransporte Federal de Turismo la comercialización de estos servicios como son las modalidades de turístico de lujo y turístico, lo podrán prestar los operadores o agencias de viajes. En el caso de transporte de excursión y chofer guía podrá efectuarse directamente por los permisionarios, los cuales expedirán a petición del contratante una factura con el monto del viaje

Por lo anterior, se desprende que en el momento de la contratación del servicio correspondiente, los prestadores de estos servicios en vías generales de comunicación expedirán a los usuarios, carta de porte, conocimiento de embarque, boleto, factura o documento similar como comprobante de que se prestará el servicio y que contenga las condiciones mencionadas en los elementos formales.

Cabe mencionar que la Ley de Vías Generales de Comunicación publicada en el Diario Oficial de la Federación del 19 de Noviembre de 1940, manejaba tanto para el transporte de personas como para el de cosas en su artículo 66, la obligación de las personas o empresas que exploten los servicios públicos de autotransporte federal de pasajeros o de carga por los caminos nacionales, la obligación de presentar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los boletos y conocimientos de embarque para su resello, para el transporte de personas los primeros y para el de cosas los segundos.

En acatamiento a este precepto, dichos documentos eran perforados o resellados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, práctica que ha quedado suprimida.³⁰

En parte, en virtud de que ya no se presentan para su resello y perforación, si no que basta que los permisionarios, presenten por una sola vez ante esa Dependencia los formatos para su aprobación y resello para que quede salvada esta obligación.

Reiteramos la posibilidad de no profundizar en este punto cuyo objeto es el Autotransporte, sólo hacemos alusión al mismo y remitimos a su estudio en el Código de Comercio, en el cual se regula por ser un contrato mercantil por su fin.

Bajo los conceptos dados sobre el contrato de transporte podemos definir con precisión lo que es el Autotransporte Federal.

2.4 CONCEPTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

Es una actividad Técnica encaminada a satisfacer necesidades colectivas de orden público y de interés general, relativas al transporte terrestre de personas o cosas, por caminos de jurisdicción federal, en forma continua, uniforme, regular y permanente, por parte de los permisionarios del servicio ofrecido a los usuarios contra el pago de un precio cierto y en dinero regulado por una ley de derecho público, en este caso la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

³⁰ Oficio Circular por el que se suprime la perforación de las cartas de porte, conocimientos de embarque, boletos, facturas ó documentos similares, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de julio de 1989.

CAPITULO
TERCERO
GENERALIDADES
DEL
AUTOTRANSPORTE
PUBLICO FEDERAL

3.1 GENERALIDADES DEL AUTOTRANSPORTE PUBLICO FEDERAL

El Autotransporte Público Federal integra una de las ramas más importantes de la Economía Nacional, tanto por la vinculación que establece entre los lugares de producción y los de adquisición de bienes a lo largo del Territorio Nacional, como por su contribución directa al Producto Nacional Bruto, y a la generación de empleos. Más de cuatro millones de personas trabajan directamente en el Ramo y su impacto positivo en la economía genera más de cinco millones de empleos adicionales. Por otra parte, se atiende al 97% de la demanda de traslado de personas y al 80% del movimiento de carga.

Los autotransportes en México son considerados servicios fundamentales y estratégicos, motivo por el cual, al Estado se reserva, el desarrollo de su infraestructura, así como la regulación, control y vigilancia de estos servicios, además de la prestación directa en algunos casos y la facultad de otorgar permisos a los particulares para su operación

Como ya se ha analizado en la segunda parte del capítulo 1 de la presente investigación la ley orgánica de la Administración Pública Federal en su artículo 36 fracción IX, estatuye que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransporte en las carreteras federales, y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas.

Asimismo, el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones, establece que la Dependencia encargada de llevar a cabo las disposiciones propondrá, registrará, tramitará, aprobará, evaluará, vigilará y sancionara todo lo relacionado con el Autotransporte Público Federal, a través de la Dirección General de Autotransporte Federal

Antes de entrar al tema de las generalidades del Autotransporte Federal de Pasajeros y Carga que inminentemente son importantes, para mayor comprensión del tema objeto de esta investigación debemos destacar en cuanto a la legislación actual lo siguiente:

3.1.1 LEGISLACION APLICABLE

En primer término observamos que el Código de Comercio contempla un capítulo que regula el Contrato Mercantil de Transporte Terrestre (art. 576 al 604), en forma general o sea sin hacer distinción entre lo federal y lo estatal, puesto que se refiere a toda clase de transporte.

Por otra parte el Código civil también regula el contrato de transporte (arts. 2646 al 2665), y en este caso lo contempla cuando es celebrado entre particulares, también se puede dar en una forma mixta o sea que por una parte son civiles y por la otra parte contratante son mercantiles.

Por lo que respecta a las empresas permisionarias del servicio público federal de transporte existe la Ley específica para la explotación de este servicio en vías generales de comunicación la cual contempla disposiciones en que reglamenta este servicio, por lo que es necesario establecer que ordenamiento es en primer término el aplicable.

Respecto a las personas físicas y morales dedicadas a la explotación de las vías generales de comunicación, el ordenamiento aplicable es en primer término la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, Leyes Especiales.

3.1.2 VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN

Por lo anteriormente mencionado, debemos analizar la definición de vías generales de comunicación:

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en su artículo 1o., estatuye: la presente Ley tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los Caminos y Puentes, los cuales constituyen vías generales de comunicación, así como los servicios de Autotransporte Federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

Por lo anterior, se desprende que para esta Ley se entenderá por Vías Generales de Comunicación a los Caminos y Puentes.

Este mismo ordenamiento en su artículo 2º fracciones I y V define:

3.1.3 CAMINOS O CARRETERAS

- a) - Los que entronquen con algún camino o país extranjero
- b).- Los que comuniquen a dos o más estados de la Federación; y
- c).- Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación, con Fondos Federales o mediante concesión Federal por particulares, estados o municipios.

3.1.4 P U E N T E S Y D E R E C H O D E V I A

- a).- Nacionales.-Los construidos por la Federación, con fondos federales o mediante concesión o permiso federal por particulares, estados o municipios en los caminos federales, o vías generales de comunicación; o para salvar obstáculos topográficos sin conectar con caminos de un país vecino, y
- b).- Internacionales - Los construidos por la federación, con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios sobre las corrientes o vías generales de comunicación que formen parte de las líneas divisorias internacionales.

El artículo 3° de la Ley en mención, señala también que son parte de las vías generales de comunicación los terrenos necesarios para el derecho de vía, las obras, construcciones y demás bienes y accesorios que integran las mismas.

Entendiendo por derecho de vía: La franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación cuya anchura y dimensiones fija la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual no será inferior a 20 metros de cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos.

Asimismo, se indica que los caminos, puentes y la franja derivada del derecho de vía, no son los únicos que constituyen las vías generales de comunicación, puesto que también son el mar territorial, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, el espacio nacional en que transiten las aeronaves, los ferrocarriles, las líneas telefónicas y líneas conductoras eléctricas y las rutas de servicio postal, todas ellas son regulados por leyes específicas a manera de ejemplificar se señalan algunas de estas leyes y ordenamientos

Ley de Navegación, Ley de Puertos, Ley de Aviación Civil, Ley de Aeropuertos, Ley Federal de Telecomunicaciones y Ley del Servicio Postal Mexicano, Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, lo anterior a manera de aservo, puesto que no son parte de la materia que nos ocupa.

Retomando el tema de concepto de camino, y considerando que en ningún texto jurídico se encontró una definición de lo que es camino, ni lo que se debe entender por vía, se recurrió al Diccionario de la Real Academia Española para definirlo, el cual señala que camino; “es la tierra hollada preparada de cierto modo, por donde se pasa para ir de un sitio a otro. Cualquier vía de comunicación, camino carretero, el dispuesto para el paso de coches o carretas.”³¹

³¹ GARCIA- Pelayo y Gross, Ramón. Diccionario Pequeño Larousse (ilust)., Novena Edic..Edit. Larousse. S.A. México 1985

Por lo anterior se entiende que el camino y vía son sinónimos, así en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al referirse a las vías generales de comunicación y como ya se ha analizado menciona a los caminos que reúnen las calidades para ser considerados como tales, los cuales se hará mención más adelante.

Sin embargo, el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales en el título primero nos da una definición, diciendo que: “Carretera o Camino; es la vía pública de jurisdicción federal situada en zonas rurales y destinada principalmente al tránsito de vehículos”

Esta definición nos da luz para saber lo que es un camino, pero hay que destacar que los caminos no solamente o exclusivamente se encuentran situados en zonas rurales, ni mucho menos los caminos federales que atraviesan ciudades y poblaciones sin que con esto dejen de ser federales o simplemente caminos, por lo que se considera que el término camino se emplea en general a todas las vías generales de comunicación sean federales, estatales o municipales, tierra, mar, aire, con sus diversas modalidades y la carretera es ya una modalidad del camino o clase de camino

Refiriéndonos a los elementos que deben reunir los caminos para que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal los considere como tales, el legislador consideró necesario establecerlos y así no confundir la competencia, ya que esta se establece, para poder diferenciar la competencia federal, de la estatal o municipal, retomando en este caso, la federal, que es la que nos interesa

En cuanto al primer requisito o elemento de caminos ó carreteras:

a).- Los que entronquen con algún camino de país extranjero, este elemento es ambiguo en virtud, de que se debería considerar el suprimir la frase “país extranjero”, porque no existe país nacional, sino que necesariamente debe ser extranjero para que sea otro país, esto es una persona jurídica colectiva reconocida por el Derecho Internacional, llamado estado o país, esto obedece a que todos los negocios internacionales solo los puede conducir el Ejecutivo de la

Unión, en términos del artículo 133 de nuestra Norma Suprema, con ratificación del Senado de la República (art. 76-1), convirtiéndose en Ley Suprema de la Unión.

b).- Los caminos que comunican a dos o más entidades federativas entre sí; el cual resulta obvio ya que si se aplicara la legislación de cada Entidad Federativa por donde atravesaran en los caminos nacionales, daría como resultado un caos por el conflicto de leyes, es decir, si los caminos son bienes inmuebles, y si aplicamos el principio de que estos se rigen por las leyes de ubicación, resultaría atroz.

c).- Los que en su totalidad ó mayor parte sean construidos por el Gobierno Federal ó por concesión federal particulares, estados o municipios.-Obedece al origen de los fondos o recursos que son federales, lo cual para su legal explotación deben ser regulados y controlados por la Federación para garantizar los ingresos por concepto de derechos en su explotación, y en tal virtud es por demás claro su control

3.1.5 JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

La Ley de la materia en su artículo 5º, al referirse a la jurisdicción federal, amplía el término de competencia como sinónimo de jurisdicción. “la cual es el ámbito en que la autoridad puede aplicar la Ley general al caso concreto. ésto es, hacer valer sus resoluciones, misma que no es privativa de la autoridad judicial, sino también administrativa”.³²

La Reglamentación de la jurisdicción y competencia.-La encontramos en el artículo 27 Constitucional, al señalar que la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro del Territorio Nacional, corresponde, originariamente a la Nación, en su párrafo primero, y en el párrafo tercero, al mencionar que la Nación tendrá en todo tiempo el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de

³² GOMEZ Lara, Cipriano. Teoría General del Proceso. Tercera Reimpresión. UNAM, México. 1981. pp 111 y 155.

apropiación, etc. de lo que se puede deducir que los caminos son parte del Territorio Nacional por estar inmersos o construidos en el mismo.

3.1.6 TIPOS DE CAMINO

Según el Apéndice del artículo 6o., del Reglamento sobre peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de Jurisdicción Federal; tomando en cuenta sus características geométricas, se tipifican en:

A4, A2, B4, B2, C Y D.

Carretera A4.- Es aquella que cuenta con un amplio acotamiento, dos carriles para cada sentido y barrera media de contención, por lo general estas carreteras son de cuota.- (caseta de Capufe, Caminos y Puentes Federales), permiten la operación de todo tipo de vehículos.

Carretera A2.-Es aquella que cuenta con acotamiento, un carril para cada sentido y también su camino es de cuota, permiten la operación de todo tipo de vehículos.

Carretera B4.- Es aquella que cuenta con acotamiento, dos carriles para cada sentido pero que por sus condiciones físicas de desgaste, es de velocidad menor que las autopistas, su servicio es de comunicación interestatal.

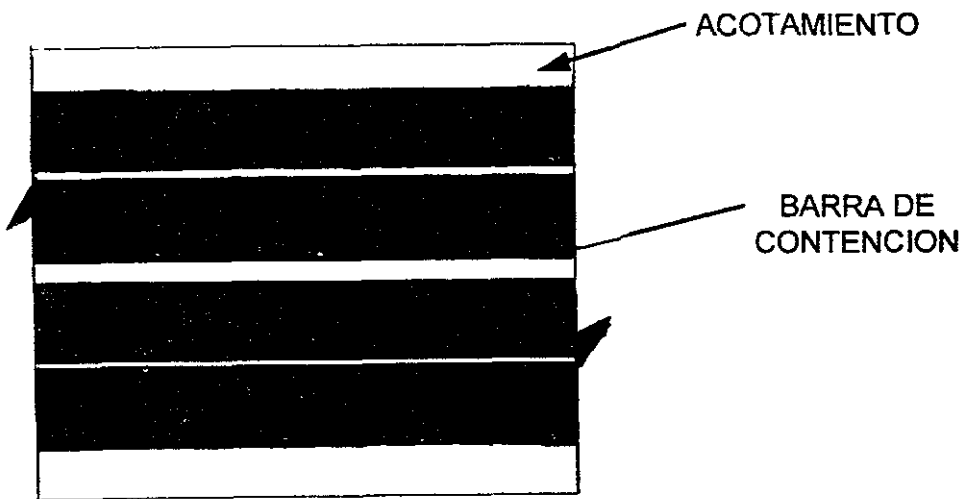
Carretera B2.- Es similar a la B4, pero con un solo carril para cada sentido, con distancias más cortas y su servicio es de comunicación interestatal

Carretera C.- Es Aquella que no cuenta con acotamiento, ni barra de contención, es de doble sentido, carretera libre de cuota, de distancias mas cortas y se dan dentro del ámbito estatal.

Carretera D.- Son caminos que en general son rurales no cuentan con señalamiento, en la mayoría de los casos son de terracería o sea no cuentan con pavimentación, son de difícil circulación para vehículos pesados, y prestan su servicio dentro del ámbito municipal.

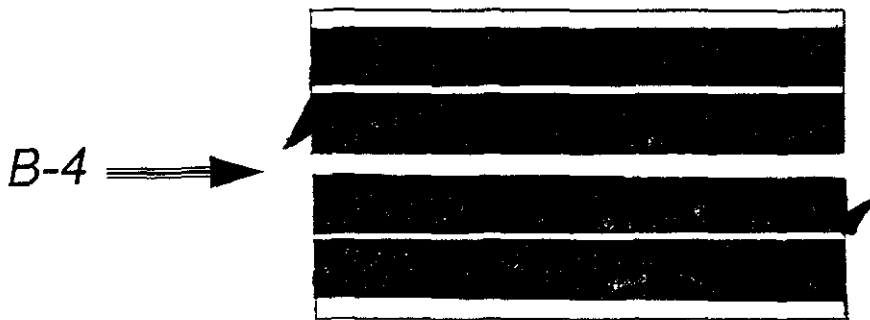
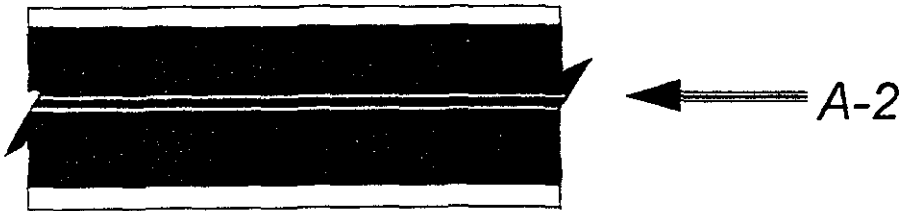
En hojas anexas, se ilustran los diferentes tipos de carreteras

CARRETERA TIPO "A 4"

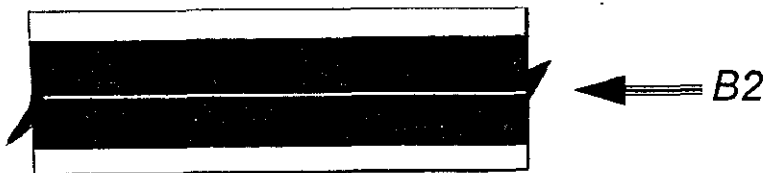


DOS CARRILES POR LADO
AUTOPISTA DE CUOTA

CARRETERA TIPOS "A 2" Y "B 4"



CARRETERAS TIPO " B 2 " , " C " Y " D "



3.1.7 SEÑALES

Señalamientos en carreteras, los clasifica el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales (artículo 173), en

Preventivas, restrictivas, de identificación, informativas, mismas que se detallan a continuación:

3.1.7.1 SEÑALES PREVENTIVAS.-Tienen por objeto advertir la existencia y naturaleza de un peligro en el camino, consisten en tableros en forma cuadrada, colocados en una de sus diagonales verticalmente, pintados de amarillo, con símbolos, caracteres y filetes en negro, y son las siguientes.

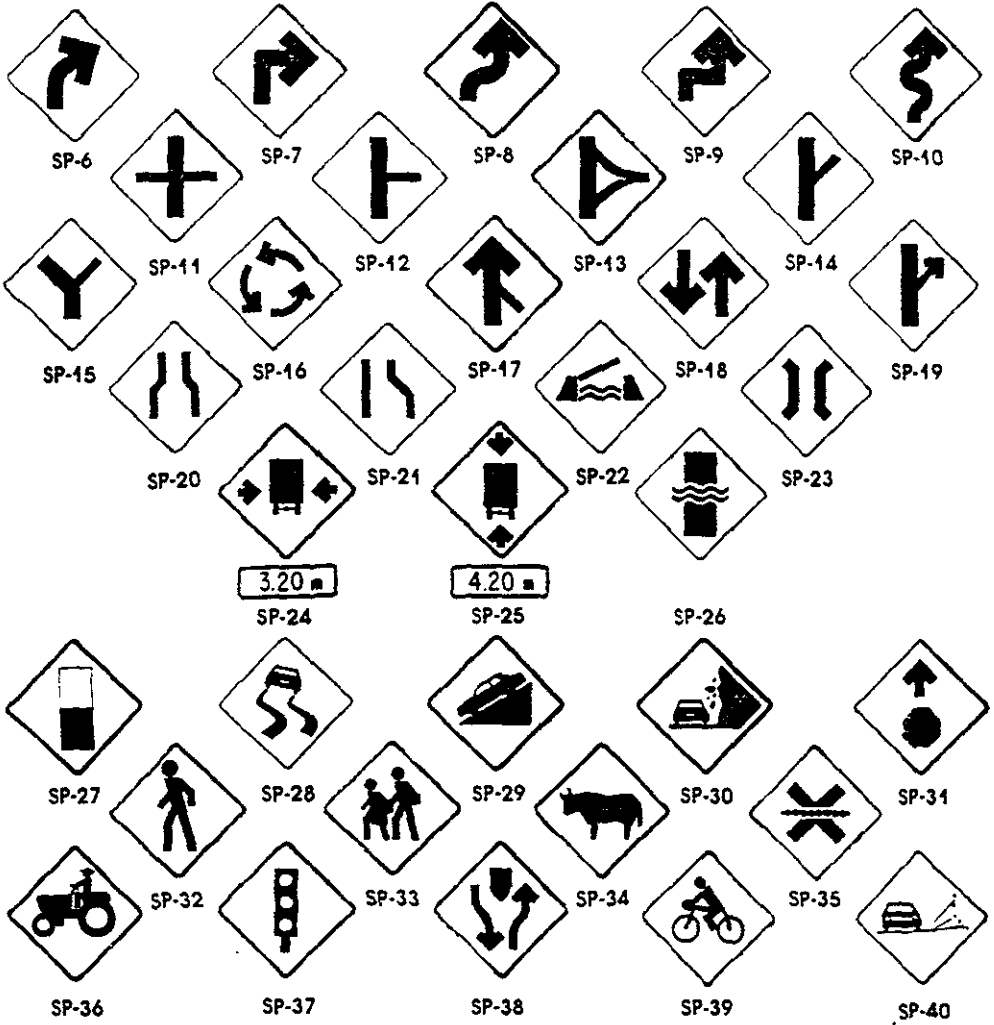
- SP. 6 CURVA, DERECHA O IZQUIERDA.
- SP. 7 CODO, DERECHO O IZQUIERDO
- SP. 8 CURVA INVERSA, DERECHA, IZQUIERDA O VICEVERSA
- SP. 9 CODO INVERSO, DERECHO-IZQUIERDO O VICEVERSA
- SP. 10 CAMINO SINUOSO.
- SP 11 CRUCE DE CAMINOS.
- SP. 12 ENTRONQUE EN "T"
- SP 13 ENTRONQUE LATERAL, DERECHO O IZQUIERDO
- SP 14 ENTRONQUE LATERAL OBLICUO, DERECHO O IZQUIERDO
- SP. 15 ENTRONQUE EN "Y"
- SP. 16 GLORIETA.
- SP. 17 INCORPORACIÓN DE TRANSITO.
- SP. 18 DOBLE CIRCULACIÓN.
- SP. 19 RAMPA DE SALIDA.
- SP. 20 REDUCCIÓN DEL ANCHO DE LA CARPETA, SIMÉTRICAMENTE AL EJE DEL CAMINO
- SP. 21 REDUCCIÓN DEL ANCHO DE LA CARPETA. ASIMÉTRICAMENTE AL

EJE DEL CAMINO

- SP. 22 PUENTE LEVADIZO
- SP. 23 PUENTE ANGOSTO
- SP. 24 ANCHO LIBRE.
- SP. 25 ALTURA LIBRE.
- SP. 26 VADO
- SP. 27 TOPES.
- SP. 28 SUPERFICIE DERRAPANTE.
- SP. 29 PENDIENTE PELIGROSA
- SP. 30 ZONA DE DERRUMBES.
- SP. 31 OBRAS EN EL CAMINO.
- SP. 32 PEATONES.
- SP. 33 ESCUELA.
- SP. 34 GANADO.
- SP. 35 CRUCE DE FERROCARRIL.
- SP. 36 MAQUINARIA AGRÍCOLA.
- SP. 37 SEMAFORO
- SP. 38 PRINCIPIO DE UN TRAMO CON CAMELLÓN.
- SP. 39 CICLISTAS
- SP. 40 GRAVILLA SOBRE EL PAVIMENTO.

Se esquematizan en la siguiente hoja.

SEÑALES PREVENTIVAS



3.1.7.2 SEÑALES RESTRICATIVAS.- Tienen por objeto indicar la existencia de ciertas limitaciones ó prohibiciones que regulan al tránsito. A excepción de las de ALTO y CEDA EL PASO, son tableros circulares de color blanco con letras y símbolos de color negro, inscritos en un anillo de color rojo. Cuando indican una prohibición, la señal lleva una franja diametral inclinada a 45 grados bajando hacia la derecha.

Las señales restrictivas son las siguientes:

a) - SR-6 ALTO - Es de forma octagonal, pintada de rojo, con letras y filetes blancos.

El conductor que se acerque a una señal de “ALTO”. deberá detener la marcha antes de entrar en la zona de peatones, y proseguir cuando se cerciore de que no existe ningún peligro.

b).-SR-7 Ceda el paso.- Tiene forma de triángulo equilátero, con un vértice hacia abajo pintado de blanco, una franja perimetral roja y leyenda negra.

El conductor que se aproxime a una señal de “CEDA EL PASO”, deberá disminuir la velocidad, o detenerse si es necesario, para ceder el paso a cualquier vehículo que represente un peligro

SR-8 ADUANA.

SR-9 VELOCIDAD RESTRINGIDA

SR-10 CIRCULACIÓN CONTINUA.

SR-11 SENTIDO DE CIRCULACIÓN

SR-12 SOLO VUELTA A LA IZQUIERDA

SR-13 CONSERVE SU DERECHA.

SR-14 DOBLE CIRCULACIÓN

SR-15 ALTURA LIBRE RESTRINGIDA.

SR-16 ANCHURA LIBRE RESTRINGIDA.

SR-17 PESO MAXIMO RESTRINGIDO

- SR-18 PROHIBIDO ADELANTAR.
- SR-19 PARADA SUPRIMIDA.
- SR-20 PRINCIPIA PROHIBICIÓN DE ESTACIONAMIENTO.
- SR-21 ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO A CIERTAS HORAS.
- SR-22 ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO
- SR-23 PROHIBIDO VUELTA DERECHA.
- SR-24 PROHIBIDO VUELTA IZQUIERDA.
- SR-25 PROHIBIDO EL RETORNO.
- SR-26 TERMINA CIRCULACIÓN.
- SR-27 PROHIBIDO EL PASO DE BICICLETAS, VEHICULOS PESADOS Y
MOTOCICLETAS
- SR-28 PROHIBIDO EL PASO A VEHICULO TIRADO POR ANIMALES.
- SR-29 PROHIBIDO EL PASO A MAQUINARIA AGRICOLA.
- SR-30 PROHIBIDO EL PASO DE BICICLETAS.
- SR-31 PROHIBIDO EL PASO A PERSONAS
- SR-32 PROHIBIDO EL PASO A VEHICULOS PESADOS.
- SR-33 PROHIBIDO EL USO DE SEÑALAS ACUSTICAS.

Mismas que también se esquematizan en la siguiente hoja.

SEÑALES RESTRICTIVAS



SR-6



SR-7



SR-8



SR-9



SR-10



SR-11



SR-11A



SR-12



SR-13



SR-14



SR-15



SR-16



SR-17



SR-18



SR-19



SR-20



SR-21



SR-22



SR-23



SR-24



SR-25



SR-26



SR-27



SR-28



SR-29



SR-30



SR-31



SR-32



SR-33



3.1.7.3 SEÑALES INFORMATIVAS.- Tienen por objeto guiar al usuario a lo largo de su ruta e informarle sobre las calles o caminos que encuentre y los nombres de poblaciones, lugares de interés y sus distancias, y se subdividen en cuatro grupos:

1).- *Señales Informativas de Identificación* -Señalan la carretera y su número, en forma de escudo, el cual varía según se trate de un camino federal o local, en el primer caso lleva la leyenda México y en el segundo la abreviatura del nombre de la Entidad Federativa

Se usan flechas complementarias para indicar la dirección que sigue el camino. Su color es blanco y con caracteres, símbolos y filetes negros

2).- *Señales Informativas de Destino* -Indican las vías a seguir para llevar a determinados lugares y en algunos casos indican las distancias a que estos se encuentran. Son rectangulares con una mayor dimensión horizontal, de color blanco, con caracteres, símbolos y filetes negros, a excepción de las elevadas, que son verdes con caracteres o símbolos y filetes blancos.

3).- *Señales Informativas de Servicios y Turísticas.*-Indican los lugares donde pueden obtenerse ciertos servicios, tienen forma rectangular con mayor dimensión vertical, color azul y símbolo negro, dentro de un cuadro blanco, excepto la señal de PUESTO DE SOCORRO, que lleva símbolo rojo

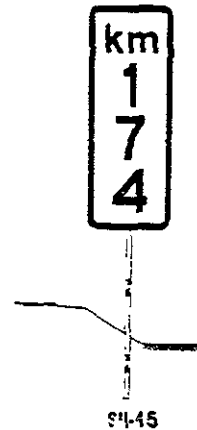
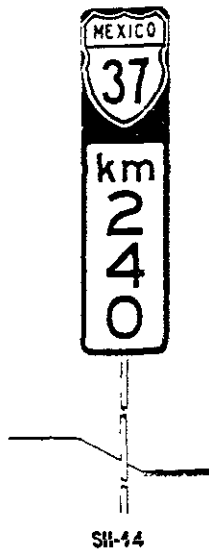
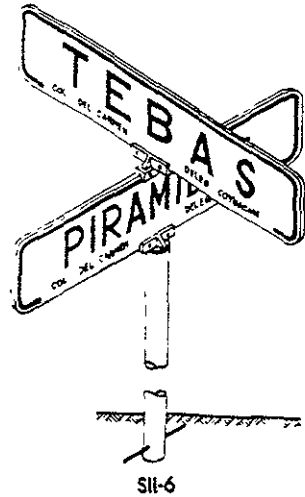
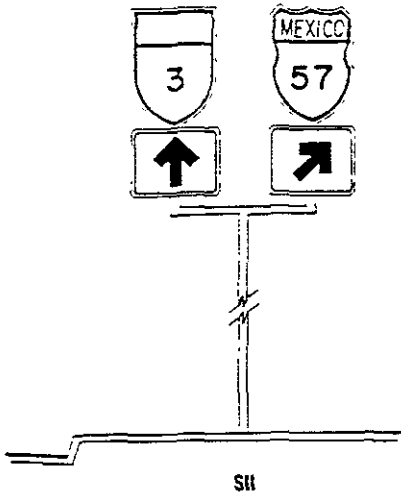
4).- *Señales Informativas de Recomendación e información general:*

Indican lugares, nombres de calles, sentido del tránsito, límites de entidades, postes de kilometraje y otros. Tienen forma y color iguales a las de destino, excepto las de sentido de tránsito que tienen fondo negro y flecha blanca.

Por último cabe señalar que existen otro tipo de señales: cuando está en reparación el camino a estas se les denomina **dispositivos para protección en obras**

A continuación se ilustran este tipo de señales, y que por su sola presentación resulta obvio su significado

SEÑALES INFORMATIVAS DE IDENTIFICACION



SEÑALES INFORMATIVAS DE DESTINO



SID-8



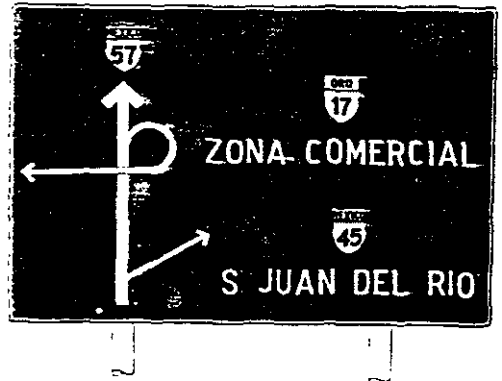
SID-9



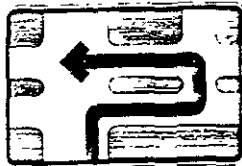
SID-10



SID-11



SID-12



SID-12



SID-13



SID-14



SID-15

SEÑALES INFORMATIVAS DE SERVICIOS Y TURISTICAS



SIS-1



SIS-2



SIS-3



SIS-4



SIS-5



SIS-6



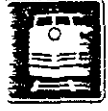
SIS-7



SIS-8



SIS-9



SIS-10



SIS-11



SIS-12



SIS-13



SIS-14



SIS-15



SIS-16



SIS-17



SIS-18



SIS-19



SIS-20



SIS-21



SIS-22



SIS-23



SIS-24



SIS-25



SIS-26



SIS-27



SIT-1



SIT-2



SIT-3



SIT-4



SIT-5



SIT-6



SIT-7



SIT-8



SIT-9



SIT-10

SEÑALES INFORMATIVAS DE RECOMENDACION E INFORMACION GENERAL

**CARRIL IZQUIERDO
SOLO PARA REBASAR**

SIR

**TRANSPORTE DE CARGA
TRAMO CON RESTRICCIONES**

PRINCIPIA

SIR

**CUERNAVACA
350 000 hab**

SIG-7

PRESA JOSE MA MORELOS

SIG-8

**TERMINA SINALOA
PRINCIPIA SONORA**

SIG-9

**CASETA DE COBRO
A 500 m**

SIG-10



SIG-11

DISPOSITIVOS PARA PROTECCION EN OBRAS



DPP



DPP



DPI-7



DPI-7



DPI-7



DPI-8



DPI-8



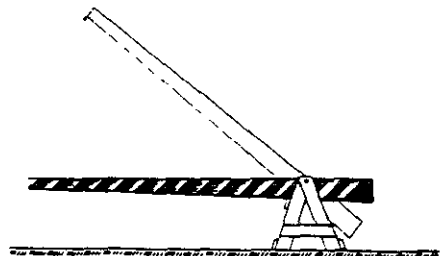
DPI-8



DPI-9



DPC-1



DPC-1

3.1.8 MEDIOS DE TRANSPORTE

Entendemos como medios de transporte todos aquellos vehículos a través de los cuales se transportan las personas o cosas por caminos de jurisdicción federal.

Vehículo: artefacto que sirve para transportar personas o cosas por caminos y calles

Por lo anterior, se desprende que vehículo de servicio público es aquel que reúne las condiciones requeridas y llena los requisitos que la Ley de la Materia, señala para explotar el servicio de autotransporte en sus diferentes clases y modalidades. Esta definición la confirma el Reglamento de Tránsito en carreteras federales. Por lo que hace a las diferentes clases y modalidades se analizarán ampliamente más adelante.

Para efectos de este estudio los vehículos de servicio público de autotransporte federal se clasifican en los siguientes, a los cuales se les da una nomenclatura:

<u>CLASE</u>	<u>NOMENCLATURA</u>
AUTOMOVIL	A
AUTOBUS	B
CAMION	C
TRACTOR	T
SEMIREMOLQUE	S
REMOLQUE	R

El Reglamento de Tránsito nos da una clasificación diversa, pero como se dijo anteriormente, nos interesa saber la clasificación general de aquellos que se utilizan para el autotransporte federal, con una denominación sencilla, sin complicaciones que de acuerdo a la Ingeniería automotriz y del transporte, que es muy compleja y sin relevancia para este análisis nos permite una mejor comprensión del mismo.

Pero también es necesario saber como, se caracteriza cada tipo de vehículo enunciado anteriormente, para lo cual se hace referencia a las definiciones que nos da el Reglamento de Tránsito en carreteras federales:

AUTOMOVIL.-Vehículo de motor de cuatro ruedas con capacidad hasta de nueve personas incluido el conductor.

AUTOBUS.- Vehículo de motor de cuatro ruedas o más destinado al transporte de más de nueve personas.

CAMION.- Vehículo de motor de cuatro ruedas o más destinado al transporte de carga.

TRACTOR.-Vehículo de motor destinado a soportar y jalar semiremolques



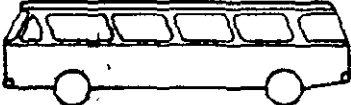


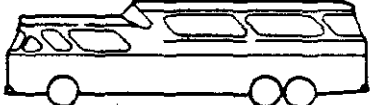
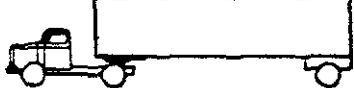
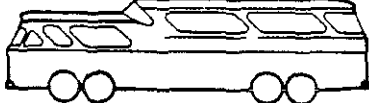
SEMIREMOLQUE.-Todo remolque sin eje delantero, destinado a ser acoplado a un tractor de manera que parte de su peso sea soportado por este.

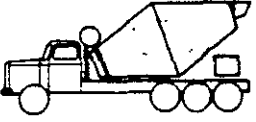
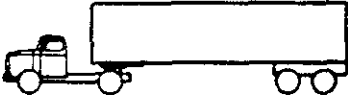
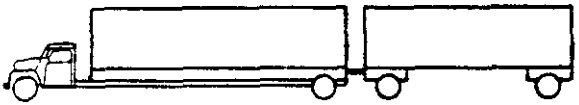
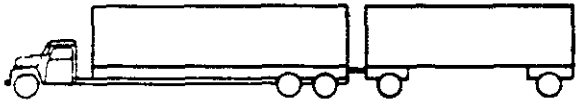
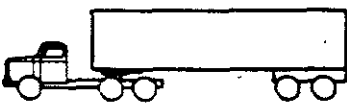

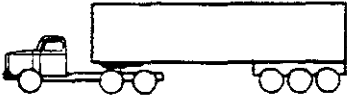
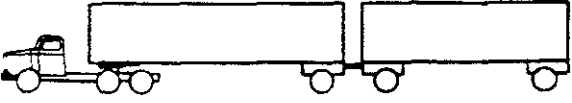
REMOLQUE.- Vehículo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo de motor.


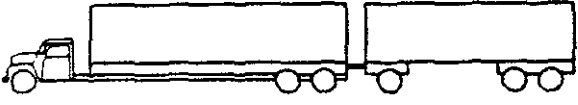



Con las definiciones que se han plasmado se puede dar una idea aunque general de lo que es cada uno de ellos por las características fundamentales que se vierten en cada concepto.

Cabe mencionar que el combustible utilizado en los vehículos dotados de motor es a base de gasolina y diesel, y según dato obtenido en forma directa de los portadores, el más económico y menos contaminante es el diesel, debido al bajo contenido de plomo y desde luego el más utilizado.

A continuación y de manera ilustrativa se presentan tres figuras las cuales contienen los tipos de vehículos mencionados, su nomenclatura, números de ejes, clase y las diferentes combinaciones de acoplamiento vehicular

Nomenclatura	No. de Ejes	Clase	Croquis del Vehículo
A2	2	AUTOMOVIL	
C2	2	CAMION	
B2	2	AUTOBUS INTEGRAL O SOBRE CHASIS	
B2c	2	AUTOBUS CONVENCIONAL	
C3	3	CAMION	
B3	3	AUTOBUS INTEGRAL	
T2-S1	3	TRACTOR Y SEMIRREMOLQUE	
B4	4	AUTOBUS INTEGRAL	

Nomenclatura	No. de Ejes	Clase	Croquis del Vehículo
CA	4	CAMION	
T2-S2	4	TRACTOR Y SEMIRREMOLQUE	
C2-R2	4	CAMION Y REMOLQUE	
C3-R2	5	CAMION Y REMOLQUE	
T3-S2	5	TRACTOR Y SEMIRREMOLQUE	
T2-S1-R2	5	TRACTOR, SEMIRREMOLQUE Y REMOLQUE	
T3-S3	6	TRACTOR Y SEMIRREMOLQUE	
T3-S1-R2	6	TRACTOR, SEMIRREMOLQUE Y REMOLQUE	

Norman- clatura	No. de Eje-	Clase	Croquis del Vehículo
T2-S2-R2	6	TRACTOR, SEMIRREMOLQUE Y REMOLQUE	
C3-R3	8	CAMION Y REMOLQUE	
T3-S2-R2	7	TRACTOR, SEMIRREMOLQUE Y REMOLQUE	
T3-S2-R3	8	TRACTOR, SEMIRREMOLQUE Y REMOLQUE	
T3-S2-R4	9	TRACTOR, SEMIRREMOLQUE Y REMOLQUE	

3.1.9 CONCESIÓN.

3.1.9.1 CONCEPTO DE CONCESIÓN.

En primer lugar se dará una definición de acuerdo con la lengua española para que en ese sentido se pueda comprender, aún por personas no doctas en derecho y posteriormente lo que para los tratadistas del Derecho Administrativo, significa en sentido estricto concesión

“Un término que significa (*concessio*) privilegio, derecho que se obtiene del estado para una explotación; es sinónimo de cesión.”³³

“Exclusiva que concede la administración pública a favor de particulares para realizar una obra, o prestar un servicio, a cambio de percibir un canon de los usuarios”³⁴

“La concesión dada por el Derecho Administrativo entre otras se encuentra la de que es un acto administrativo discrecional, por medio del cual la administración pública federal, confiere a una persona una condición o poder jurídico para ejercer ciertas prerrogativas públicas con determinadas obligaciones y derechos para la explotación de un servicio público, de bienes del estado o de los privilegios exclusivos que comprenden la propiedad industrial”³⁵

“El termino concesión tiene un significado multívoco, porque puede significar varios contenidos. Es el acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular:

1).- Para utilizar bienes del estado dentro de los límites y condiciones que señale la Ley,
y

³³ GARCÍA Pelayo y Gross. *op. cit.* nota número 31

³⁴ INFANTE Lope. Julia. Diccionario Jurídico. Edit. de Vicchi. S A

³⁵ SERRA Rojas. Andrés. Derecho Administrativo. 14. Edit. Porrúa. S A. México. 1988. T -II. PP. 281

2) - Para establecer y explotar un servicio público, también dentro de los límites y condiciones que señale la Ley, (. .)”³⁶

De los conceptos antes expuestos podemos observar que en general, todos reúnen elementos fundamentales como son:

Que es un acto administrativo, emitido por una autoridad, que concede a un particular para hacer algo en relación a los bienes propiedad del estado, obteniendo un lucro en su explotación.

Más que suficientes creemos que estos conceptos vertidos con antelación son para entenderlo que es una concesión, sin pretender hacer un tratado, ya que existen infinidad de conceptos vertidos sobre el mismo por los peritos en la materia.

3.1.9.2 ELEMENTOS DE LA CONCESIÓN

Los elementos de la concesión se dan y derivan de los conceptos de la misma, y que para los efectos de este trabajo serían:

a).- *El estado.* - A través de la autoridad federal competente

b).- *El concesionario.* - A quien se otorga, ya sea persona física o moral.

c).- *Los usuarios.* - Para los casos del servicio público, ya que para la explotación meramente de un inmueble propiedad de la nación, no intervienen los usuarios

³⁶ ACOSTA Romero, Miguel Teoría General del Derecho Administrativo.- 9a Edic. Edit Porrúa, S.A. México 1990, pp. 697 y 698

En este sentido la concesión reviste dos formas; la otorgada por la explotación de un inmueble y la otorgada para la explotación de un servicio; en el primer caso tenemos a los caminos y en el segundo a la explotación del servicio de autotransporte federal

A continuación se explicará cada uno de los elementos:

a).-*EL ESTADO*, en México la Nación es el propietario originario de las tierras que conforman al país, según lo establece el artículo 27 Constitucional, se requiere concesión de la Autoridad Federal que es un elemento integral del estado.

b).- "*EL CONCESIONARIO*, que es la persona a cuyo favor se hace la concesión".- ³⁷

Así mismo, el concesionario debe reunir ciertas cualidades para poder adquirir la concesión, esto es contar con la capacidad jurídica, capacidad técnica y capacidad financiera.

Capacidad Jurídica.-Se otorgarán concesiones a mexicanos ó sociedades constituídas conforme a las leyes mexicanas, para el caso de que en las sociedades existan extranjeros, éstos se considerarán respecto a la concesión, como mexicanos quedando obligados a no recurrir a la protección, de su gobierno, bajo pena de perder en beneficio de la Nación todos sus derechos respecto de la concesión

Capacidad Técnica.- Esto es debe contar con personal diestro en la actividad del autotransporte y contar con equipo adecuado, esto es, vehículos con accesorios ad hoc para el servicio.

Capacidad Financiera.-Que no es otra cosa que contar con el capital suficiente para cubrir los gastos en todo lo que se requiera para el buen funcionamiento de la empresa concesionaria.

³⁷ INFANTE Lope. Julla. *op cit.*, nota número 34

C).-*LOS USUARIOS*.- Como finalidad de la concesión, sería interés público, es decir, los beneficiarios serán los usuarios, por lo que la concesión debe ser de acuerdo a las necesidades que requieran los usuarios y no a la libre determinación de la autoridad y del concesionario

La Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940, que constituye el último antecedente inmediato de las actuales disposiciones, contemplaba la figura de la concesión, como la idónea para regular todo lo relacionado con la construcción, operación, explotación, aprovechamiento de los Caminos Nacionales y los servicios de Autotransporte Federal, pero ante la necesidad de mejorar la economía nacional, fue necesario expedir nuevas disposiciones.

Es así que en diciembre de 1993, el Legislador expide una nueva Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, con reglas claras y precisas que promueven el desarrollo de comunicación, cabe aclarar que la misma solo ha sido derogada parcialmente, por lo que sigue siendo aplicable actualmente. Esto lo confirma el artículo 4 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que dice a falta de disposición expresa en esta Ley ó en sus Reglamentos o en los Tratados Internacionales, se aplicarán

I.-La Ley de Vías Generales de Comunicación

II.- Los Códigos de Comercio, Civil para el Distrito Federal en materia común, y para toda la República en Materia Federal, y Federal de Procedimientos Civiles

Esta nueva Ley nos señala que servicios requiere de concesión, y cuales requieren de permiso:

El artículo 6º de este mismo ordenamiento estatuye que se requiere concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales

Se otorgarán a mexicanos o sociedades constituídas conforme a las leyes mexicanas, su duración de 30 años, con posible prórroga, etc

3.1.10 PERMISOS

Este mismo ordenamiento en su artículo 8° dicta: Se requiere permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Para la operación y explotación de los servicios de Autotransporte Federal de carga, pasaje y turismo.

CONCEPTO DE PERMISO .-Según el Maestro Acosta Romero, “es el consentimiento que otorga quien tiene potestad también para hacer algo ”³⁸

De acuerdo al Diccionario de la Real Academia Española “El permiso es igual a la autorización”.³⁹

ELEMENTOS DEL PERMISO .-Son los mismos que se enunciaron para la concesión.- Solo existe una diferencia en cuanto a que el permisionario, no debe reunir o acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, su capacidad técnica ni financiera, para garantizar la prestación del servicio, sino solo la capacidad jurídica, acreditando el permisionario su nacionalidad mexicana

Cabe aclarar que anteriormente que conforme la Ley de Vías Generales de Comunicación, el permiso solo se otorgaba a mexicanos por nacimiento, se estima un acuerdo de la nueva Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, vigente, dejar fuera aquella disposición discriminatoria relativa a que los servicios públicos de autotransporte podrían explotarse únicamente por los Ciudadanos Mexicanos por nacimiento o por sociedades constituidas por estos; superando aquella práctica que establecía distintas categorías de

³⁸ ACOSTA Romero, *op cit.*, nota número 36, p. 791

³⁹ GARCÍA Ramon y Gross. *op. cit.*

mexicanos, puesto que en la actualidad los permisos también se expiden a los Ciudadanos Mexicanos naturalizados, que acrediten tal condición con su carta o certificado de nacionalidad.

3.1.11 TERMINO DE LA CONCESIÓN

De acuerdo al artículo 16o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal las concesiones terminan por, se tratará de ir explicando cada una de estas causa de terminación:

Las causas de terminación de acuerdo con el artículo 16 de la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, se trataran de ir explicando en el transcurso de este trabajo y son los siguientes:

I.-Vencimiento del plazo establecido o de la prórroga después de los 30 años autorizados que se haya autorizado y otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

II.- Renuncia del Titular -Cuando no fuere viable la concesión el concesionario podrá renunciar a los beneficios de la concesión.

III.- Revocación.-Esta fracción va estrechamente vinculada al artículo 17 de la misma Ley, la cual estatuye las causas de revocación de concesiones y permisos.

- a) -No cumplir, sin causa justificada, con el objeto, obligación o condiciones de las concesiones y permisos.
- b) -Interrumpir el concesionario la operación de la vía total o parcialmente, sin justificación.
- c) -Interrumpir el permisionario la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros, sin causa justificada.
- d) -Reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas o registradas.

- e).-Ejecutar actos que impidan la actuación de otros prestadores de servicios o permisionarios con derecho a ello.
- f).-No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios.
- g).-Cambiar de nacionalidad el concesionario o el permisionario.
- h).-Ceder, hipotecar, graduar o transferir las concesiones y permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, a algún gobierno o estado extranjero, o admitir a éstos como socios de las empresas de las empresas concesionarias o permisionarias.
- i).-Ceder o transferir las concesiones y permisos o los derechos en ellos conferidos, sin autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- j).-Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de los caminos y puentes o servicios sin autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- k).-Prestar servicios distintos a los señalados en el permiso respectivo
- l).-No otorgar o no mantener en vigor la garantía de daños contra terceros.
- ll).-Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la ley o en sus reglamentos; y
- m).-Las demás previstas en la concesión o en el permiso

NOTA:- Los Titulares de una concesión o permiso que hubiere sido revocado, estará imposibilitado para obtener otro nuevo dentro de un plazo de 5 años, contado a partir de que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

IV -Rescate.-En esta fracción es necesario ampliarse un poco, para conocer que es el rescate -"Según el Maestro Acosta Romero, es un principio aplicable a las concesiones de explotación de bienes del estado, el cual es un acto administrativo mediante el cual, el estado recupera sus bienes concesionados, fundado en el principio de causas de utilidad pública " 40

⁴⁰ ACOSTA Romero. *op. cit.*, nota número 36. p. 706.

El rescate en el autotransporte sólo es aplicable en cuanto a los caminos y sus accesorios que son las obras construidas para hacer posible su explotación (art. 27 Const.).

El rescate es diferente a la expropiación, y a que los bienes de dominio público de la Federación llamados caminos para este caso, siguen en poder del estado, el cual sólo concede a los particulares, su explotación o usufructo y no la propiedad o domicilio de dichos bienes.

“El Maestro Acosta Romero, también lo llama el derecho de reversión, consistente en que una vez concluido el pago de la concesión, los bienes objeto de la misma pasan a ser nuevamente utilizados por el estado sin ninguna contraprestación.”⁴¹

Sobre este derecho de reversión el artículo 18 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal a la letra dice: “Cumplido el término de la concesión y en su caso, de la prórroga que se hubiere otorgado, la vía general de comunicación con los derechos de vía y sus servicios auxiliares, pasarán al dominio de la Nación, sin costo alguno y libre de todo gravámen.”

V.-Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión

VI.-Liquidación.-Cuando una empresa concesionaria entre en liquidación para aviso a la Secretaría de Comunicación y Transporte y se dara por terminada la concesión y en cuanto a la liquidación se estará a lo dispuesto por la Ley de la Materia en este caso la Ley General de Sociedades Mercantiles.

VII.-Quiebra.-Tal es el caso de quiebra de una empresa concesionaria, puesto que no podrá seguir operando el objeto de la concesión por lo que se dará por terminada esta, y se estará a lo dispuesto por la Ley de la Materia.

⁴¹ *Ibid.*, p. 707

3.1.12 TERMINACIÓN DE PERMISOS.

En cuanto a la terminación de los permisos solo son aplicables las siguientes causas.

- a).-Renuncia del titular -Solicitud por parte del permisionario.
- b).-Revocación -Que incurra en alguna de las causales mencionadas en la revocación de la concesión.
- c).-Liquidación -Por las causas mencionadas.
- d).-Quiebra.-Por las causas mencionadas.

Por lo anterior, se desprende que los permisos no tienen un término de tiempo para su vencimiento, así mismo el rescate o derecho de reversión no opera puesto que la expedición de permisos es solo para servicios como ya se ha manifestado, y no tendrá efecto en lo que se refiere a vehículos, por lo que se entiende que el rescate solo es para los bienes inmuebles

El término de la concesión o del permiso no exime a su titular de las responsabilidades contraídas, durante su vigencia, con el Gobierno Federal y con terceros

Este precepto es muy importante ya que aunque la concesión o el permiso se den por terminadas las obligaciones contrarias siguen siendo reclamables, como un simple ejemplo podemos señalar.-Si ocurre un accidente en donde resulten lesionadas varias personas; posteriormente al siniestro, al permisionario se le revoca el permiso. las personas lesionadas tienen a salvo sus derechos para reclamar el pago de daños e indemnizaciones que correspondan, al titular del permiso.

Antes de entrar en el siguiente capítulo y que es la parte medular del presente estudio en relación a las responsabilidades del transportista y sus consecuencias como las indemnizaciones

por pérdida de mercancía y lesiones por accidentes, es necesario para una mejor comprensión se analicen las generalidades, especialidades y modalidades del autotransporte.

3.1.13 MODALIDADES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL

Para los efectos de esta tesis contemplaremos el Transporte Terrestre, concretamente de Autotransporte Federal y en este concepto la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, clasifica a los servicios en Pasaje, Turismo y Carga, y a fin de evitar interpretaciones contradictorias, el ordenamiento en comento contiene un capítulo de definiciones, del cual se desprende que:

SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS.- Es el que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para salida y llegada de vehículos.

SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE TURISMO.-Es el que se presta en forma no regular, destinado al traslado de personas, con fines recreativos, culturales y de esparcimiento hacia centros o zonas de interés.

SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA.-Es el porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal.

También la Ley de la Materia, define en su artículo 2 fracción VII, a los servicios auxiliares, y dispone que estos son los que sin formar parte de Autotransporte Federal de Pasajeros, Turismo o Carga complementan su operación y explotación.

Por su parte el artículo 52 de la propia Ley, determina cuales son los servicios auxiliares al autotransporte federal, siendo estos:

- Terminales de Pasajeros.
- Terminales Interiores de Carga

- .-Arrastre, salvamento y Depósito de vehículos
- .-Unidades de verificación, y
- .-Paquetería y mensajería

Es importante destacar que este mismo ordenamiento, también define lo que se entiende por transporte privado, y es el que efectúan las personas físicas o morales, respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro.

Con ello, se establece una diferencia clara y precisa entre el Autotransporte Público y Transporte Privado, ya que este tiene los siguientes elementos.

- .- No tiene a satisfacer necesidades de carácter general o colectivo
- .- No persigue fines de lucro, como consecuencia de la explotación de un servicio.
- .- Solo persigue satisfacer un interés particular.
- .-No se integra a los principios de igualdad, regularidad y continuidad que marca la ley para un servicio de autotransporte federal.

3.1.13.1 SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS

Atendiendo a su operación y al tipo de vehículos, el servicio de autotransporte de pasajeros se clasificará de conformidad a el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, el cual en su artículo 18 da la siguiente clasificación:

- I.- DE LUJO.
- II.- EJECUTIVO.
- III.- DE PRIMERA
- IV.- ECONOMICO.
- V - MIXTO.

VI.- TRANSPORTACION TERRESTRE DE PASAJEROS DE Y HACIA LOS PUERTOS MARITIMOS Y AEROPUERTOS

A continuación se detallan las características de los diferentes servicios de pasajeros:

I.- DE LUJO Operación en viajes directos de origen a destino y deberán prestarse en autobús integral del último modelo fabricado en el año en que ingrese al servicio. con limite en operación de 10, contados a partir de la obtención del permiso, deberán estar dotados de asientos reclinables, sanitario, aire acondicionado, sonido ambiental, cortinas, televisión, videocasetera y servicio de cafetería

II.- EJECUTIVO.- Esta clasificación operará en los mismos términos y características que la clase DE LUJO

III.-DE PRIMERA.- Operará en viajes directos de origen a destino, deberá prestarse en autobús integral de hasta 10 años de antigüedad en el momento en que ingrese al servicio con límite en operación de 15 años, contados a partir del año de su fabricación, equipado con asientos reclinables, sanitarios y aire acondicionado

IV.-ECONOMICO.-Operará con paradas intermedias entre el origen y destino, con autobús integral o convencional, con antigüedad, máxima de doce años al ingresar al servicio y límite en operación de 15 años contados a partir del año de su fabricación

V.-MIXTO.-Se prestará para el transporte de pasajeros y carga en un mismo vehículo, cuyo interior se encuentre dividido en dos partes, una para las personas y su equipajes y otra para las mercancías. este servicio tendrá las mismas condiciones de operación y características de los vehículos determinados para el económico

VI.-TRANSPORTACION TERRESTRE DE PASAJEROS DE Y HACIA LOS PUERTOS MARITIMOS Y AEROPUERTOS: Se encuentran dentro del apartado de la

especialidad de Turismo y se les permitirá el ascenso y descenso de turistas en puertos marítimos, aeropuertos y terminales de pasajeros en servicios previamente contratados, se operará en autobús integral, vagoneta y automóvil sedán, del último modelo fabricado en el año que ingrese al servicio y con límite de operación de 5 años, dotado de aire acondicionado, sonido ambiental y en el caso de autobús, sanitario.

Los servicios de Autotransporte Federal de Pasajeros se prestarán con regularidad, uniformidad, continuidad y con sujeción a horarios, los cuales deberán registrarse ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y se mantendrán en aplicación por lo menos durante los dos meses posteriores a su registro, y deberán estar a la vista del público, los horarios se cumplirán estrictamente, aún cuando no haya suficiente pasaje para los mismos, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

Esta disposición del reglamento aludido lo opera en el caso de transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos, puesto que los servicios son previamente contratados

En caso de que se pretenda suspender o cancelar el servicio en una ruta o tramo de la misma, los autotransportistas estarán obligados a dar aviso a la Secretaría de Comunicaciones y transportes y al público usuario, cuando menos con treinta días hábiles de anticipación, así como a tramitar las bajas correspondientes.

Este mismo reglamento nos dice, que los usuarios del servicio público de pasajeros tendrán los siguientes derechos:

1.-Recibir el servicio que ampara el boleto en los términos y condiciones que correspondan a la clase de servicio;

2.-Conservar en su poder los bultos que por su volumen y naturaleza se puedan llevar a bordo sin que ocasionen molestias a los pasajeros, ni pongan en riesgo la seguridad;

3 -Que se les admita en el mismo vehículo, por concepto de equipaje y libre de porte por cada boleto un máximo de 25 kilogramos;

4 - Recibir el comprobante que ampare su equipaje;

5.- Recibir el reembolso del importe de su boleto por un retraso mayor de 2 horas en el origen del recorrido; y

6.-Que no se aplique ajuste alguno a los boletos adquiridos a un incremento tarifario.

3.1.13.2 SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE TURISMO

Atendiendo a la forma de operación y tipo de vehículo el autotransporte federal de Turismo Nacional se clasifica según el artículo 30 del Reglamento de Autotransporte y Servicios Auxiliares en.

I.- TURISTICO DE LUJO

II.- TURISTICO.

III.- DE EXCURSION, Y

IV.- CHOFER-GUIA.

Estos servicios se prestaran sin sujeción a horario ó rutas determinadas.

Las características que tienen cada uno de estos servicios son las siguientes:

1 - TURISTICO DE LUJO.-Se presta en autobus integral, del último modelo en el año que ingrese al servicio, con límite de operación de diez años, contados a partir de la obtención

del permiso, dotado de asientos reclinables, sanitario, aire acondicionado, equipo de sonido, cortinas, televisión y videocasetera.

II.- TURISTICO - Operará con autobús integral, de hasta ocho años de antigüedad, en el momento en que ingrese al servicio, con límite de operación de doce años contados a partir del año de su fabricación; equipado con sanitario y aire acondicionado.

De las dos modalidades anteriores se prestarán asociados cuando menos a un servicio complementario relativo a hospedaje, alimentación, visitas guiadas y otros conceptos que formen parte de un paquete integrado por operadores turísticos.

III.-De Excursión.-Se prestará para uso exclusivo de un grupo de personas para realizar viajes de esparcimiento, de estudio, con fines deportivos o para convencionales y negocios, sujeto a itinerario y horarios, determinados hasta ocho años de antigüedad al que ingrese al servicio y con límite en operación de doce años, contados a partir de su fabricación.

IV.-Chofer-guía.-Autoriza a su titular para trasladar turistas por todos los caminos de jurisdicción federal, en vehículos tipo sedán o vagoneta, del último modelo fabricado en el año en que ingrese a la operación del servicio, con límite de operación de cinco años contados a partir de la obtención a el permiso, con capacidad máxima de nueve asientos, aire acondicionado y sonido ambiental.

Los permisos para las modalidades de turístico de lujo, turístico y de chofer-guía, autorizado a los titulares para el ascenso y descenso de turistas en puertos marítimos, aeropuertos y terminales de pasajeros en servicios previamente contratados

Cabe mencionar que existe otra modalidad de transporte que lo regula también el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, este otro servicio se trata del autotransporte de turismo internacional, que tiene por objeto el transporte en caminos de

jurisdicción federal, de pasajeros con fines recreativos, culturales, de esparcimiento, hacia centros o zonas de interés turístico y de negocios en autobús de matrícula extranjera.

Los permisos de autotransporte de turismo internacional no autorizan la prestación de servicio de cabotaje, paquetería, mensajería o correo dentro del Territorio Nacional y sus Titulares estarán sujetos a las disposiciones aduanales, de migración, salubridad y policía.

3.1.13.3 SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA.

Atendiendo al tipo de mercancías y de los vehículos, cuyas características y especificaciones técnicas se determinen en las normas correspondientes, el servicio de autotransporte federal de carga se clasifica en

I).-CARGA GENERAL -Consiste en el traslado de todo tipo de mercancías por los caminos de jurisdicción federal de carga se clasifica en:

II).-CARGA ESPECIALIZADA.-Comprende el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, objetos voluminosos o de gran peso, fondos y valores, grúas industriales y automóviles sin rodar en vehículo tipo gondola.

Tratándose del servicio de objetos voluminosos o de gran peso, existe el reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de Autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal que son las normas específicas que regulan esta modalidad, el cual fue publicado en el Diario Oficial el día 7 de mayo de 1996.

En cuanto al transporte de materiales y residuos peligrosos y por la importancia que reviste el traslado de este tipo de materiales se hace necesario ampliar este tema, puesto que existen disposiciones a nivel mundial sobre esta modalidad.

3.1.14 CLASIFICACIÓN DE LAS SUBSTANCIAS PELIGROSAS.

3.1.14.1 LA ONU EN EL TRANSPORTE PELIGROSO.

La ONU, preocupada por considerar una clasificación a nivel mundial de las sustancias peligrosas, esto es, unificar el criterio de las diferentes Naciones en cuanto a los Materiales Peligrosos, para poder identificar las sustancias con una misma Nomenclatura Mundial, puesto que algún Material Peligroso, en México tendrá un número asignado por la ONU y este será el mismo número en el resto del mundo.

Para poder lograr esta difícil tarea, la ONU, constituyó el Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercancías Peligrosas, el cual se aplicó a redactar una serie de recomendaciones y asignar a cada Material Peligroso conocido hasta el momento, el número de la Organización de las Naciones Unidas. Fue en diciembre de 1992 cuando el Consejo Económico y Social de la ONU en su 17o Período de Sesiones, examinaron estas recomendaciones y las dieron a conocer mundialmente.

Posteriormente cada país ha ido adoptando y reglamentando estas disposiciones Internacionales y es el caso de México que el día 7 de abril de 1993 el Presidente de México en turno, Lic. Carlos Salinas de Gortari, en ejercicio de la facultad que le confiere la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, tuvo a bien emitir y publicar en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

En su artículo 1o. nos manifiesta su finalidad que a la letra dice.

“Artículo 1 - El presente ordenamiento tiene por objeto regular el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

No es materia de este reglamento, el Transporte Terrestre de Materiales Peligrosos realizado por las Fuerzas Armadas Mexicanas, el cual se regula por las disposiciones Normativas Aplicables.”

Después de analizado el artículo 1o., del reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, se desprende que reglamenta tanto.

1.-El transporte de Materiales Peligrosos en Vehículos Automotores de Carga del Servicio Público Federal, esto es Tractocamiones, (Vehículos Automotores de Tres ejes que requieren para transportar su carga del acoplamiento de un remolque, semirremolque, caja cerrada, caja refrigerada, tanque, etc., con capacidad de carga útil de 30 toneladas)

Camiones Thorton (vehículos automotores de tres ejes los cuales ya cuentan con su unidad de carga como puede ser una plataforma, caja cerrada, caja refrigerada, tanque, etc., pero de menor capacidad de carga 17 toneladas)

Rabones (vehículos automotores de dos ejes con unidad de carga, con capacidad de carga de 9 toneladas)

2.-El transporte de Materiales peligrosos en ferrocarril.

Esta investigación esta enfocada a la primera modalidad, tractocamiones, camiones Thorton y Camiones Rabones que circulen por caminos de jurisdicción federal, en la especialidad de carga de sustancias peligrosas.

3.1.14.2 DEFINICIONES DE MATERIAL PELIGROSO.

Nuestro Reglamento de transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos y la Norma Oficial Mexicana 002-SCT2/1994, nos da las siguientes definiciones.

Substancia Peligrosa: Todo aquel elemento, compuesto, material o mezcla de ellos que independientemente de su estado físico, represente un riesgo potencial para la salud, el ambiente, la seguridad de los usuarios y la propiedad de terceros, también se consideran bajo esta definición los agentes biológicos causantes de enfermedades.

Material Peligroso: aquellas sustancias peligrosas, sus remanentes, sus envases, embalajes y demás componentes que conformen la carga que será transportada por las unidades

Después de analizadas las definiciones anteriores, encontramos que tanto los residuos, como sus envases y embalajes son considerados Material Peligroso, por lo que se sujetarán a las condiciones especiales de transporte establecidas por estos ordenamientos

3.1.14.3 NORMA OFICIAL MEXICANA 002-SCT/1994.

Esta norma es considerada básica y fundamental para la emisión de todas y cada una de las normas referentes a Materiales y Residuos Peligrosos, Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de octubre de 1995. Lleva como título listado de las Substancias y Materiales más usualmente transportados.

La cual tendrá como objeto la identificación y clasificación de las sustancias peligrosas de acuerdo a:

- * SU CLASE
- * SU DIVISION POR RIESGO
- * SU RIESGO SECUNDARIO.
- * No. ASIGNADO POR LA ONU.

Así mismo, indica las disposiciones especiales a que deberá sujetarse el transporte y el método de envase y embalaje:

Se divide en seis tablas las que se enumeran a continuación:

- a).- Listado de las Substancias y Materiales Peligrosos más usualmente transportados por orden alfabético.
- b).- Listado de las Substancias y Materiales Peligrosos más usualmente transportados por orden numérico.
- c).- Disposiciones especiales relativas a Substancias y Materiales determinados
- d).- Listado de las designaciones oficiales de transporte genéricas o correspondientes a grupos de Substancias y Materiales no especificados de otro modo (N.E.O.M.).
- e).- Orden de preponderancia de las características de riesgo (clase de riesgo y grupo de envase y embalaje).
- F) - Lista de substancias de reacción espontánea catalogadas hasta el momento.

3.1.14.4 PROHIBICIONES QUE DEBEN OBSERVAR LAS UNIDADES QUE HAYAN SIDO AUTORIZADAS PARA TRANSPORTAR MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

PERSONAS O ANIMALES.-Por lógica este precepto se refiere a no transportar personas o animales en las unidades de arrastres o unidades de carga donde se transporte las Substancias Peligrosas, puesto que en la cabina de operación tendrá que ir el operador o

conductor de la unidad y alguna otra persona siempre y cuando este autorizada por la empresa transportista y tengan pleno conocimiento de la substancia que se transporte.

PRODUCTOS ALIMENTICIOS DE CONSUMO HUMANO O ANIMAL, O ARTÍCULOS DE USO PERSONAL.-Esto se refiere a la toxicidad a que pueden estar expuestos los alimentos y artículos personales si se transportan en unidades que previamente hayan cargado Material Peligroso.

RESIDUOS SOLIDOS MUNICIPALES.-No se podrá transportar en las unidades mencionadas basura, aguas residuales, etc.

Las disposiciones anteriores las encontramos consignadas en el artículo 6o. de nuestro Reglamento de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

3.1.14.5 TRANSPORTE DE OTRO TIPO DE BIENES DIFERENTES A MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS EN UNIDADES DESTINADAS AL TRASLADO DE SUBSTANCIAS PELIGROSAS.

La Secretaria de Comunicaciones y Transportes, previendo las necesidades económicas de las Empresas y Personas Físicas dedicadas al Transporte de Materiales Peligrosos, las cuales requieran transportar bienes o artículos diferentes a los indicados en la Norma Oficial 002-SCT2/1994, en la que se contemplan el listado de las Substancias y Materiales Peligrosos más usualmente transportados, tuvo a bien emitir la Norma Oficial Mexicana 021-SCT2/1994, Disposiciones Generales para transportar otro tipo de bienes diferentes a las Substancias Materiales y Residuos Peligrosos, en unidades destinadas al traslado de Materiales y Residuos Peligrosos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de septiembre de 1995, en las que entre otras disposiciones se observan las siguientes:

a) - Eliminar las identificaciones de las unidades referentes a Materiales Peligrosos como son los rombos de identificación.

b).-Contar con un certificado que acredite la limpieza y descontaminación de la unidad, mencionado el material que transportó (nombre químico de la substancias y numero de la ONU, para la obtención de este certificado se debe observar la Norma Oficial Mexicana 019-SCT2/1994, Disposiciones Generales para la limpieza y control de remanentes de Substancias y Residuos Peligrosos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de septiembre de 1995, esta nos indica que los centros de lavado o limpieza deben estar previamente autorizados por la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP), así mismo, los lineamientos para el procedimiento de limpieza y control del remanente, así mismo, los datos con los que debe contar este certificado, este documento se debe de portar en todo momento en la unidad ya sea en original o copia

c).- En los documentos de embarque se debe especificar el uso anterior de la unidad de transporte, nombre del bien o los bienes que se transportaron, así como los bienes o productos que se transportan.

3.1.14.6 CLASIFICACIÓN GENERAL CONSIDERANDO LAS CARACTERISTICAS Y GRADO DE PELIGRO DE LAS SUBSTANCIAS PELIGROSAS

Tomando en consideración las recomendaciones de la ONU, el Reglamento de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos clasifica a las Substancias Peligrosas de manera genérica en:

I).- CLASE 1 EXPLOSIVOS

II).- CLASE 2 GASES

COMPRIMIDOS.

REFRIGERADOS

LICUADOS .

DISUELTOS A PRESION

III).- CLASE 3 LIQUIDOS INFLAMABLES.

IV) - CLASE 4 SOLIDOS INFLAMABLES.

V).- CLASE 5 OXIDANTES Y PEROXIDOS ORGANICOS.

VI) - CLASE 6 TOXICOS AGUDOS (VENENOS) Y AGENTES INFECCIOSOS.

VII) - CLASE 7 RADIOACTIVOS.

VIII) - CLASE Y CORROSIVOS

IX) -CLASE 9 VARIOS

Esta clasificación general se encuentra consignada en el artículo 7o. del Reglamento de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, cabe señalar que estos materiales se encuentran clasificados de manera deductiva de acuerdo a su peligrosidad, esto es, la CLASE 1 referente a los EXPLOSIVOS es considerada la de mas alto riesgo y la CLASE 8 correspondiente a los CORROSIVOS es la de menor riesgo.

En la CLASE 9 denominada VARIOS se incluyen aquellas sustancias que durante el transporte presenten un riesgo distinto de los correspondientes a las demás clases, pero que requieren de un manejo especial para su transporte, por representar un riesgo potencial para la salud, el ambiente, la seguridad de los usuarios y la propiedad a terceros.

Por lo general en este apartado pueden aparecer varios tipos de riesgo de las otras clases puesto que se podrán incluir materiales N.E.O.N. (No especificados de otro modo), que pueden tener efectos explosivos, inflamables, corrosivos, etc.

La clase de peligro de un material peligroso se indica ya sea por su número de clase o su nombre de clase. Para un rótulo en forma de rombo que deberán de portar las unidades para efectos de la correcta identificación del material que se transporta

A continuación abordaremos mas detalladamente cada una de estas clases.

3.1.14.6.1 CLASE 1 EXPLOSIVOS

LOS EXPLOSIVOS SE DIVIDEN TRES TIPOS:

1).-SUBSTANCIAS EXPLOSIVAS.

Aquellas que de manera espontánea su reacción química desprende gases a presión, tal que daña los alrededores.

Aquellas que de manera espontánea su reacción química desprende gases a presión, tal que daña los alrededores.

2).-SUBSTANCIAS PIROTECNICAS

Producen efectos como:

Caloríficos.

Luminosos.

Sonoros.

Gaseosos

3).-OBJETOS EXPLOSIVOS

Con una o varias sustancias explosivas.

DIVISION POR RIESGO:

1.1 - Causan explosión en toda la carga (masiva).

1.2.- Proyectan explosión, pero no en toda la carga.

1.3.-Riesgo de incendio y pequeña proyección a la carga.

1.4 - No riesgo considerable de estallido, pero riesgo de incendio

1.5 - Poco sensibles, de iniciación poco probable (pero iniciando arde la masa).

1.6 - Extremadamente poco sensibles (no riesgo en toda la masa)

*Consultar las siguientes normas:

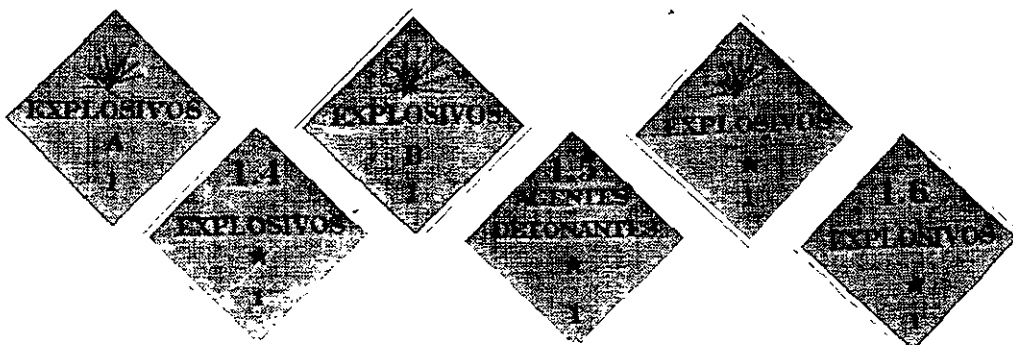
La NOM-010SCT2/94. Compatibilidad para el almacenamiento y Transporte de Substancias, Materiales y Residuos Peligrosos de la Clase 1 Explosivos

Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de agosto de 1995.)

La NOM-010SCT7/94. Disposiciones de compatibilidad y segregación para el almacenamiento y Transporte de Substancias, Materiales y Residuos Peligrosos.

Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de septiembre de 1995.

ROMBOS DE IDENTIFICACION DE LA CLASE 1 EXPLOSIVOS.



3.1.14.6.2 CLASE 2 GASES.

Estado Físico de Gases:

COMPRIMIDO.- Totalmente gaseoso a 20°C

LICUADO.- Parcialmente líquido a 20°C

LICUADO REFRIGERADO -Parcialmente líquido a causa de su baja temperatura.

EN SOLUCION.-Esta comprimido y disuelto en solvente.

DIVISION POR RIESGO.

2.1 GASES INFLAMABLES.

2.2.- GASES NO INFLAMABLES

A) - Gases Asfixiantes.-Remplazan al oxígeno.

B).- Gases Oxidantes -Ceden oxígeno y ayudan a la combustión de otro material.

2.3.-GASES TOXICOS.-Efectos tóxicos y corrosivos para los seres humanos, constituyen un riesgo para la salud.

ROMBOS DE IDENTIFICACION DE LA CLASE 2 GASES .



3.1.14.6.3 CLASE 3 LIQUIDOS INFLAMABLES.

Son mezclas o líquidos que despiden vapores inflamables a una temperatura de 65.6°C

A) - Punto de ebullición inicial a 35°C

B).- Punto de inflamación (copa cerrada) menor a 23°C y punto de ebullición mayor de 35°C.

*Consultar la siguiente norma:

NOM-028-SCT2/1994 Disposiciones especiales para los Materiales y Residuos Peligrosos de la Clase 3 Líquidos Inflamables

Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de octubre de 1995.

ROMBOS DE IDENTIFICACION DE LA CLASE 3 LIQUIDOS INFLAMABLES.



3.1.14.6.4 CLASE 4 SOLIDOS INFLAMABLES.

DIVISION POR RIESGO.

SOLIDOS INFLAMABLES.-No se clasifican como explosivos, pero se inflaman facilmente o provocan incendios por fricción

SOLIDOS DE COMBUSTION EXPONTANEA. - Por calentarse o por contacto con el aire se inflaman.

SOLIDOS QUE AL CONTACTO CON EL AGUA -Despiden gases inflamables.

ROMBOS DE IDENTIFICACION DE LA CLASE 4 SOLIDOS INFLAMABLES



**3.1.14.6.5 CLASES 5 OXIDANTES Y PEROXIDOS ORGÁNICOS.
DIVISIÓN POR RIESGO:**

OXIDANTES.-Liberan oxígeno y facilitan la combustión de otros materiales
PEROXIDOS ORGANICOS:

- *Entran en descomposición explosiva.
- *Arden rápidamente
- *Sensibles de impacto o fracción.
- *Reaccionan peligrosamente al contacto con otras sustancias.
- *Causan daños a la vista.
- *Consultar la siguiente Norma:

NOM-027-SCT2/1994.-Disposiciones generales para el Envase, Embalaje y Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos de la División 5.2 Peroxidos Orgánicos.

Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 23 de octubre de 1995.

ROMBOS DE IDENTIFICACION DE LA CLASE 5 OXIDANTES Y PEROXIDOS ORGANICOS



**3.1.14.6.6 CLASE 6 TÓXICOS AGUDOS (VENENOS) Y AGENTES INFECCIOSOS.
DIVISIÓN POR RIESGO:**

TOXICOS AGUDOS (VENENOS).

*Si se ingieren.

*Si se inhalan.

*Entran en contacto con la piel.

Causan muerte o lesiones graves a la salud

AGENTES INFECCIOSOS:

Microorganismos que contienen:

*Bacterias.

*Virus

*Parásitos.

*Hongos

*Mutantes.

Causan enfermedades al hombre y animales

**ROMBOS DE IDENTIFICACION DE LA CLASE 6 TOXICOS AGUDOS
(VENENOS) Y AGENTES INFECCIOSOS**



3.1.14.6.7 CLASE 7 RADIOACTIVOS.

Clase restringida para su transporte, regulada por la Secretaría de Energía y Minas.

ROMBO DE IDENTIFICACION DE LA CLASE 7 RADIOACTIVOS.



3.1.14.6.8 CLASE 8 CORROSIVOS.

Líquidos o sólidos que por su acción química causan daños a tejidos vivos, otras cargas y al propio vehículo de transporte.

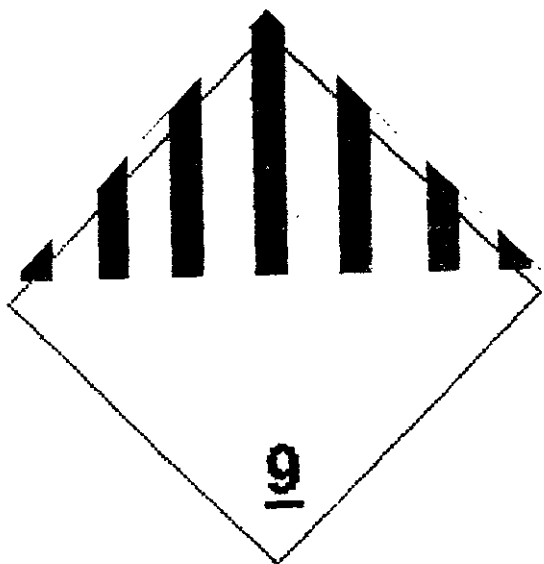
ROMBO DE IDENTIFICACION DE LA CLASE 8 CORROSIVOS.



3.1.14.6.9 CLASE 9 VARIOS.

Substancias que al transporte presenten un riesgo distinto a los señalados, pero que requieran de un manejo especial por presentar un peligro para la salud, medio ambiente y propiedad de terceros.

ROMBO DE IDENTIFICACION DE LA CLASE 9 VARIOS.



3.1.14.7 RESIDUOS PELIGROSOS

Su transporte se efectuará conforme a la clase del material que dió origen al residuo.

Los residuos se generan

*Por remanente de la propia substancia

*Por lavado de las unidades destinadas a esta especialidad

*Por descontaminación de las mismas

*Las empresas de Transporte Terrestre que generen remanentes por los incisos anteriores deberán apegarse a las normas que se expidan para tal efecto por la Secretaria del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca

*La carta de porte establecerá el destino final del residuo y se notificará a las autoridades correspondientes.

*El generador del residuo está obligado a cerciorarse que el transporte y las unidades del destinatario de la carga cuenten con autorización de la Secretaría mencionada

*Para transportar los residuos estos deberán ser compatibles entre sí conforme a la norma correspondiente, obligándose a llevar la bitácora de control de residuos.

ROMBO DE IDENTIFICACION DE RESIDUOS PELIGROSOS



3.1.14.8 NORMAS OFICIALES MEXICANAS SOBRE EL TRANSPORTE DE MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS

Por la importancia que reviste esta modalidad de transporte para materiales y residuos peligrosos se han expedido diversas normas las cuales tienen como propósito identificar, clasificar, y regular lo relacionado a este tipo de transporte a continuación se enlistan las Normas Oficiales Mexicanas vigentes y su fecha de publicación, en cada una de ellas se dará su finalidad de manera general puesto que resulta oneroso desarrollar cada una de ellas y no es objeto del presente estudio:

I.- NOM-002-SCT2/1994 -Identificación y clasificación de las sustancias y materiales peligrosos más usualmente transportados, de acuerdo a su clase, división por riesgo, riesgo secundario, número asignado por la Organización de las Naciones Unidas, así como las disposiciones especiales a que deberá sujetarse el transporte de sustancias y el método de envases y embalaje. Para la publicación de ésta norma la Secretaría de Comunicaciones y transportes, previamente emitió y publicó la siguientes normas relacionadas con el transporte de materiales y residuos peligrosos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de octubre de 1995.

II.- NOM-003-SCT2/1994.-Para el Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos. Características de las etiquetas de envases y embalajes destinados al transporte de materiales y residuos peligrosos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación: 21 de agosto de 1995.

III.-NOM-004-SCT2/1994. Sistema de identificación de unidades destinadas al transporte de materiales y residuos peligrosos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de septiembre de 1995.

IV.- NOM-005-SCT2/1994.-Informacion de emergencia para el transporte terrestre de substancias, materiales y residuos peligrosos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de julio de 1995.

V.-NOM-006-SCT2/1994. Aspectos Básicos para la revisión ocular diaria de la unidad destinada al autotransporte de materiales y residuos peligrosos

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de agosto de 1995.

VI -NOM-007-SCT2/1994. Marcado de envases y embalajes destinados al transporte de substancias y residuos peligrosos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de agosto de 1995.

VII.-NOM-009-SCT2/1994 - Compatibilidad para el almacenamiento y transporte de substancias, materiales y residuos peligrosos de la clase 1, Explosivos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de agosto de 1995

VIII - NOM-010-SCT2/1994 - Disposiciones de compatibilidad y segregación para el almacenamiento y transporte de substancias, materiales y residuos peligrosos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de septiembre de 1995.

IX.- NOM-011-SCT2/1994.- Condiciones para el transporte de las substancias, materiales y residuos peligrosos en cantidades limitadas.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de septiembre de 1995.

X - NOM-019-SCT2/1994.- Disposiciones Generales para la limpieza y control de remanentes de sustancias y residuos peligrosos en las unidades que transportan materiales y residuos peligrosos

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de septiembre de 1995.

XI.-NOM-EM-020-SCT/1995.- (Emergente) requerimientos generales para el diseño y construcción de autotanques destinados al transporte de materiales y residuos peligrosos, especificaciones SCT 306. SCT 307 Y SCT 312.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de agosto de 1995.

XII.-NOM-021-SCT2/1994.- Disposiciones generales para transportar otro tipo de bienes diferentes a las sustancias, materiales y residuos peligrosos, en unidades destinadas al traslado de materiales y residuos peligrosos

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de septiembre de 1995.

XIII.-NOM-023-SCT2/1994 -Para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.-"Información Técnica que debe contener la placa que portarán los autotanques, recipientes metálicos intermedios para granel (RIG) y envases de capacidad mayor a 450 litros que transportan materiales y residuos peligrosos."

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de septiembre de 1995.

XIV - NOM.024SCT2/1994.-Especificaciones para la construcción y reconstrucción, así como los métodos de pruebas de los envases y embalajes de las sustancias, materiales y residuos peligrosos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de octubre de 1995

XV - NOM-025-SCT2/1994 -Disposiciones especiales para las sustancias materiales y residuos peligrosos de la clase 1, Explosivos

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de septiembre de 1995

XVI.-NOM-027-SCT2/1994.-Disposiciones generales para el envase, embalaje y transporte de materiales y residuos peligrosos de la división 5.2 peróxidos orgánicos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de octubre de 1995.

XVII.-NOM-028-SCT2/1994.-Disposiciones especiales para los materiales y residuos peligrosos de la clase 3 Líquidos inflamables transportados

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 4 de octubre de 1995.

XVIII.-Nom-029-SCT2/1994.- Especificaciones para la construcción y reconstrucción de recipientes intermedios para graneles (RIG)

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de octubre de 1995.

XIX.-NOM-030-SCT2/1994.-Especificaciones y características para la construcción, reconstrucción de los contenedores cisterna destinados al Transporte Multimodal de Gases Licuados Refrigerados

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de octubre de 1995.

CAPITULO
CUARTO
RESPONSABILIDAD
EN EL
AUTOTRANSPORTE
PUBLICO FEDERAL

4.1 RESPONSABILIDADES EN EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL

En todo contrato existe la posibilidad de que una de las partes no cumpla con su obligación, razón por lo cual existen medidas para obligarla a cumplir, o castigar el incumplimiento. En lo que al Autotransporte Público Federal se refiere es muy frecuente que los permisionarios incurran en una responsabilidad, la que en la mayoría de los casos es reclamada por medio de la Autoridad Judicial, demandando por vía civil, el pago por pérdida, avería y retardo de las mercancías en el caso de autotransporte de carga; o demandando el pago de indemnizaciones por muerte o lesiones en caso de accidente y siniestro en el autotransporte de pasajeros. Todo esto propicia y sin demérito de las funciones de la Autoridad Judicial, que los demandantes se sometan a largos y costosos procedimientos, sin haber agotado previamente la vía administrativa; misma que en la mayoría de los casos logra el pago de las reclamaciones en un menor tiempo. Por lo anterior, podemos afirmar que esto se debe al desconocimiento de esta instancia administrativa, que de manera conciliatoria puede llevar a resultados satisfactorios a las partes: cabe señalar que en todo momento del procedimiento administrativo se dejan a salvo los derechos de las partes para poder ejercerlos en la vía judicial.

4.2 RESPONSABILIDAD EN EL AUTOTRANSPORTE PUBLICO FEDERAL DE PASAJEROS.

La responsabilidad de los permisionarios dedicados a la prestación del servicio público federal de pasaje y turismo, se encuentra consignada en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en su artículo 62, el cual establece entre otras disposiciones, lo siguiente: los permisionarios de autotransporte de pasajeros y de turismo, protegerán a los viajeros así como a su equipaje, por los daños que sufran con motivo de la prestación de este servicio, otorgando garantía suficiente, que ampare a los usuarios desde el momento que abordan hasta que desciendan del vehículo.

La garantía mencionada se otorgará en los términos del reglamento respectivo.

La disposición anterior nos canaliza al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, que en su artículo 81 estatuye en escencia, el mismo principio que enarbola el artículo antes mencionado; en el sentido de que los autotransportistas del servicio de pasajeros y turismo, deberán proteger a los viajeros y a su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio desde que aborden los viajeros hasta que desciendan del vehículo y también dicta que la garantía que para tal efecto se establezca deberá ser suficiente para responder por los daños a sus bienes y personas.

4.2.1 GARANTIAS PARA RESPONDER POR DAÑOS A PASAJEROS.

Las garantías que el permisionario del servicio público federal de pasaje y turismo deberá otorgar al pasajero las encontramos en el artículo 83 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, en el cual se estatuye que los mismos podrán optar entre dos opciones:

1 - Contratar un Seguro de responsabilidad civil con una Compañía de Seguros, que ampare los daños que puedan ocasionarse a terceros en sus bienes y personas, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el vehículo en caso de accidente.

2.- Constituir un fondo de garantía ante una Institución Bancaria, previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones, cuya función será la de responder por daños a los causados a los usuarios en sus bienes y en sus personas, de una manera más directa y sin mediación de alguna compañía aseguradora.

A continuación se analizarán las dos opciones anteriores.

1.- Ahora bien, cuando el permisionario opta por la contratación de una póliza de seguro, ante una compañía de seguros debidamente registrada ante la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, para desempeñarse como tal, y bajo los lineamientos de la Ley General de Instituciones de Seguros, y autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para mayor comprensión de la opción anteriormente mencionada sera necesario destacar las siguientes definiciones:

CONTRATO DE SEGURO, Según la ley sobre el contrato de seguro en su artículo 1o. nos dice; que es aquel por el cual la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL.-Es el que garantiza el pago de la indemnización que el asegurado deba a un tercero, a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de seguro.

Al referimos al seguro de responsabilidad civil, debe entenderse que mediante este seguro, la empresa aseguradora se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero por la responsabilidad legal que pueda resultarle, a consecuencia de un hecho que le sea imputable, y que cause un daño previsto en el contrato de seguro.

DAÑO: El Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vias Generales de Comunicación, en su artículo 2º clasifica el daño en tres sub tipos: 1.- Daño a los pasajeros.-que es la pérdida o menoscabo sufrido por el usuario del servicio de transporte, en su capacidad orgánico funcional 2.- Daños al equipaje.-Que es la pérdida o menoscabo causado a las piezas registradas por el pasajero al iniciar el viaje, y por último 3.-Daño sufrido con motivo de la prestación del servicio

El ocurrido durante el período comprendido desde el momento en que el usuario aborda la unidad de transporte, hasta que ha descendido de la misma, ya sea por la terminación del

viaje contratado, por las escalas o paradas que se hagan, e incluso las derivadas por caso fortuito o fuerza mayor

2.- En el caso de constituir un fondo de garantía para responder directamente de los daños ocasionados a los pasajeros y su equipaje se observará las siguientes reglas o normas:

Se deberá solicitar autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, misma que se sujetará al cumplimiento de los requisitos, modalidades y disposiciones que al respecto dicte la propia secretaria: si el permisionario no cumple con lo fijado dentro del plazo que se le haya otorgado para tal efecto, se tendrá por no presentada la solicitud y deberá acreditar, contar con contrato de compañía aseguradora, en los términos mas indicados con antelación.

El principio que debe observarse en cualquiera de las dos opciones que se hayan elegido es que en ningún momento, ni por ninguna circunstancia la garantía deje de estar vigente

El reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en el artículo 31 dicta, que el transportista deberá informar mensualmente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y exhibir los documentos con los que se acredite a:

I.- Los depósitos bancarios efectuados para la integración del fondo de garantía, hasta su total constitución, así como los incrementos que se ordenen.

II.- Los accidentes sufridos, con relación de muertos y lesionados, especificando en su caso las incapacidades producidas.

III.- Los pagos de indemnización que hubieran efectuado con cargo al fondo de garantía.

IV - La reposición a dicho fondo de las cantidades erogadas por motivo de indemnización

APORTACIONES DEL FONDO DE GARANTIA.

Cada fondo de garantía se constituirá con la aportación, por vehículo de 38 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, considerando como base 500 o más vehículos. En caso de que la base sea menor a 500 vehículos, la aportación se incrementará en proporción directa a la disminución del número de unidades, con el fin de alcanzar el monto considerado como base. (44)

Lo anterior, nos muestra que en el caso de que la flota vehicular del permisionario sea menor de 500 unidades se calculará de la siguiente manera:

19,000 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal multiplicado por el que esté vigente en ese momento, en la actualidad es \$30 20 lo que nos da como resultado \$573,800.00 (QUINIENTOS SETENTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS PESOS 00/100 M.N.), misma que será la cobertura total por cada vehículo.

Con una simple operación matemática consistente en dividir el número de unidades entre 19,000 días de salario mínimo vigente en el Distrito Federal, nos dará la aportación que cada unidad en el caso de que el permisionario tenga menos de 500 vehículos.

Como ejemplo: De lo anterior, si una empresa de transporte cuenta con 250 unidades habría que dividir 19,000 días de salario mínimo entre las 250 unidades, lo que nos arrojaría una cantidad igual a 76 días de salario mínimo en el Distrito Federal, misma que constituirá la aportación que tendrá dicha empresa que depositar en la Institución Bancaria por cada unidad, mensualmente.

Las aportaciones anteriores se tendrán que exhibir ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, directamente en la Dirección General de Autotransporte Federal. Informando mensualmente con los documentos que acrediten lo que ya se indicó en la página anterior.

Por lo analizado con antelación, podemos observar que el ánimo del legislador, en lo que respecta a la constitución del fondo de garantía está enfocado a empresas de autotransporte con una flota vehicular numerosa, pues al tener la autorización para constituir el fondo, ya no tendrían necesidad de pagar las cuantiosas primas a las compañías aseguradoras y se evitará la triangulación en caso de accidente, para el pago de indemnización o reparación de cualquier otro daño causado, toda vez que con este fondo de garantía se respondería de forma mas directa el pago de las mismas.

4.3 RESPONSABILIDAD EN EL AUTOTRANSPORTE PUBLICO FEDERAL DE CARGA.

La responsabilidad en el autotransporte público federal de carga la encontramos consignada en el artículo 66 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que establece la obligación para los permisionarios de responder por las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que se transporten en sus vehículos, misma que dará comienzo desde el momento en que reciben la carga y hasta que la entreguen a su destinatario.

Las excepciones que esta Ley estatuye en el caso de transporte de carga son las siguientes:

- a).- Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados.
- b).- Cuando la carga por su propia naturaleza sufra deterioro o daño total o parcial.
- c).- Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos descubierto, siempre que por la naturaleza de aquéllos debiera transportarse en vehículos

cerrados o cubiertos;

- d).- Falsas declaraciones o instrucciones del cargador, del consignatario o destinatario de los bienes o del titular de la carta de porte
- e).- Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la carga, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.

Por todo lo anterior, es muy importante que cuando el usuario del servicio pretenda que en caso de pérdida o daño de sus bienes, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, el permisionario responda por el precio total de los mismos, debiendo declarar el valor que corresponda, en cuyo caso se deberá cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el permisionario.

En el caso de que se haya declarado el valor y la pérdida o daño de la mercancía aún cuando sea parcial el autotransportista se obligará a pagar el importe proporcional que corresponda.

El Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares en su artículo 86 señala: estas supuestas al establecer que si por causa de los daños que las mercancías sufrieren estas quedaren inutilizadas para la venta, o consumo o para el uso a que estuvieren destinadas, el destinatario no estará obligado a recibir las y podrá dejarlas al autotransportista, en el lugar de la entrega y exigir como pago el valor declarado, si entre la mercancía dañada se hallaren algunas piezas en buen estado el destinatario las recibirá al mismo tiempo y el transportista se obligará a cubrir la parte de la carga dañada.

4.3.1 GARANTIA PARA RESPONDER POR PERDIDA, DAÑOS O AVERIAS A LA CARGA

A diferencia de la garantía del servicio público federal de pasajeros; el servicio de carga solo puede garantizar los daños que puedan ocasionarse a terceros en sus bienes y personas, vías generales de comunicación, y cualquier otro daño que pudiera generarse por el vehículo en caso de accidente, con la contratación de un seguro de responsabilidad civil que ampare dichos daños.

La cobertura deberá ser por el equivalente a 19,000 días de salario mínimo general vigente en ese momento en el Distrito Federal, al igual que en el servicio de pasaje. (Esta disposición la encontramos en el Acuerdo por el que se fija la cobertura de los seguros de responsabilidad civil que deben contratar los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros, turismo y carga, y que regula los fondos de garantía de responsabilidad civil que pueden constituir los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros y turismo, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de abril de 1998.).

La póliza de seguro de responsabilidad civil se contrata por el permisionario, ante una compañía aseguradora, en forma anual, debiendo exhibirla ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Solo en el caso del Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos la cobertura ascenderá a \$1,400 000 (UN MILLON CUATROCIENTOS MIL PESOS 00/100 MN). Puesto que además de cubrir todos y cada uno de los daños ya señalados, anteriormente se deberá cubrir el riesgo de daños a la ecología, por un posible derrame de sustancias tóxicas hecho que ocasionaría la contaminación a la Ecología y Medio Ambiente, misma que en algunos casos es irreversible

4.4 ¿COMO SOLICITAR EL PAGO DE LA INDEMNIZACION.?

Para solicitar el pago singular de las indemnización por daños causados a los pasajeros o a sus pertenencias y posesiones con motivo del transporte, se deberá presentar la reclamación que corresponda, en forma directa la empresa transportista responsable, y en caso de negativa, de la misma se podrá tramitar o ejercer una queja por incumplimiento podrá tramitarse ante la Dirección General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual las resolverá administrativamente, sin perjuicio de las facultades que corresponda a otras autoridades como a la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, y a las Autoridades Judiciales

Las reclamaciones o quejas deberán ser presentadas por el pasajero o su legítimo representante, el que tendrá que acreditar su personalidad mediante poder debidamente certificado por Notario Público.

En caso de fallecimiento, del pasajero podrá la reclamación ser presentada por sus beneficiarios, como, son verbigracia sus descendientes, cónyuge, concubina o concubinario y parientes colaterales dentro del cuarto grado, que señala el código civil para el Distrito Federal. En caso de duda, para determinar quienes tienen derecho al pago de la indemnización por fallecimiento del pasajero la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, escuchará la opinión de la Comisión Consultiva para reconocimiento de beneficiarios, que esta integrada por representantes de la Secretaria de Comunicaciones y transportes y otras autoridades, de la siguiente forma:

- 1 - Dos representantes de la Dirección General de Asuntos Jurídicos.
- 2.- Uno de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte.
- 3 - Dos de la Dirección General de Tarifas; y
- 4.- Uno de la Dirección General de Autotransporte Federal.
- 5.- De otras autoridades estara un representante de la Procuraduría Federal del Consumidor.

6.- y uno de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, todos y cada uno de ellos tendrán derecho a voz y voto

Esta comisión dictaminará en cada caso, y resolverá por mayoría de votos en sesión formal. Los dictámenes de la comisión se harán del conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la que resolverá en definitiva quienes deben ser los beneficiarios, con derecho al pago de las indemnizaciones que correspondan.

En caso del pago de la indemnización, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en su artículo 64 nos remite al Código Civil para el Distrito Federal en materia común, y para toda la República en Materia Federal. Para relación pago de las mismas, nos remite a la Ley Federal del Trabajo en su artículo 501, el que nos describe quienes tienen derecho al pago de dicha indemnización.

Es muy importante señalar que el monto de las indemnizaciones no tiene límite en el caso de pago de los gastos médicos y por lesiones. Y para el caso de defunción, es el cuádruple del salario mínimo general del Distrito Federal, como responsabilidad a que hace alusión al artículo 1915 del Código Civil ya antes citado.

La Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal nos indica que el permisionario es solidariamente responsable con el conductor, de acuerdo a lo establecido en el Código Civil. Lo que se traduce en que indistintamente puedan responder el conductor o el permisionario por los daños causados a los usuarios en sus bienes o en sus personas.

Como ya es de dominio conocido los permisionarios no pueden prestar el servicio público federal de autotransporte, sin garantizar el cumplimiento de sus obligaciones, mediante la contratación de un seguro anual, o por la constitución del fondo de garantía, pero si por algún motivo en caso de accidente, el permisionario no tuviera su garantía, como sería el caso en que la póliza del seguro no estuviera vigente o que no se hubieran realizado los depósitos bancarios destinados al fondo, el permisionario impersonal deberá responder de esta situación.

con bienes de su propiedad. Este precepto lo encontramos en el reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el artículo 28.

4.5 PRESCRIPCIÓN PARA INTERPONER LA QUEJA.

El derecho a las indemnizaciones a que hubiere lugar, prescribe en el plazo de un año, contado a partir de la fecha del accidente. Según artículo 25 del Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. La presentación de la reclamación o de la queja ante la empresa transportista o ante la Secretara de Comunicaciones y Transportes, interrumpe la prescripción.

Es importante destacar que este caso de prescripción se refiere solamente a la instancia administrativa, puesto que para poder reclamar el daño ante autoridades judiciales la prescripción tiene un plazo de dos años contados a partir de la fecha del accidente, según el artículo 1161 fracción I del Código Civil.

Así mismo, se destaca que cuando se demanda por vía civil se puede reclamar además de la indemnización por daños materiales, el daño moral entendiendo como tal la afectación que una persona sufre en sus sentimientos, afectos, creencias, decoro, honor, reputación, vida privada, configuración y aspectos físicos, o bien en la consideración que de sí misma tienen los demás, como lo estatuye el artículo 1916 del Código Civil.

4.6 PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA EL PAGO DE INDEMNIZACIONES

Este procedimiento se inicia una vez que se le da entrada a la queja. El cual se podrá desechar de plano en caso de conclusión, para lo cual se sugiere considerar la alternativa de demandar por vía civil cuando sea presentado por cualquier persona que no acredite legalmente

su personalidad, y cuando la reclamación sea hecha por persona que no sea un beneficiario legítimo.

En el caso de que la queja sea aceptada se observara el siguiente procedimiento:

I -Con fundamento en el artículo 37 del reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se hará del conocimiento del transportista, corriéndole traslado de la queja a la empresa, y otorgándole un plazo de nueve días hábiles, solicitando un informe por escrito en el que manifieste lo que a su derecho convenga y aporte los elementos probatorios que estime procedentes, dicha notificación deberá realizarse mediante Inspector de Vías Generales de Comunicación, el que deberá levantar un acta administrativa de la notificación, a partir de este momento comenzará a correr el término de 9 días, puesto que se entenderá que a partir de este momento el transportista queda legalmente notificado.

En esta misma notificación se le fijará fecha para comparecer a una diligencia de carácter administrativo, donde de manera conciliatoria con la parte quejosa se entablarán pláticas. Esta etapa es muy importante, puesto que en la mayoría de los casos la empresa transportista acuerda en realizar el pago de la indemnización.

En caso de que el transportista no comparezca, se le impondrá la sanción señalada en el artículo 74 fracción IX de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal consistente en una multa hasta de mil salarios mínimos, independientemente que a la empresa no se le deslinda ninguna responsabilidad para el pago de la indemnización.

II.- Se girará oficio dirigido a la Policía Federal de Caminos, a fin de que remita a la Dirección General de Autotransporte Federal, copia del parte de accidente levantado en el lugar del siniestro por Oficiales de la Policía Federal de Caminos, en el que se haga constar el lugar preciso del accidente, el propietario del vehículo, las personas lesionadas ó víctimas fallecidas, un croquis ilustrativo de como ocurrió el accidente y los pormenores del mismo. Esta petición es con la finalidad de delimitar responsabilidad de la empresa, y establezcan plena seguridad de que las personas que lleguen a presentar la queja si viajaban en el autobús como pasajeros.

III.- En el caso de fallecimiento, no se podrá objetar el pago, por parte de la transportista, pues el monto a indemnizar se encuentra consignado específicamente en el artículo 23 del Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y en la comparecencia conciliatoria solo se un dará plazo que sea prudente a la empresa transportista, el monto señalado equivale a setecientos treinta días de salario mínimo general vigente para el Distrito Federal y sesenta días por concepto de gastos de funeral, dando un total de setecientos noventa días. Así mismo y remitiéndonos al artículo 1915 del Código Civil, esta cantidad deberá multiplicarse por cuatro lo que arrojará un gran total de 3,160 días de salario mínimo, mismo que constituirá el monto a indemnizar a los legítimos beneficiarios

IV -Por lo que se refiere a los lesionados, estos podrán aportar las constancias médicas, como recibos de honorarios, y facturas de los gastos médicos que hayan realizado a fin de que sean pagadas por la empresa transportista.

En este supuesto caso puede suceder que dichas constancias sean impugnadas por la transportista; por lo que la Dirección General de Autotransporte Federal en base al artículo 39 del Reglamento al artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, procederá a solicitar un dictámen médico a la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, la cual valorará médicamente a los lesionados y emitirá un dictámen médico en el que hará constar el grado de las lesiones y las secuelas que puedan presentarse en un futuro Además de dar el porcentaje: el grado de incapacidad, de acuerdo al artículo 514 de la Ley Federal del Trabajo, corresponde a la tabla de valuación de incapacidades permanentes

Estos datos permitirán realizar el cálculo del monto de la indemnización. Este cálculo se efectuará de acuerdo a lo que dispone el artículo 495 de la Ley Federal del Trabajo, misma que indica que si se produce una incapacidad permanente total, la indemnización consistirá en una cantidad equivalente al importe de mil noventa y cinco días de salario mínimo, que aunado al artículo 1915 del Código Civil, será el cuádruple de esta cantidad, o sea cuatro mil trescientos ochenta días de salario mínimo

V -La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tomando en consideración los elementos ya señalados en los puntos anteriores dictará una resolución. Decretando el pago de la indemnización en un plazo no mayor de treinta días.

4.7 RECURSO DE REVISION.

Contra las resoluciones definitivas que dicte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de sus unidades administrativas, que en este caso la Dirección General de Autotransporte Federal, procederá el recurso de revisión ante el Director General de Asuntos Jurídicos de la propia Secretaría, dentro de los cinco días hábiles siguientes al de la notificación del acto.

El recurso deberá promoverse en forma escrita ante la autoridad emisora de la resolución que se impugne, debiendo acompañarse los elementos de prueba que se estime pertinentes.

Dentro de los cinco días hábiles siguientes a la recepción del recurso, suspenderá la ejecución de la resolución recurrida y procederá a remitir el recurso interpuesto a la Dirección General de Asuntos Jurídicos, con un informe sobre el asunto de que se trate, así como el expediente respectivo

Este recurso se desechará de plano en los siguientes casos

1 - Si es presentado fuera del plazo señalado, de cinco días hábiles, a partir de la notificación.

2.- Cuando sea presentado por persona que no acredite legalmente su personalidad.

El Director General de Asuntos Jurídicos, resolverá el recurso interpuesto una vez recibido el informe de la autoridad emisora del acto impugnado. Una vez recibida la resolución del recurso, se procederá a dar cumplimiento a lo que se determine en la misma

El incumplimiento a lo dispuesto en dicha resolución, se sancionará hasta con multa de cincuenta mil pesos, e inclusive, y con fundamento en el artículo 17 fracción VI de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, se podrá proceder a la revocación de los permisos

CONCLUSIONES
GENERALES

PRIMERA. Es de apremiante necesidad que tanto los caminos como los medios de transporte sean compatibles, esto es: los caminos deben ser construidos con mejores materiales en cuanto a su calidad para que los vehículos automotores que circulan en ellos no los deterioren con facilidad, ya que los avances en estas vías de comunicación, normalmente no caminan en forma paralela con la infraestructura existente en el país.

De aquí la preocupación del Gobierno Federal por concesionar en forma masiva la construcción de caminos llamados supercarreteras; y de renovar los vehículos que circulan en ellos; así como tomar medidas, como la de dictar las normas reglamentarias necesarias para la mejor conservación de las carreteras, como la publicación del Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transita en los caminos y puentes de jurisdicción federal (Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 1994.)

SEGUNDA. La concesión, no obstante de ser la figura jurídica por excelencia idónea para permitir la explotación del servicio; y por ende de los caminos federales propiedad de la Nación, que permite garantizar dicho servicio. En la actualidad se ha visto desplazada por el permiso, arguyendo que la primera requiere de muchos requisitos y formalidades que hacen el trámite muy tardado y el segundo implica un mínimo de requisitos y su trámite se da de inmediato en un máximo de 30 días, y si transcurrido dicho plazo no se ha emitido respuesta se entenderá como favorable. Por otra parte la concesión se da por un tiempo determinado y el permiso por tiempo indefinido. El número de vehículos por persona física para la concesión es de cinco y para el permiso es sin límite alguno

En caso de incumplimiento de la concesión, también es más tardado el procedimiento previsto en las leyes y para el permiso basta con su revocación en forma simple sin mayores formalidades.

TERCERA. Con la liberación de los caminos federales, al ya no existir las rutas que restringían a los concesionarios y permisionarios a la explotación exclusiva de tales rutas, es indudable que en el ramo se presente algún caso de quiebra de alguna empresa o si se presenta no será de consecuencias graves para el autotransporte, ni le interesará al Gobierno Federal, porque suplirá sus servicios, otorgando permisos como fuese necesario e inclusive al mejor postor esto es, al que cuente con mejores medios de transporte las cuales llevarán implícita la necesidad de mayores capitales, por lo tanto ya no va ser posible que cualquier persona preste el servicio porque serán desplazados por la oferta de los que lo presten en mejores condiciones; indudablemente que ha sido una medida sabia de nuestro actual Gobierno en ejercicio a la expedición de los permisos.

Tampoco habrá lugar a la promoción de amparos por aquellos prestadores de servicios que se vean lesionados en sus derechos adquiridos por sus concesiones, debido al otorgamiento de permisos en forma masiva, porque todos se encuentran con los mismos derechos, como sucedía cuando existían rutas determinadas y la única forma de adquirir derechos era mediante la concesión

CUARTA. Se considera un acierto que sea obligatorio que los concesionarios o permisionarios cuenten con un seguro para garantizar a los usuarios que así lo requieran; aseguran sus mercancías con un valor que declaren por toda clase de riesgos, inclusive los derivados de caso fortuito o de fuerza mayor, debiendo de cobrar un porcentaje más de la tarifa ordinaria.

QUINTA. El término que establece el Código de Comercio para que se extinga la responsabilidad del porteador por pérdida, desfalco o avería que de acuerdo al artículo 592 fracción II de este ordenamiento es de seis meses, debería ser igual al término de la prescripción de las acciones derivadas del contrato que es de un año, según el artículo 1043 fracción III del mismo Código, no existiendo contradicción entre ambos preceptos.

SEXTA. Se considera un acierto la publicación del Reglamento para el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 7 de abril de 1993, puesto que se trata de manera específica el manejo y traslado de las sustancias peligrosas. El espíritu del legislador fue la de prever accidentes causados por estos materiales como ejemplo: podemos citar las tragedias ocurridas en San Juan Ixhuatepec y recientemente en Tultepec, Estado de México, donde el mal manejo de estas sustancias cobró vidas humanas.

PROPUESTAS

1.- El Autotransporte Federal ha tenido su auge a partir de la introducción de los vehículos de combustión interna al país y de la construcción de caminos apropiados para el tránsito de los mismos en todo el país. Por lo que ha sido necesario su control por parte del Ejecutivo Federal, y en consecuencia su regulación legislativa se ha tornado compleja. Para asegurar la explotación del servicio que es de orden público y de interés general, y por otra parte la captación de los ingresos para el gasto público. En ese sentido también ha habido una evolución constante en las Dependencias del propio Ejecutivo para su normatividad.

En la actualidad el autotransporte federal es el medio por excelencia en el transporte de personas y cosas al interior del país, por su versatilidad, habiendo desplazado a otros modos de transporte terrestre como lo es principalmente al ferrocarril que en la época contemporánea, se ha quedado rezagado, a diferencia de otros países como los Estados Unidos y Japón (por mencionar algunos) que le han dado prioridad a este modo de transporte por su economía, por el volumen de carga que transportan y al ser electrizado es menos contaminante que el autotransporte. Desde luego hablando meramente del transporte terrestre; porque existen otros modos de transporte como el aéreo y el marítimo que dado el medio físico utilizado, no puede ser comparado con el terrestre, realizando su propio papel de transporte. En dichos países desarrollados, el autotransporte es auxiliar del ferrocarril, y de los demás modos de transporte.

En México se debe luchar porque también se transforme en auxiliar, sobre todo si queremos una economía más sana y menos contaminación del medio ambiente, con ahorros de hidrocarburos que no son renovables.

2.- La explotación del servicio público federal en una vía general de comunicación se deriva de un acto jurídico del Estado, siendo este el permiso; por lo que es conveniente se instituya en forma obligatoria el trámite administrativo para resolver toda controversia que se suscite entre las partes de este contrato de transporte. La obligación de los permisionarios; y en los casos en que las empresas porteadoras y de pasaje no acepten el arbitraje administrativo, el Estado deberá de depositar ante la autoridad judicial correspondiente la garantía que el permisionario depositó para garantizar a los usuarios u objetos que recibió para su

transportación, y las indemnizaciones por lesiones o por fallecimiento en caso de accidente, siempre y cuando se haya agotado el recurso administrativo

ACOSTA ROMERO, Miguel Teoría General del Derecho Administrativo - 9a. Edición Editorial, Porrúa, S A. México 1990.

CABRERA ESPARZA, Francisco, Tesis. La importancia del seguro de transportes como herramienta de apoyo para las empresas exportadoras, Universidad del Valle de México, México, 1995.

CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Mercantil, 4ª edición, Editorial Herrero, México, 1983.

CLAVIJERO, Francisco Javier. Historia Antigua de México, Editorial Porrúa México, 1979.

GALLO, Miguel Angel, Historia De México I., Editorial Porrúa, México, 1994.

GARCÍA ECHANOVE, Francisco Eduardo, Tesis: Estudios de la huelga y su duración en materia de transportes en el Derecho Mexicano vigente a nivel federal., Universidad del Valle de México, México, 1992.

GARCIA- PELAYO y Gross. Ramón. Diccionario Pequeño Larousse (ilust.), 9a Edición, Edit. Larousse, S A. México 1985.

GARRIGUES Joaquín. Curso de Derecho Mercantil, Tomo II, Madrid 1974.Edit. Porrúa.

GOMEZ LARA, Cipriano. Teoría General del Proceso, Tercera Reimpresión, UNAM, México, 1981.

INFANTE LOPE, Julia, Diccionario Jurídico, Editorial de Vicchi, S.A. México 1994.

RIPERT Georges, Tratado Elemental de Derecho Comercial, Tomo IV, Traducción de Felipe de la Sala C Editorial Buenos Aires, 1954

RODIÈRE René, Droit des transports, Editorial Guichard, Paris 1955.

ROJINA VILLEGAS, Rafael, Compendio de Derecho Civil Contrato, Editorial Porrúa México, 1968,

SERRA ROJAS, Andrés, Derecho Administrativo, 14 edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1988, T.-II.

VÁZQUEZ DEL MERCADO, Oscar, Contratos Mercantiles, 2a. edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1985.

LEGISLACION.

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (Publicada en Diario Oficial de la Federación el 5 de febrero de 1917)

- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (Publicada en Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976)

- Ley de Vías Generales de Comunicación (Publicada en Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940)

- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (Publicada en Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993)

- Ley General de Bienes Nacionales (Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1982)

- Ley General de Sociedades Mercantiles (Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 4 de agosto de 1934)

- Ley General de Sociedades Cooperativas (Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 3 de agosto de 1994)

- Código de Comercio. (Publicado en Diario Oficial de la Federación los días 7 al 13 de octubre de 1889)

- Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal (Publicado en Diario Oficial de la Federación el 26 de mayo de 1929)

- Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (Publicado en Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994)

- Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales (Publicado en Diario Oficial de la Federación el 10 de junio de 1975)

- Reglamento del Artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación (Publicado en Diario Oficial de la Federación el 2 de septiembre de 1988)

- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Publicado en Diario Oficial de la Federación el 21 de junio de 1995)

- Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal (Publicado en Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 1994)

- Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos (Publicado en Diario Oficial de la Federación el 7 de abril de 1993)

- Reglamento de Medicina del Transporte (Publicado en Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 1988)

- Oficio Circular por el que se suprime la perforación de las cartas de porte, conocimientos de embarque, boletos, facturas o documentos similares, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de julio de 1989