

20721
29



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFECIONALES
ACATLAN**

DIVISION DE CIENCIAS JURIDICAS

**"CREACION DE UN TITULO UNICO A PARTIR DE LA CARTA
DE PORTE Y EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE"**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
ALBERTO BARREDA GAXIOLA

ASESOR: LIC. FRANCISCO JAVIER HUIZAR ORTEGA



ACATLAN EDO. DE MEX.

2003

A



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, a quienes debo lo más preciado que es la vida y me han dado la educación para salir adelante.

A mi hermano Marco Antonio, quien siempre me apoyo todos estos años que estuve viviendo en México.

A mis hermanos Silvia Miriam, Claudia Lorena y Guillermo, a Ustedes también gracias por su apoyo.

A mis amigos Marcia, Miguel Ángel, Vicente, Manolo, Paúl, Jorge, Fabián, en fin todos los amigos de Guasave.

Al Licenciado Huizar a quien siempre le agradeceré su apoyo en la realización de este trabajo y sus enseñanzas en el aula.

A los Licenciados Blancas, Calderón, Salas, Pavaan, González y todos aquellos compañeros de profesión que han sido parte de mi formación como profesional del Derecho.

ÍNDICE

CAPÍTULO 1

EVOLUCIÓN HISTÓRICA

1.1.	Transporte terrestre de mercancías.....	p. 1
1.1.1.	Los pueblos antiguos.....	2
1.1.2.	Roma.....	3
1.1.3.	La edad media.....	3
1.1.4.	El desarrollo de los medios de transporte modernos.....	3
1.2.	Surgimiento del transporte marítimo.....	7
1.3.	Nacimiento del transporte en México.....	14
1.3.1.	Época prehispánica.....	14
1.3.2.	La época colonial.....	17
1.3.3.	México independiente.....	21
1.3.4.	Código de Comercio de 1854.....	21
1.3.5.	Código de Comercio de 1884.....	23
1.3.6.	Código de Comercio de 1889.....	27
1.3.7.	Época contemporánea.....	28

CAPÍTULO 2

CONTRATO DE TRANSPORTE, RÉGIMEN JURIDICO

2.1.	Contrato de transporte civil.....	31
2.1.1.	Definición.....	31
2.1.2.	Elementos del contrato.....	32
2.1.2.1.	Elementos personales.....	32
2.1.2.2.	Elementos reales.....	32
2.1.2.3.	Elementos formales.....	33
2.1.3.	Obligaciones de las partes.....	33
2.1.3.1.	Del porteador.....	33
2.1.3.2.	Del cargador.....	34
2.1.4.	Modos de terminación del contrato.....	35
2.1.5.	Naturaleza jurídica del contrato de transporte civil.....	36
2.2.	Contrato de transporte mercantil.....	37
2.2.1.	Contrato de transporte terrestre.....	37
2.2.1.1.	Régimen jurídico.....	38
2.2.1.2.	Mercantilidad del contrato de transporte.....	40
2.2.1.3.	Concepto.....	41

C

2.2.1.4.	Distinción de contratos afines.....	44
2.2.1.5.	Elementos personales.....	45
2.2.1.5.1.	El porteador.....	46
2.2.1.5.2.	El cargador.....	47
2.2.1.5.3.	El consignatario o destinatario.....	47
2.2.1.6.	Elementos reales.....	48
2.2.1.6.1.	Cosas.....	48
2.2.1.6.2.	El precio o flete.....	49
2.2.1.7.	Derechos y obligaciones de las partes.....	51
2.2.1.7.1.	Obligaciones y derechos del cargador.....	51
2.2.1.7.2.	Obligaciones y derechos del porteador.....	53
2.2.1.7.3.	Obligaciones y derechos del consignatario.....	57
2.2.2.	Contrato de transporte marítimo.....	60
2.2.2.1.	Naturaleza jurídica del contrato, sus diversas especies.....	60
2.2.2.2.	Concepto.....	61
2.2.2.3.	Elementos personales.....	62
2.2.2.4.	Obligaciones y derechos del porteador o transportador....	63
2.2.2.5.	Obligaciones y derechos del cargador.....	65
2.2.2.6.	Prescripción.....	66
2.2.3.	La carta de porte.....	66
2.2.3.1.	Concepto.....	66
2.2.3.2.	Requisitos.....	68
2.2.3.3.	Naturaleza jurídica de la carta de porte.....	70
2.2.4.	Conocimiento de embarque.....	72
2.2.4.1.	Concepto.....	72
2.2.4.2.	Requisitos.....	74
2.2.4.3.	Diversos tipos de conocimiento.....	78
2.2.4.3.1.	Conocimiento recibido para embarque.....	78
2.2.4.3.2.	Conocimiento directo.....	79
2.2.4.3.3.	Órdenes de entrega o delivery orders.....	79
2.2.4.4.	Los Términos Internacionales de Comercio ó Incoterms...	79
2.2.4.5.	Utilidad del conocimiento de embarque.....	81
2.2.5.	La carta de porte ó guía de carga aérea.....	82
2.2.6.	Jurisprudencia.....	83

CAPÍTULO 3

TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS

3.1.	Títulos representativos de mercancías.....	92
3.1.1.	Concepto.....	92
3.1.2.	Características de los títulos representativos de mercancías	94
3.1.3.	Naturaleza jurídica.....	96
3.1.4.	Clases de títulos representativos de mercancías.....	97
3.2.	Contenido.....	99
3.2.1.	La carta de porte.....	99

D

3.2.1.1.	Requisitos fiscales.....	100
3.2.1.2.	Condiciones de transporte.....	101
3.2.2.	Conocimiento de embarque.....	104
3.2.2.1.	Regulación internacional del conocimiento.....	106
3.3.	Los títulos representativos de mercancías y su relación causal con el contrato de transporte.....	117
3.4.	Formalidad del contrato de transporte terrestre.....	119
3.4.1.	La forma en los contratos.....	120
3.4.2.	La forma en el contrato de transporte terrestre.....	122
3.4.3.	Literalidad de la carta de porte.....	126
3.5.	Los documentos que traen aparejada ejecución.....	128
3.6.	Carta de porte ¿Es título representativo de mercancías?...	131

CAPÍTULO 4

CREACIÓN DE UN TÍTULO ÚNICO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS

4.1.	Utilidad de un título único.....	141
4.2.	Transporte multimodal.....	144
4.2.1.	Antecedentes.....	144
4.2.2.	Marco regulatorio del transporte multimodal.....	152
4.2.3.	El documento de transporte multimodal de mercancías....	153
4.3.	Propuesta de reforma.....	154
4.4.	Conclusiones.....	164
	Bibliografía.....	171

CAPITULO 1.- EVOLUCIÓN HISTÓRICA.

1.1. TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS.

La diversa latitud de los lugares habitables y la diversidad de aptitudes de los seres humanos determinan una inmensa variedad de productos que forzosamente habrían de consumirse en su lugar de producción y fuera del mismo, consistiendo ésta última en el traslado de los productos y de las personas de un lugar a otro, que es el fin del transporte. El transporte terrestre, o sea el hecho por el interior de las tierras utilizando las vías de comunicación naturales o artificiales, no acuáticas, fue por espacio de muchos siglos muy deficiente, no sólo por la falta de caminos, sino por el mal estado de éstos, que no consentían otro medio de arrastre que el transporte a lomo de los animales de carga, y por esta razón, en su aspecto jurídico, y por espacio de muchos siglos, el transporte no paso de ser un arrendamiento de servicios o un arrendamiento de semovientes, con escasísima importancia en la legislación.¹

Desde un punto de vista económico, la transportación es una necesidad consecuente de la insuficiencia de producción en cualquier localidad, de todos los bienes de consumo necesarios, así como la posibilidad de fabricar otros productos, en cantidad superior al consumo local. Esto es, debido a que es imposible la existencia de localidades capaces de producir todo lo que consumen y generalmente se encuentran en esos casos las regiones poco desarrolladas, donde se carece de los máximos beneficios de la civilización.

¹ Benito, José Lorenzo, "Manual de Derecho Mercantil", pp. 758-759.

1.1.1. LOS PUEBLOS ANTIGUOS

Para el intercambio comercial entre los mismo pueblos o entre diversas civilizaciones, fue necesario el que se trazaran rutas por las cuales circularan las mercancías, así como los medios de transporte, ya fueran estos carros u animales. Dentro de los principales pueblos de la antigüedad, aquellos que tuvieron un mayor auge y desarrollo de caminos y medios de transporte, podemos señalar a Egipto, Mesopotamia y Roma. Estos pueblos alcanzaron un grado altísimo de prosperidad mercantil, para lo cual fue necesario la creación de un derecho consuetudinario o escrito, llamado a satisfacer las necesidades económicas de esos pueblos.

En Egipto, no había comercio exterior sino según las necesidades del faraón. El decidía si podía exportar los excedentes agrícolas o artesanos para intercambiarlos con productos que le fuesen necesarios, como la madera procedente del Líbano. Esta civilización sostenía relaciones comerciales con el Líbano, Arabia, Nubia, el Siná, Palestina, Fenicia, Chipre, así como con otros pueblos del Oriente, que les proveían de productos de lujo. Que el comercio estuviese limitado a los deseos del faraón, frenaba el comercio y éste resultaba desproporcionado a las riquezas del país.

A diferencia de Egipto, Mesopotamia fue un mundo abierto, lo cual le valió desarrollar la más brillante civilización comercial de la época. Su principal centro comercial fue Ur, ésta es un mercado internacional, la cual negocia con el Indo, Asia Menor, el Cáucaso, entre otras regiones. El comercio se hace por los ríos Tigris y Eufrates, o en caravanas. Aquí ya empiezan a utilizarse instrumentos de comercio como son el pagaré, la letra de cambio, el cheque, la cuenta corriente, la orden de pago. El Código

promulgado por el rey de Babilonia, Hamurabi, hacia 1730 a.c., reglamenta minuciosamente las actividades comerciales².

1.1.2. ROMA.

La civilización romana construyó grandes vías de comunicación por todo el imperio, caminos los cuales formaron una red de 80,000 kilómetros a través de Europa y el Norte de África. Tales construcciones no tuvieron por objeto el desarrollo del transporte terrestre, sino la satisfacción de necesidades guerreras y políticas, por eso el desmoronamiento del imperio hizo que faltando los cuidados necesarios para la conservación de esas grandes vías, se inutilizaron, por lo que poco después de la caída del imperio, volvieron al antiguo estado de cosas en lo referente a las comunicaciones interiores terrestres.

1.1.3. LA EDAD MEDIA

A la caída del imperio romano, ya en la Edad Media, las cosas llegaron a tal extremo, de que incluso entre dos provincias limítrofes, era casi imposible el comercio debido al deplorable estado de los caminos, o porque ríos o montañas cortaban las comunicaciones. En los comienzos de este período, el comercio, y por ende su legislación eran imposibles, el feudalismo con su régimen basado sobre la propiedad territorial, y con sus pequeñas y numerosas soberanías, recelosas u hostiles entre sí, fue un nuevo obstáculo para el desarrollo del transporte.

1.1.4. EL DESARROLLO DE MEDIOS DE TRANSPORTE MODERNOS.

² Duché, Jean, "Las Grandes Rutas del Comercio", 1970, pp.13-17.

Con anterioridad a 1830, casi todas las grandes ciudades se encontraban en zonas portuarias, en tanto que los pequeños poblados del interior, se comunicaban por diligencias de tracción animal sobre caminos reales, apenas superiores a las elementales veredas de herradura. La época del transporte terrestre moderno, principia con la construcción de los ferrocarriles, a partir de la invención de la locomotora de vapor, gracias a la cual puede decirse se debió el progreso de la civilización actual. La transportación terrestre moderna, ha hecho posible el fomento de la industria y el desarrollo de las grandes ciudades, sobre todo de la formación de aquellas zonas industriales, localizadas fuera de las zonas de los ríos navegables y de las zonas portuarias marítimas.

No fue sino hasta 1920 cuando hace su aparición el transporte automotor, el cual se convirtió a partir de la primera guerra mundial en el medio más versátil de transportación terrestre. Actualmente el kilometraje de caminos pavimentados y revestidos que existen en el mundo, excede de 10 millones de kilómetros; y la carretera se convierte en el verdadero rival en la transportación terrestre del ferrocarril, él cual se vio obligado a su modernización, haciendo posible la tendencia actual hacia un equilibrio entre los transportes terrestres, consistente en aprovechar el autocamión y el ferrocarril, cada uno de esos medios, en las zonas y clases de carga donde producen mayor eficiencia.

Tras la segunda guerra mundial, el desarrollo económico propio de un tiempo de paz conllevó también el de los transportes. Especialmente cobraron auge los transportes por carretera, modo que por sus inherentes ventajas, como son versatilidad (único que ofrece servicio puerta a puerta por sí mismo), rapidez y agilidad consecuente a su gestión privada vino, a asumir el papel protagonista que hasta entonces ostentaba el ferrocarril.

Como ya lo señalamos anteriormente,³ el contrato de transporte no estaba debidamente reglamentado, no fue sino hasta la Revolución Francesa, que debido al importante auge del mismo, que obligó a los legisladores a preocuparse del contrato de transporte terrestre en los modernos Códigos de Comercio, el cual constituye un capítulo obligado de los mismos desde el Código de Napoleón de 1807. En este ordenamiento, no se atacó de frente el problema del transporte, sino más bien se soslayó; ya que el mismo se ubico como una incidencia del contrato de comisión, en la sección 2ª del Título VI del Libro I, "De los comisionistas para los transportes por tierra y por agua". Los artículos 101 y 102 del citado código establecen:

Art. 101.- La carta de porte constituye un contrato entre el remitente y el porteador, ó entre aquél, el comisionista, el comisionista y el porteador.

Art. 102.- La carta de porte debe estar fechada.

Expresará además:

La especie y el peso ó medida de los objetos que han de ser transportados.

El plazo dentro del que debe efectuarse el transporte.

Indicará también:

El nombre y el domicilio del comisionista por cuya intervención se efectuará el transporte.

El nombre del consignatario.

El nombre y el domicilio del porteador.

Enunciará:

El precio de transporte.

La cuantía de la indemnización debida en caso de retardo.

Debe estar firmada por el expedidor y el comisionista.

³ Benito, José Lorenzo, Op. Cit. p1.

Llevará en el margen las marcas y número de los objetos transportados.

La carta de porte deberá ser copiada por el comisionista en un registro foliado y rubricado sin intervalo y consecutivamente.⁴

Respecto de la carta de porte el Código de Comercio Español, establece en el numeral 350, los requisitos que debe contener, el cual se transcribe a continuación:

Art. 350.- Tanto el cargador, como el porteador de mercaderías ó efectos. Podrán exigirse mutuamente que se extienda una carta de porte en que se expresarán:

1° El nombre, apellido y domicilio del cargador.

2° El nombre apellido y domicilio del porteador.

3° El nombre, apellido y domicilio de la persona á quien ó á cuya orden vayan dirigidos los efectos, ó si han de entregarse al porteador de la misma carta.

4° La designación de los efectos, con la expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas ó signos exteriores de los bultos en que se contengan.

5° El precio del transporte.

6° La fecha en que se hace la expedición.

7° El lugar de la entrega al porteador.

8° El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario.

9° La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre éste punto mediare algún pacto.

⁴ De J. Lozano, D. Antonio, "Códigos de Comercio Comparados", Imprenta y Encuadernación de A. de J. Lozano, 1890, México, P. 203.

El transporte por ferrocarril dio lugar a una legislación especialísima, la cual, no se incluye en los Códigos de Comercio en la mayoría de las legislaciones. No fue sino hasta el Código de Comercio Alemán de 1861, que se dedico una sección especial (la Segunda del Título V, del Libro IV) al transporte sobre caminos de hierro.

1.2. SURGIMIENTO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.

La transportación marítima se desarrollo más pronto y con una regulación jurídica más acertada y extensa que la transportación terrestre. El medio de transporte, el buque, pudo ser en sus comienzos obra de uno solo, bien pronto tuvo que serlo de muchos, y tanto los problemas jurídicos referentes a su construcción como su propiedad, necesitaron de una serie de reglas que creó la costumbre y sancionó la práctica; al mismo tiempo fue necesario el recoger las costumbres marítimas en compilaciones que por razón de su bondad se impusieron, por su sola autoridad en todas partes.

Los principales pueblos que tuvieron un importante auge en el comercio marítimo fueron Fenicia, Creta y Roma.

Biblos es el más antiguo puerto del que se tenga conocimiento, también tenía el más antiguo astillero naval que se conoce; después se fundaron Tiro y Sidón. Los Fenicios eran expertos navegantes y mantenían relaciones comerciales con todos los pueblos ribereños del Mediterráneo, como son Egipto, Creta, Grecia, entre otros. Los antiguos Fenicios, según parece, no tuvieron leyes marítimas escritas.

Creta era una civilización totalmente dominada por el comercio marítimo, por razones obvias de su geografía su situación la obligaba a ello. Exportaban los productos de su trabajo e importaban cereales y materias

primas, sus principales productos fueron los provenientes de la industria del bronce, joyas, telas y vestidos.

El primer pueblo de la antigüedad que produjo leyes marítimas escritas fue el pueblo Rodio. El prestigio de las leyes marítimas Rodas se impuso en toda la cuenca del Mediterráneo y algunas de sus disposiciones, fueron recogidas por el Derecho Romano, se transmitieron a los pueblos modernos y perduran hasta nuestros días. Las Leyes Rodias regulaban diversas instituciones entre otras ciertas especies de préstamos marítimos, formas de pago del flete, casos de trasbordo de la mercancía de un buque a otro, etc.

En Roma como ya mencionamos siguieron aplicándose las leyes Rodias en cuanto no se opusiera a la ley romana. El Mediterráneo es dominado por Roma, la navegación y el comercio que en él se desarrollan están políticamente unificados, la regular navegación comercial abarcaba los mares del norte, a par de las costas orientales de África y el Océano Indico, con la India y hasta con China se mantienen estrechas relaciones de comercio.

Tenían los Romanos completas instituciones jurídicas y normas singulares de Derecho al que debían su existencia, entre ellas podemos mencionar: el Edicto Perpetuo, en él se contenían leyes sobre los pasajeros, sobre la acción de *recepto*, sobre incendios, naufragios, robos navales, etc.; en los Códigos Teodosiano y Justiniano se contienen amplias disposiciones sobre tráfico marítimo, usura, naufragios, etc.; en el Digesto, se contiene la ley Rodia de la echazón, sobre el préstamo a la gruesa, acción ejercitoria, etc.; finalmente en las Basílicas encontramos amplias disposiciones relativas al derecho del mar y tomadas de los textos anteriores.⁵

⁵ Cervantes Ahumada, Raúl, "Derecho Marítimo", Editorial Herrero, México, 1989, pp. 9-13.

Algunos tratadistas señalan que teniendo en cuenta las distintas funciones del conocimiento de embarque, sostienen que una de estas funciones pudo desempeñarla un documento usado también en el comercio marítimo romano, el *geirembolón*⁶, que expedía el magister al cargador como contra recibo de las mercancías.

Con la caída del Imperio Romano de Occidente y el establecimiento de las tribus bárbaras en la cuenca del Mediterráneo, el Corpus Iuris Romano pierde su vigencia y es sustituido por un Derecho local y consuetudinario. El tráfico por mar se intensificó y fue fuente de grandeza de las ciudades italianas como Amalfi, Pisa, Florencia, Génova, Venecia, éstas se convirtieron en centros de la vida industrial y comercial.

Dentro de éstas ciudades se dio el nacimiento de las Corporaciones, las cuales crearon un nuevo derecho conocido como Derecho Estatutario, constituido primero por la costumbre, cristalizado después en normas escritas conocidas como Estatutos. Este constituyó el primer apareamiento de un Derecho Mercantil autónomo, emanación directa de la vida práctica, reflejo de las necesidades de la clase mercantil, que permitía un mejor desenvolvimiento de la actividad mercantil.

Dentro de las compilaciones más importantes que podemos señalar sobre Derecho del Mar, relacionadas con el tráfico marítimo podemos señalar el Consulado del Mar, que data del siglo XIII, de origen Barcelonés, el cual consistía en un conjunto de reglas a que los cónsules, es decir los jueces en asuntos marítimos debían ajustar sus decisiones; Los Roles de Olerón, isla francesa en el Atlántico, apareció en el siglo XIII, los mismos consistían en una compilación de sentencias que contienen en 47 artículos, una amplia compilación de las costumbres marítimas que se observaban en los puertos

⁶ Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, "Diccionario Jurídico Mexicano", Editorial Porrúa, Decimosegunda Edición, México, 1998, p. 632.

franceses, además fueron aceptados en España, Inglaterra y en los puertos del Mar del Norte y del Báltico.

El origen del conocimiento de embarque debe buscarse en ciertas costumbres marítimas de la Edad Media. Los comerciantes solían viajar a bordo de la nave que transportaba sus mercancías y efectuaban personalmente las ventas en los puertos de destino. Por ello, no existía la necesidad de un documento representativo de la carga a los efectos de realizar las operaciones comerciales pertinentes. El desarrollo del comercio marítimo con el aumento de las expediciones y del tamaño de las naves, así como el surgimiento del transporte cargas con una pluralidad de comerciantes, justificaron el progresivo decaimiento de esa práctica de acompañar a las mercancías personalmente. Sin embargo, antes de que tuviera lugar esta evolución, comenzó a generalizarse la utilización de ciertos documentos para formalizar el contrato de transporte y, a su vez, dejar constancia escrita del *receptum* o puesta a bordo de la carga, así como de las condiciones, cantidad y calidad de las cosas embarcadas.

Surgió así el uso del *cartulari* o cuaderno en el que se anotaban todas las mercancías cargadas en el buque; inclusive, también se anotaban las instrucciones que los comerciantes le daban al capitán durante el viaje. Las escrituras contenidas en dicho cuaderno merecían fe pública, por cuanto eran anotadas por un oficial dotado de funciones notariales al que se le llamaba "escribano", el cual fue desapareciendo para darle cabida al capitán o al patrón de la nave.

Los comerciantes tenían la costumbre de enviar al destinatario, después de realizar el embarque, una *letrera d' aviso* que consistía en una simple carta informativa donde se especificaban los detalles del transporte; no quedando, sin embargo, el destinatario conforme con ese instrumento, pues quedaba aún sin satisfacer su necesidad de disponer de un documento que probara su

derecho a la restitución de las mercancías; es decir, que lo legitimara frente al porteador. Fue así como alrededor del siglo XVII, se produjo una fusión entre el documento del escribano y el del capitán con las cartas de aviso que el cargador remitía al destinatario y que dio como resultado el actual título de transporte circulante.

El conocimiento de embarque actual es semejante casi enteramente a aquel que ya se utilizaba en los siglos XVI y XVII. Además de la aptitud probatoria inicial, se articuló la función legitimatoria del conocimiento de embarque; para luego finalmente nacer el principio de representatividad del conocimiento de embarque, ya que desde entonces, el documento se transmitía a la orden y permitía la circulación de las mercancías.

En las Ordenanzas de Colbert de 1673 y 1681, ésta última versa sobre el comercio marítimo, las cuales prepararon con anticipación el actual Código de Francia y muchas de sus disposiciones pasaron a él íntegramente. Para su redacción se tomaron cuenta opiniones de los más expertos comerciantes y marinos, por lo que tuvieron una gran acogida en Francia y toda Europa. Aunque las Ordenanzas de Colbert fueron admirables para su tiempo, no pudieron satisfacer al cabo las aspiraciones que Francia llegó a sentir en el último cuarto del siglo; disposiciones caídas en desuso, vacío que era forzoso llenar, cambios y modificaciones introducidas por diversas ordenanzas posteriores, lo cual derivó en que se aspirara a una revisión de todas las leyes mercantiles.

El Código de Comercio francés empezó a regir el 1º de Enero de 1808, más como ya lo señalamos la mayor parte de las disposiciones que contenía habían sido tomadas de las ordenanzas de 1681 y de diversos reglamentos posteriores, conservando incluso la expresión literal de estas leyes. Respecto al contenido del conocimiento de embarque, estos se encuentran enumerados en el artículo 281 del Código de Comercio Francés, el cual señala:

Art. 281.- El conocimiento debe expresar la naturaleza y la cantidad, así como las especies ó calidades de los objetos que hayan de transportarse.

Indicará:

El nombre del cargador;

El nombre y dirección de la persona á quien se hace la expedición;

El nombre y domicilio del capitán;

El nombre y tonelaje de la nave;

El punto de partida y el de destino;

Enunciará el precio del flete.

Se estampará al margen las marcas y números de los objetos que hayan de transportarse.

El conocimiento podrá ser a la orden, al portador ó á persona determinada.

A principios de la edad moderna los consulados de comercio expedieron importantes ordenanzas como la de Burgos de 1538, en estas, entre otras materias de Derecho Mercantil, tanto terrestres como marítimas, tratando extensamente dichas ordenanzas de los seguros y averías; Las Ordenanzas de Sevilla de 1554, como más interesantes y completas, figuran entre ellas las relativas al seguro.

Entre ellas las que tienen mayor importancia son las Ordenanzas de la Universidad y Casa de Contratación de Bilbao, las cuales constaron de tres etapas la primitiva, la antigua y la nueva, las primeras fueron redactadas en 1459 por el fiel de los mercaderes, con intervención y consentimiento del Corregidor; las antiguas formadas ya por el Consulado en 1511 y confirmadas por Felipe II en 1560 y adicionadas a fines del siglo XVII; las nuevas, formadas por una junta nombrada por el prior y cónsules y revisadas por una

comisión que se designo al efecto, recibieron la confirmación de Felipe V en 1737.

Estas ordenanzas se dividen en 29 capítulos, con 723 números, además de las disposiciones relativas a la jurisdicción del consulado, al régimen interior de la corporación y a la policía del puerto y de las naves. Las ordenanzas de Bilbao regulan todas las instituciones del comercio en general, del terrestre y del marítimo, llenando cuantos vacíos se notaban en materia de letras de cambio, comisión, sociedades, contabilidad, quiebras, y compañías de comercio, sus clases y circunstancias con que deben celebrarse⁷, fueron además el primer ordenamiento en regular el conocimiento de embarque en nuestro país.

Dicen las Ordenanzas: *“El conocimiento es una obligación particular que un capitán o maestro de navío otorga por medio de su firma en favor de un negociante que ha cargado en su navío, algunas mercaderías y otras cosas para llevarlas de un puerto a otro, constituyéndose a entregarlos a la persona que se expresa en el conocimiento, o a su orden o a la del cargador, por flete concertado antes de cargarse.”*

Se previene además en las Ordenanzas que la entrega de las mercancías se hará previa la restitución del conocimiento al capitán, y que las entregas parciales se anotarían y firmarían *“a espaldas del conocimiento”*. En las Ordenanzas se aprecian ya características que son propias de los títulos de crédito modernos.⁸

Dichas ordenanzas al ser tan completas y aceptables en la forma, se consideraron como un verdadero código, ya que aunque dictadas en la Villa

⁷ De J. Tena, Felipe, “Derecho Mercantil Mexicano”, México, 1998, Editorial Porrúa, p. 38.

⁸ Cervantes Ahumada, Raúl, “Títulos y Operaciones de Crédito”, Editorial Herrero, México, 1961, pp. 185-186.

de Bilbao, la jurisprudencia las generaliza en España, traspasando sus fronteras ya que se hicieron aplicables en las colonias de América y en las repúblicas hispanoamericanas más tarde, siendo en la actualidad base de algunas legislaciones mercantiles.

A pesar de su contenido el cual constituía sin duda un verdadero código, su carácter local impide que pueda llamarse propiamente un Código Español de Comercio, el que no apareció sino hasta el año de 1829, el cual fue base para el Código de Comercio de 1890, en donde el contenido del conocimiento de embarque es igual en su redacción al Código Español.

1.3. NACIMIENTO DEL TRANSPORTE EN MÉXICO.

1.3.1. ÉPOCA PREHISPANICA.

Es innegable que a la llegada de los españoles existía en el territorio dominado por los Aztecas un régimen político económico estable, aunque completamente diverso del que imperaba en España y en el resto de Europa. Y es sabido también que existía un comercio de importancia, por lo que es razonablemente seguro afirmar que se encontraba organizado y reglamentado.⁹

Es conveniente distinguir entre el comercio metropolitano o local y el foráneo o exterior. El primero, además de intenso, era variado, ya que a Tenochtitlán aflúan toda clase de productos provenientes de los tributos impuestos a los pueblos sometidos por los Meshicas. Se verificaba en los mercados (*tianquiztli* o tianguis) ubicados en las parcialidades o divisiones político territoriales de Tenochtitlán, entre los mercados más importantes

⁹ Vázquez Arminio, Fernando, "Derecho Mercantil", México, 1977. Editorial Porrúa, p. 93.

podemos señalar Moyotlán, Tlatelolco, Teopan, entre otros. Tlatelolco tenía acceso por tierra por la Calzada del Tepeyac, además otras dos calzadas lo comunicaban con Tácuba y Tenayuca; a falta de bestias de carga, las mercancías eran transportadas en cajas o petacas forradas de cuero que se echaban al hombro los *tlamama* o *tamemes*, que eran personas ejercitadas y dedicadas para tal empleo y llevaban los productos adquiridos hasta la casa del comprador. Sin embargo el mayor tráfico era por agua y se llegaba a Tlatelolco por varias acequias, así la mayor parte de los productos y traficantes llegaban de Zumpango, Xaltocan, Cuauhtitlán, Texcoco, Xochimilco y demás ciudades del lago, llegaban por agua a Tlatelolco, por lo que el número de canoas que ordinariamente se movían para el acarreo de bastimentos y transporte de gente era tan considerable, que alcanzaba la cifra de cincuenta mil.

Además del trueque y la venta, como medio para concluir transacciones, los Meshicas se valían del préstamo o mutuo, con o sin intereses; del transporte; del préstamo de uso o comodato; del depósito de garantía o en prenda; y de la enajenación a plazos, con garantía de prenda o palabra. Al lado de los pequeños y medianos tratantes *tlanamacami* que normalmente acudían a los mercados los días de plaza mayor, existieron numerosas agrupaciones integradas por comerciantes poderosos llamados *pochteca* dedicados a realizar el comercio exterior. Este tipo de corporaciones de comerciantes existieron en Tenochtitlán, Tlatelolco, Tetzaco, Atzacapotzalco, Chalco, Otumba, Acolhuacan, Ixtapalapa, Tulancingo, etcétera.

El comercio de estas agrupaciones era sumamente activo y lo realizaron en caravanas que llegaron hasta los actuales territorios de Costa Rica y Panamá. Sin embargo su actividad no era estrictamente comercial, sino que se aprecia en ella una marcada tendencia militar, toda vez que amen de comerciar, los *pochteca* recogían información de los pueblos acerca de sus

recursos, medios de defensa, recaudaban impuestos, servían de embajadores, declaraban la guerra, etcétera.

El comercio con los pueblos del sur se realizaba principalmente en puertos o sitios de intercambio consagrados por la costumbre como sitios para servir como lugares de reunión entre comerciantes extranjeros, que por sus condiciones geográficas y políticas facilitaban y aseguraban las transacciones entre comerciantes procedentes de diversos lugares. Estos lugares generalmente se encontraban localizados geográficamente junto a las costas o en lugares cercanos a ellas, en las riberas de los ríos y lagunas, lo que permitía el fácil acceso por tierra y agua y en donde confluían las rutas provenientes de lugares remotos.

Para proveerse de los productos para exportar, los *pochteca* acudían a los gremios de artesanos, con los que mantenían relaciones económicas; a los mercados de Tlatelolco y otros mercados especializados; así como a otras fuentes probables de abastecimiento, como almacenes del Estado donde se encontraban los productos tributados.

Inmersas dentro del conjunto de normas que regían la vida y actividad de los meshicas, se distingue un conjunto de ellas destinado a regular las operaciones y funcionamiento de los mercados y las actividades de un grupo especial de mercaderes como son los *pochteca*. Del encumbramiento alcanzado por los *pochteca* derivaron consecuencias de suma importancia desde el punto de vista político, como lo fueron el atribuirles potestad para dirimir las controversias que se presentaban entre ellos por cuestiones del comercio o causas ajenas a él, imponiendo las sanciones y penas correspondientes; administrar los tianguis e impartir justicia en ellos.

Tanto las operaciones y funcionamiento de los mercados como la actividad de los *pochteca*, estaban sustraídos a la jurisdicción común, de

manera que integraban un fuero especial. Las normas que integraban este derecho, no se distinguían en cuanto a su fuente de las demás normas, pues tenían como origen la costumbre, aunque se nutrían tanto con las indicaciones y órdenes dadas por los *pochteca* para regir las actividades de estos y el buen orden y vigilancia del mercado, como con los principios contenidos en las resoluciones dictadas por los jueces en los casos concretos.

1.3.2. LA ÉPOCA COLONIAL.

Consumada la Conquista, el comercio en México, o en la ya Nueva España, sufrió una profunda transformación derivada, por una parte, de la imposición que los conquistadores hicieron de su sistema, hábitos y conveniencias; y por la otra, del aumento en el tráfico que sobrevino como consecuencia de la apertura de un comercio trasmarino. España en su comercio con América, siguió una política dirigida y de monopolio; pero además estableció una protección en favor de los comerciantes en atención a su origen o ascendencia peninsular, que trajeron como consecuencia la creación de un complicadísimo sistema comercial, sujeto a autorizaciones, permisos, vigilancias, gabelas, y otras trabas que impidieron que el comercio alcanzara el desarrollo debido.¹⁰

El comercio marítimo se mostraba promisorio, ya que había un muy importante tráfico naval de intercambio, no sólo con la metrópoli, sino con los virreinos españoles de América: Perú, Río de la Plata, y Nueva Granada, amén de otras colonias americanas y algunas potencias europeas como los reinos de Francia y de los Países Bajos. Por otra parte el establecimiento de la ruta comercial al Lejano Oriente con la Nao de China, que se mantuvo de 1565 a 1815, produjo el movimiento de importantes cargas entre ambas áreas

¹⁰ Vázquez Arminio, Fernando, Op. Cit., pp. 112-113.

del Pacífico.¹¹ México se estableció como uno de los primeros puentes terrestres en el comercio entre Filipinas y España. La Nao de China partía del puerto de Manila en Filipinas, atracaba en Acapulco, Guerrero, y de ahí por tierra a través del puente terrestre Acapulco-México-Veracruz, donde se embarcaba para Sevilla primero, y Cádiz después, llevando los productos de Filipinas en la flota que partía para España, además de los mexicanos.

En la Nueva España el comercio que mayor significación alcanzó fue el externo, en el cual jugó un papel fundamental la Casa de Contratación de Sevilla, toda vez que fue el órgano a través del cual se realizó la casi totalidad del comercio americano durante la colonia.

La Casa de Contratación de Sevilla fue fundada el 10 de Enero de 1503, como una factoría particular de los Reyes de España, cuyo objeto principal era la salvaguarda y administración de lo que a ellos les correspondía. Ésta prontamente se convirtió en una especie de ministerio para el comercio con América, que controló y monopolizó toda actividad referente a él, con numerosas y amplias facultades administrativas, legislativas y judiciales. Así de conformidad con sus Ordenanzas, recibió atribuciones para armar las embarcaciones; planear y autorizar las embarcaciones y flotas que partían para América, investigar, enseñar y difundir conocimientos marítimos y de navegación; otorgar permisos para ejercer el comercio con las Indias; vigilar y reglamentar el comercio transmarino de todas las mercancías; planear y construir en las Colonias caminos, puentes, posadas, ventas y demás obras inherentes y accesorias; conocer y resolver de las controversias surgidas entre los comerciantes y las violaciones a las disposiciones y reglamentos emitidos para el comercio americano.

¹¹ Salgado y Salgado, José Eusebio, "Panorama del Derecho Mexicano, Derecho Marítimo", Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, Editorial Mc Graw Hill, México, 1997, p3.

El servicio regular de cabotaje se estableció en 1580, con el Balandro San Francisco, totalmente construido en el Puerto de Campeche, con el que se movía carga y pasaje de Veracruz a Campeche y Sisal en la Península de Yucatán.

Respecto al comercio interno en la Nueva España éste estuvo regulado por las disposiciones contenidas en las Ordenanzas del Consulado de México y, supletoriamente por las Ordenanzas de los Consulados de Sevilla, Burgos y principalmente Bilbao, a semejanza de los cuales se constituyó el Consulado de México. El Consulado de México se constituyó el 15 de Junio de 1592, y sus Ordenanzas fueron formuladas en el seno del propio Consulado, tomando como modelo las de Burgos y Sevilla y quedaron concluidas el 2 de Octubre de 1597.

Las funciones principales del Consulado eran judiciales, aunque también se le atribuyen unas de carácter administrativo, además de facultades legislativas, financieras y militares, y realizó obras de consideración, entre las cuales destacan la construcción de los edificios de la Aduana y la construcción del camino carretero de México a Veracruz, con paso por Orizaba y Córdoba.

El Consulado tenía competencia para conocer de los pleitos y debates, dudas y diferencias, en resultas de cuentas de compañías, consignaciones, fletamentos y seguros, riesgos, averías, mermas y corrupciones, daños, quiebras, faltas y otras contrataciones concernientes al comercio.

En la última parte del siglo XVIII, a falta de disposición en las Ordenanzas del Consulado de México, se aplicaban las Ordenanzas de Bilbao, en todo lo que eran adaptables a las circunstancias del país y estilo del comercio.

Las Ordenanzas de Bilbao, en su versión confirmada por Felipe V en 1737, constituyó la reglamentación mercantil más completa y avanzada, que contenía no solamente la organización del Consulado y la forma de tramitar los juicios mercantiles, sino también una regulación del Derecho Mercantil sustantivo, tanto terrestre como marítimo, que vino a llenar lagunas e introducir modificaciones y novedades en las Ordenanzas vigentes en España y el Nuevo Mundo, y llegó a convertirse, por razón de la costumbre, la jurisprudencia y el reconocimiento parcial de algunas otras normas, en la ley general de la Monarquía.

Como ya hicimos mención, las mismas constaban de veintinueve capítulos, siendo los números IX (Compañías de Comercio), XVIII (Los fletamentos de navíos), XXIV (Capitanes de Navíos), los relacionados principalmente con el transporte de mercancías.

Debido a los inconvenientes que ocasionaba el que el tribunal se encontrara ubicado en la Ciudad de México, se crearon Consulados en Veracruz; Guadalajara y Puebla, los cuales realizaron importantes obras materiales, en atención a las atribuciones que para el fomento del comercio se les concedieron, destacando por parte del de Veracruz, la construcción del faro de San Juan de Ulua, el camino carretero Veracruz-Jalapa-Perote, la recomposición del muelle, etc.; Por parte del de Guadalajara, la dirección y construcción de algunos puentes como el de Calderón, el de Zapotlanejo, el del río Medina en Fresnillo, la construcción de la calzada de Toluatlán, etc.

El 11 de Agosto de 1806, se creó el Reglamento del Real Tribunal del Consulado de México, cuyo objeto era el la substanciación de los negocios por un método breve y sumario. Este reglamento podemos considerarlo como un verdadero Código Procesal mercantil, componiéndose de 138 artículos, divididos en cuatro secciones, conociendo entre otras materias sobre seguros, fletamentos, carretas y navíos.

1.3.3. MÉXICO INDEPENDIENTE.

Consumada la independencia, ante la imposibilidad material y lo irracional que resultaba sustituir totalmente el sistema judicial, continuaron vigentes las disposiciones dictadas para la Nueva España, las cuales fueron reemplazadas paulatinamente por los gobiernos nacionales.

De la ruina en que quedó el país como consecuencia de la larga guerra de independencia, se trató de salir a base de legislaciones aduanales e impositivas, poco constructivas, que se aplicaron a los puertos con intención de recabar los medios necesarios para sufragar los gastos nacionales, como fue el gravamen impuesto a las naves extranjeras en los puertos nacionales y el poco comercio que en ellos tenía lugar.

De acuerdo con las ideas de la época, la determinación de la competencia era exclusivamente objetiva, toda vez que se consideraban como negocios mercantiles, toda compañía de comercio y los negocios emanados directamente de la mercadería, o que se refieren inmediatamente a ella, como el fletamento de embarcaciones, carruajes o bestias de carga para el transporte de mercaderías por tierra o agua.

1.3.4. CÓDIGO DE COMERCIO DE 1854.

Nuestro primer Código de Comercio, fue promulgado el 16 de Mayo de 1854, su contenido lo componen 1091 artículos distribuidos en cinco libros, denominados, respectivamente: De los comerciantes y agentes de fomento, del comercio terrestre, del comercio marítimo; de las quiebras; y de la administración de justicia en los negocios de comercio.

En el Libro Segundo, se reglamentan los contratos y obligaciones mercantiles, conteniendo una parte de aplicación general a todos ellos y partes especiales relativas a cada uno de los diversos contratos y obligaciones mercantiles.

El Libro Tercero, relativo al comercio marítimo, contiene una parte general referente a las naves y su propiedad; así como partes especiales donde se regulan a los navieros; a los capitanes, sobrecargos y corredores; los contratos especiales de comercio marítimo (fletamento, conocimiento de embarque, préstamo a la gruesa y seguro); los riesgos y daños del comercio marítimo; y la prescripción de las obligaciones mercantiles.

El artículo 218 enumeraba los determinados negocios reputados como de comercio, el cual establecía en su fracción tercera:

3º. Los negocios emanados directamente de la mercadería o que se refieran inmediatamente á ella, a saber: el fletamento de embarcaciones, carruajes ó bestias de carga para en transporte de mercaderías por tierra o agua...

El código de Comercio de 1854 tuvo una existencia efímera, pues a menos de dos años de su publicación, los acontecimientos políticos produjeron de hecho, su abrogación, ya que Ignacio Comonfort en su carácter de Presidente sustituto, declaró el 26 de Septiembre de 1856, que por los artículos 1º y 77 de la Ley Juárez sobre administración de justicia de 1855, quedó derogado el Código de Comercio de 1854, y que en materia comercial deben regir en toda la República las leyes anteriores al año de 1853, como consecuencia de lo anterior, recobraron vigencia las Ordenanzas de Bilbao y su aplicación se encomendó a los tribunales comunes. Ya en el Imperio de Maximiliano volvió a tener vigencia el Código de 1854.

1.3.5 CÓDIGO DE COMERCIO DE 1884.

Nuestro segundo Código de Comercio fue promulgado el 15 de Abril de 1884; ésta integrado por 1619 artículos distribuidos en un Título Preliminar y seis libros denominados como sigue: De las operaciones de comercio, Del comercio marítimo, De la propiedad mercantil, De las quiebras, y De los juicios mercantiles.

El Libro Primero contiene las disposiciones relativas a los comerciantes en general, a los actos mercantiles, a la capacidad para ejercer el comercio, al comercio considerado como ocupación habitual y al domicilio de los comerciantes. Asimismo regula a las distintas especies de compras, ventas, transportes por tierra, ríos, lagos y canales, reglamentando al contrato respectivo, las obligaciones de las partes que en el intervienen, así como a las empresas públicas de transportes.

En el Libro Tercero, dedicado al comercio marítimo, contiene disposiciones relativas a las embarcaciones, a las personas que intervienen en el comercio marítimo, a los contratos especiales del comercio marítimo (transporte, contrato a la gruesa y seguro), a los riesgos y daños del comercio marítimo, y a la hipoteca naval.

El Código de 1884, también hacía una enumeración objetiva de los negocios como reputados de comercio, así el artículo 1° establece:

Art. 1°. Comercio es la reunión de actos cuyo objeto exclusivo es el lucro, mediante la compra, venta ó permuta de los productos de la naturaleza, de la industria ó del arte; de su aseguramiento a transporte, ó de otras convenciones, autorizadas por la legislación ó permitidas por el uso.

A su vez el artículo 3° establece:

Art. 13°. Actos mercantiles son los que constituyen una operación de comercio, ó sirven para realizar, facilitar ó asegurar una operación ó negociación mercantil. En consecuencia se reputarían mercantiles:

3°. Las empresas...de transporte por tierra, ríos, lagos ó canales...

5°. Los vales, pagarés, cartas-órdenes, de crédito y otros documentos extendidos al portador...

8°. Los contratos cuyo objeto sea la compra ó venta de embarcaciones destinadas á la navegación interior o exterior, su construcción, armadura, matrícula, equipo y arrendamiento; la adquisición y enajenación de sus aparejos, pertrechos y provisiones, su fletamento, pasaje...

El Título V, Capítulo II, del Libro Primero, de la Carta de Porte, entre las disposiciones más importantes relativas a la mismas, podemos anotar los siguientes artículos:

Art. 268.- Es el documento que extienden el cargador y el porteador, haciendo constar el contrato de transporte y la entrega de las mercancías cuya conducción forma su materia.

Art. 269.- La carta de porte expresará:

1° El nombre, apellido y domicilio del cargador, del porteador y del consignatario, del empresario de conducciones y del agente de ellas, en el caso de que intervengan en el

contrato, ó el del batelero ó patrón si la conducción se ha de hacer por agua.

2° Las mercancías objeto del contrato, con expresión de su calidad genérica, bultos que las contengan, su peso, número y marcas.

3° El lugar de la salida, el de la escala si la hubiere, y el del final del destino.

4° Los vehículos que deban emplearse para el transporte.

5° El monto del porte convenido y de la cantidad dada ó buena cuenta.

6° El plazo fijado para el viaje, y el camino por donde se ha de verificar.

7° La indemnización que el porteador a de dar al cargador en caso de retardo; y las demás condiciones que acuerden los contratantes.

8° Si se han entregado los documentos fiscales que resguarden la carga.

9° El lugar, día, mes y año de su otorgamiento; y la firma y sello de los otorgantes.

Art. 270.- Las cartas de porte pueden extenderse a favor del consignatario, a la órden de este ó al portador, y deben ser tres, una para el cargador, otra para el porteador y otra para el consignatario. El portador legítimo de ellos se subrogará por solo ese hecho, en las obligaciones y derechos del cargador.

Art. 271.- La carta de porte es el único título del contrato de transporte, y con arreglo á su tenor se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su cumplimiento, sin admitirse en

su contra más excepciones que las de falsedad, omisión ó error involuntario.

El Libro Tercero, Título Tercero, Capítulo Primero, Sección II, Del Conocimiento, establece:

Art. 1218.- El cargador y el capitán de la nave que reciban la carga no pueden rehusar entregarse mutuamente, como título de sus respectivas obligaciones y derechos un conocimiento en el que se expresará:

El nombre, matrícula y porte del buque.

El capitán y puerto de su domicilio.

El puerto de la carga y de la descarga.

Los nombres del cargador y del consignatario, ó si la carga va a la órden.

La calidad, cantidad, número de bultos y marcas de las mercaderías.

El flete y la capa contratados.

Art. 1219.- El cargador firmará un conocimiento que entregará al capitán.

El capitán firmará tantos cuanto exija el cargador.

Todos los conocimientos, ya sea el que debe firmar el cargador como los que se exijan al capitán, serán de un mismo tenor, llevarán igual fecha y expresarán el número de los que hayan firmado.

Art. 1222.- Sea que el conocimiento este dado a la órden, al portador ó que se haya extendido en favor de persona determinada, no puede variarse el destino de las mercaderías sin que el cargador devuelva al capitán todos los conocimientos que

éste firmó; y si el capitán consintiere en ello, quedará responsable del cargamento al portador legítimo de los conocimientos.

Art. 1225.- Los conocimientos cuya firma sea reconocida legítima por el mismo que los suscribió, tiene fuerza ejecutiva en juicio.

El Código de Comercio de 1884, fue superior al de 1854, ya que aquel contiene normas más congruentes y completas, y reguló instituciones, contratos y actividades poco conocidas en nuestro medio como las empresas públicas de transportes.

1.3.6. CÓDIGO DE COMERCIO DE 1889.

El Código de Comercio de 1889, fue expedido el 15 de Septiembre de 1889, el Código lo integraron 1500 artículos distribuidos en cinco Libros, intitulados Título preliminar y de los comerciantes, Del comercio terrestre, Del comercio marítimo, De las quiebras y De los juicios mercantiles.

El Libro Segundo, o sea el relativo al comercio terrestre, contiene una parte general respecto a los actos de comercio y a los contratos mercantiles, y partes especiales donde se regulan entre otros, los transportes por vías terrestres o fluviales.

El Libro Tercero, es decir, el referente al comercio marítimo, contiene disposiciones relativas a las embarcaciones, a las personas que intervienen en el comercio marítimo, a los contratos especiales del comercio marítimo (fletamento, transporte de personas, conocimiento de embarque, contrato a la

gruesa y seguro marítimo), a los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo, y a la justificación y liquidación de las averías.

El artículo 75 en su parte conducente, apunta:

Artículo 75. La ley reputa actos de comercio:

VIII. Las empresas de transportes de personas ó cosas, por tierra ó por agua;

XV. Todos los contratos relativos al comercio marítimo y á la navegación interior y exterior;

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

Por lo que hace a infraestructura, durante el gobierno de Porfirio Díaz se dieron importantes avances en materia de transporte con la construcción de líneas de ferrocarril y la construcción o modernización de puertos nacionales. El Gobierno de Díaz contrató la construcción y modernización de los puertos de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Salina Cruz, Manzanillo en parte y Mazatlán, el cual quedó en proyecto. También en esta época se constituyeron varias compañías navieras mexicanas como la Compañía Transatlántica Mexicana de Navegación, Compañía Naviera de Romano y Berreteaga y Compañía Naviera del Pacífico.

1.3.7. ÉPOCA CONTEMPORÁNEA.

Sin considerar el tráfico de diligencias, carretas y caminos de herradura, los caminos adecuados para automóvil, se inician en 1925, bajo la Comisión Nacional de Caminos con una producción promedio de 2000 kilómetros de

carreteras por año, ya en los setentas la producción de caminos tuvo un incremento del doble. Estos caminos requieren continuamente de construir, rehabilitar, rectificar, ampliar, para tenerlos en un buen estado de operación caminos y puentes que son la base primaria del tráfico de carga y pasajeros en México.

En 1994, con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá, en cuanto al transporte terrestre, a partir de la entrada en vigor de dicho tratado, se permitiría la entrada de camiones de carga y pasajeros de México a Estados Unidos y Canadá y viceversa, acuerdo que no ha entrado en vigor, debido a la oposición de sindicatos y uniones de transportistas estadounidenses, los cuales alegan principalmente que las condiciones de seguridad de las unidades mexicanas ponían en riesgo la seguridad de las carreteras Estadounidenses, lo cual resulta falso, ya que las unidades mexicanas, para poder circular en la zona franca de la frontera, son sometidos a revisiones mecánicas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América, para así poder ingresar a territorio estadounidenses en los cincuenta kilómetros frontera adentro en que pueden circular.

El que se libere la entrada de camiones norteamericanos a nuestro país, significa un grave riesgo para los autotransportistas mexicanos, ya que la flotilla mexicana presenta un rezago en su flota vehicular, puesto que la misma es de cinco a diez años más viejas que las unidades estadounidenses, lo que no permitiría competir en condiciones de igualdad, y el precio del flete que las grandes compañías de transporte americanas ofrecieran al público, tendría consecuencias devastadoras para los transportistas mexicanos, que no podrían competir con una política agresiva de precios.

En materia de comercio marítimo, la flota mercante mexicana ha disminuido considerablemente en los últimos años, en 1984 el Tonelaje de

Registro Bruto (capacidad cúbica total de buque, comprendida en el plan hasta la cubierta superior y de todas las superestructuras cerradas), era de 1'341,748, con una edad promedio de 12.3 años, de los cuales el 97% eran de propiedad estatal; en 1994, el Tonelaje de Registro Bruto es de 819,862, con una edad promedio de 15.6 años, siendo de propiedad estatal el 53% de los buques. Entre las principales compañías navieras mexicanas podemos señalar a **Transportación Marítima Mexicana, Petróleos Mexicanos y Cementos Mexicanos**, entre otras. También, las compañías mexicanas cuentan con buques con pabellones libre registro de distintos países, debido a las menores cargas impositivas, siendo estas hasta 1994, 13 unidades, con un Tonelaje de Registro Bruto de 163,577, y una edad promedio de 10.7 años.¹² Actualmente, 111 líneas navieras de servicio regular vinculan a nuestro puertos con más de 400 destinos, en cerca de 100 países.

Dentro de las razones que han impedido invertir en el desarrollo de la flota mercante nacional y su consecuente decrecimiento, podemos señalar las siguientes: Impuestos; inexistencia de subsidios y apoyos para el desarrollo y fomento de la flota mercante mexicana; total liberalización, con apertura y desregulación; la entrega del cabotaje a naves extranjeras, con la apertura de la inversión extranjera, la cual debería estar reservada a la explotación de manera exclusiva a los nacionales.

En total, el transporte carretero, ferroviario, aéreo y marítimo, movilizaron en conjunto durante el año 2000, 770.6 millones de toneladas de carga, de lo cuales 451 millones de toneladas fueron transportadas por carretera, 243.6 millones de toneladas por vía marítima, 78.1 millones de toneladas por ferrocarril y apenas 0.4 millones de toneladas por vía aérea.

¹² Salgado y Salgado, José Eusebio, Op. Cit., pp. 17-19.

CAPÍTULO 2.- CONTRATO DE TRANSPORTE, RÉGIMEN JURÍDICO.

2.1. CONTRATO DE TRANSPORTE CIVIL

2.1.1. DEFINICIÓN:

Pese al carácter mercantil del contrato de transporte, conserva aún gran importancia el transporte civil, ya que su estructura jurídica sirve de esquema general para toda clase de transportes, sean públicos o privados, mercantiles o civiles.

Sánchez Medal, define el contrato de transporte civil, como aquel contrato por el cual una persona que, sin dedicarse de forma habitual a realizar el servicio para el público, se obliga a trasladar de un lugar a otro, bajo su inmediata dirección o de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire, a personas, animales o mercaderías o cualesquiera otros objetos, a cambio de un precio llamado pasaje o flete, según los casos.¹³

Lo que caracteriza al contrato de transporte civil es el carácter ocasional y privado, que no se realiza para el público, ni en forma habitual o profesional.

El artículo 2646 del Código Civil, por exclusión nos da una definición del contrato de transporte civil, el citado artículo apunta:

Artículo 2646.- El contrato por el cual uno se obliga a transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, o por agua o por el aire, a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, si no

¹³ Sánchez Medal, Ramón, "De los Contratos Civiles", Editorial Porrúa, México, D.F., 1995, p. 364.

constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes.

El contrato de transporte civil, es un contrato bilateral, oneroso, conmutativo, de ejecución duradera y de carácter consensual e informal.

2.1.2. ELEMENTOS DEL CONTRATO.

2.1.2.1. ELEMENTOS PERSONALES: Las dos partes que intervienen en este contrato no necesitan de capacidad especial, ni una calidad especial, sino les basta la capacidad general para contratar, y son el porteador, que es quien realiza el transporte; y el cargador o el pasajero, según se trate de transporte de cosas o de personas, que es quien recibe el servicio.

Además de estas partes, puede tener relación con el contrato un tercero, llamado destinatario o consignatario, en el transporte de cosas, el cual es señalado en el contrato como beneficiario para recibir las cosas objeto del transporte. Aunque en este último caso podría considerarse de un contrato en favor de tercero, sin embargo no se aplican al él todas las disposiciones de la estipulación en favor de terceros, especialmente lo referente a la irrevocabilidad de la designación del destinatario, ya que aunque éste ya haya tenido conocimiento de su designación y aceptado la misma, el cargador puede desistir del transporte antes o durante la ejecución del mismo.

2.1.2.2. ELEMENTOS REALES: Los elementos reales de este contrato son las cosas o las personas objeto del transporte, y el precio, llamado pasaje si es de personas, o porte o flete si es de cosas, y cuya cuantificación ha de hacerse, a falta de acuerdo en el precio, conforme a la costumbre del lugar. Las cosas objeto del transporte civil pueden ser inclusive mercaderías o efectos de comercio.

2.1.2.3. ELEMENTOS FORMALES: El contrato de transporte civil es un contrato consensual e informal, ya que la carta de porte que contiene todos los elementos y especificaciones del contrato, la cual es un documento que debe expedir en el transporte de efectos el porteador al cargador y no una formalidad para el perfeccionamiento y la validez del contrato.

2.1.3. OBLIGACIONES DE LAS PARTES.

2.1.3.1. DEL PORTEADOR: Las obligaciones del porteador son cuatro: recibir los objetos, realizar el transporte, custodiar los objetos del transporte, y entregar los mismos objetos.

La primera de ellas, recibir los objetos, cuya recepción es indispensable para poder realizar el transporte, la entrega de los mismos debe hacerse precisamente al porteador o a las personas autorizadas por él para recibirlos, ya que si estas se entregan a personas no autorizadas por el porteador éste no contrae ninguna responsabilidad. Los objetos del transporte deben de ser entregados convenientemente empacados o envasados por el cargador, pues de lo contrario el porteador queda libre de responsabilidad de los daños que sufran tales cosas, a menos que éste último hubiere tenido conocimiento de los defectos del envase o empaque. Al recibir los objetos del transporte el porteador debe extender al cargador una carta de porte, en las que se identifiquen los efectos y se detallen los elementos personales del contrato y las obligaciones del porteador.

La segunda obligación consiste en realizar el transporte conforme a lo convenido o establecido o a lo establecido en la norma, es decir: Deben enviarse las cosas en el viaje estipulado y con destino al lugar convenido; debe realizarse el viaje sin retardo, siguiendo la ruta establecida, a menos que

exista caso fortuito o fuerza mayor para una desviación de la ruta; deben remitirse las cosas y entregarse en el lugar y fecha convenidos, sin que pueda alterarse o retardarse el viaje, ni alterar las rutas, ni hacerse detenciones o paradas que no se hayan previsto en contrato o en el reglamento respectivos.

La tercera obligación consiste en custodiar los efectos transportados, ya que los portadores responden de los daños causados a las personas transportadas y responden asimismo de las averías o pérdidas de las cosas objeto del transporte, a no ser que el porteador pruebe que los daños sufridos se derivan de caso fortuito o fuerza mayor o vicio de tales cosas, puesto que se presume siempre la culpa del porteador. Los gastos extraordinarios o convenidos que eventualmente llegaran a requerirse para el cumplimiento de esta obligación, deberá erogarlos el porteador, a reserva de exigir después al cargador el reembolso correspondiente.

También queda exento el porteador de responsabilidad, cuando prueba que los daños derivan de la naturaleza peligrosa o de la mala calidad de las cosas transportadas, o de defectos en el empaque o envase de las cosas, pero siempre que de estas circunstancias no hubiere tenido conocimiento el porteador, ya que si a sabiendas de éstas realiza el transporte, responde el de los daños que sufran las cosas transportadas.

La cuarta obligación consiste en entregar los objetos en la fecha y lugares convenidos y a la persona señalada como consignatario o destinatario.

2.1.3.2. DEL CARGADOR: Las obligaciones del cargador son el pagar el precio convenido o en su defecto de conformidad a las costumbres del lugar; pagar o reembolsar los gastos extraordinarios o convenidos que sean necesarios para la conservación de las cosas transportadas; pagar los daños o perjuicios que hubieren sufrido terceras personas o el medio de transporte u

otros objetos, en el caso de que el cargador hubiere causado tales daños debido a la naturaleza peligrosa de las cosas o por el defectuoso empaque o envase de las mismas, sin haber hecho estas circunstancias del conocimiento del porteador; recibir las cosas transportadas en el lugar de su destino, ya que de no hacerlo incurre en la mora *accipiendi*, y puede entonces el porteador constituir con ellas un depósito ante la autoridad judicial, o bien exigir al cargador el pago del alquiler de bodegas, graneros o vasijas, quedando liberado el porteador del cuidado ordinario, respondiendo solo del dolo o culpa grave.

El porteador tiene también el derecho de retención de las cosas transportadas hasta obtener el pago del flete, y un privilegio para que se le pague dicho flete con el valor de las cosas transportadas antes que a otros acreedores en caso de concurso o quiebra del cargador.

Las acciones derivadas del contrato de transporte, tanto para el cargador, como para el porteador, se extinguen por prescripción dentro del plazo de seis meses, contados a partir de la conclusión del viaje.

2.1.4. MODOS DE TERMINACIÓN DEL CONTRATO.

Además de los modos generales de terminación del contrato de transporte civil, pueden mencionarse las siguientes.

El desistimiento o renuncia unilateral del transporte por voluntad del cargador, sea antes o después de comenzado el viaje, pagando en el primer caso la mitad, y en el segundo la totalidad del porte, y con la obligación en ambos supuesto de recibir los efectos en el punto y en el día en que el desistimiento o la denuncia unilateral se notifique, ya que si no se cumple en estos términos el contrato no se termina.

También termina este contrato, cuando existe antes o sobreviene después de su celebración algún suceso de fuerza mayor que impida verificar o continuar el viaje, en la inteligencia de que cada uno de los interesados perderá los gastos que hubieren hecho si el viaje no se ha iniciado; y si ésta en curso, el porteador tendrá derecho a que se le pague del porte la parte proporcional al camino recorrido, con la obligación de presentar los efectos, para su depósito, ante la autoridad judicial del punto donde se presente la imposibilidad de continuar con el viaje, comprobando y recabando la constancia relativa de que dichas cosas se encuentran en el estado descrito en la carta de porte, de todo lo cual deberá darse conocimiento al cargador, para que queden a su disposición las mismas cosas.

2.1.5.- NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE CIVIL.

Existen actos esencialmente civiles, como el testamento, el matrimonio, pero no existen actos esencialmente comerciales. No hay, un solo acto de los catalogados como mercantiles por el Código de Comercio, que no pueda servir para fines exclusivamente mercantiles. No sólo la compraventa, el arrendamiento, la sociedad o el transporte, son negocios que lo mismo pueden ser civiles que comerciales, según el fin que con ellos se persiga, o según las circunstancias que los acompañen; los mismos negocios que han surgido de la industria mercantil, destinados desde su nacimiento a satisfacer necesidades exclusivamente propias de la misma y que el derecho civil desconocía en lo absoluto, no ha evitado que los mismos sean aprovechados por la actividad civil.

El porque son generalmente reputados como actos mercantiles y por excepción de naturaleza civil, estriba en que el legislador ha creído

conveniente establecer que algunos actos son siempre y por siempre mercantiles, sea cual fuere la persona que los ejecute, las circunstancias en que los realice y el fin que con ellos se proponga. En todos estos casos, no obstante la naturaleza civil de las relaciones consideradas, el acto es siempre mercantil, porque la ley declara que son siempre comerciales, por ejemplo el negocio marítimo. La ley, al hacer tal declaración, prescinde en lo absoluto de las razones intrínsecas, es decir fundadas en la naturaleza de los mismos actos, reforzando la tutela jurídica de ciertos negocios, al hacer que se consideren siempre y en todo caso comerciales.

Lo que caracteriza al contrato de transporte civil es el carácter ocasional y privado, que no se realiza para el público, ni en forma habitual o profesional. No pueden considerarse como actos de comercio los transportes aislados, accidentales, aunque los determine el espíritu de lucro. El legislador mexicano, no comparte esta misma idea, y conforme al artículo 576 del Código de Comercio, reputa como acto mercantil el transporte, cuando las cosas transportadas sean mercaderías o cualesquiera efectos de comercio; así como el supuesto de que el porteador sea comerciante, independientemente de la existencia de una empresa de transporte.

El hacer que dependa el carácter civil o comercial del transporte de la circunstancia de ser o no mercancía el objeto transportado, pues la diferencia entre cosa y mercancía, es de modo y no de substancia, ya que un mismo objeto puede ser cosa en las manos de una persona y mercancía en las de otra.

2.2. CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL.

2.2.1. CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

2.2.1.1. RÉGIMEN JURÍDICO.- El transporte terrestre de personas y cosas, encuentra su principal regulación en la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 19 de Febrero de 1940, la cual ha sido objeto de innumerables modificaciones.

La Ley de Vías Generales de Comunicación regula aquellos contratos de transporte que se lleve a cabo por vías generales de comunicación, es decir, caminos y puentes de jurisdicción federal, ya que en las vías de comunicación estatales o municipales, existen leyes, reglamentos y disposiciones de las respectivas jurisdicciones que contienen también regulaciones sobre la materia, pero se aplica ante todo el Código de Comercio en estos casos, más sin embargo la mayor parte del tráfico comercial se realiza sobre caminos y puentes de jurisdicción federal y los mismos son prestados por empresas de transporte que operan con concesiones otorgadas de conformidad con la Ley de Vías Generales de Comunicación, y que prestan un servicio público federal, siendo aplicables a los contratos que celebran las disposiciones contenidas en la multicitada ley.

La materia relativa a los contratos de transporte por vías generales de comunicación se considera de jurisdicción federal y todo lo concerniente a su regulación esta establecido como competencia exclusiva de los Poderes Federales.

El artículo cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación enumera e indica el orden de prelación de las fuentes relativas a esta materia, el cual tiene numerosos aspectos y del mismo se advierte que el Código de Comercio pasa a la categoría de fuente auxiliar del contrato de transporte. El citado artículo dispone:

Artículo 4º.- Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones, y toda clase

de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán:

I.- Por los términos mismos de las concesiones y contratos;

II.- Por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales;

III.- A falta de disposiciones de esa legislación, por los preceptos del Código de Comercio;

IV.- En defecto de unas y de otros, por los preceptos del Código Civil del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles, y

V.- En su defecto de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata.

Además de la Ley de Vías Generales de Comunicación, los reglamentos a que se hace mención en el citado artículo, son la Ley de Caminos y Puentes y Autotransporte Federal; Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales; el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos; el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional; sin olvidar las disposiciones contenidas en el Código de Comercio y Código Civil aplicados supletoriamente a falta de disposición expresa en la legislación de la materia.

El análisis de los diversos tipos de transporte considerados en la Ley muestra la razón de la afirmación de Vivante, en el sentido de la permanencia de la estructura del contrato de transporte, ya que todas las modalidades nos ofrecen constantemente, como contenido de este contrato, la obligación que

contrae una persona de llevar de un sitio a otro del espacio, a personas, cosas o noticias, mediante una retribución.¹⁴

2.2.1.2. MERCANTILIDAD DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.- En los términos del artículo 576 del Código de Comercio, el contrato de transporte se reputa mercantil en los dos casos siguientes: a).- Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio, que es el aspecto objetivo; y, b).- porque cualquiera que sea su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público, aspecto subjetivo.

Diversos tratadistas no están de acuerdo con la clasificación que hace el artículo 576 del Código de Comercio, diciendo que este criterio es inútil, ya que el mismo contrastado con el artículo 2646 del Código Civil nos encontramos con que éste califica como civiles los contratos de transporte cuando los objetos transportados sean mercaderías, si no constituyen un contrato mercantil; ya que de este modo tenemos que el transporte de mercancías será civil cuando no sea mercantil y como no hay norma para calificarlo como mercantil, se llega a la conclusión de que con arreglo a este criterio no hay posibilidad de distinción alguna.

Para considerar el transporte mercantil en atención a la cosa transportada, es decir, atendiendo al criterio objetivo, es conveniente relacionar el precepto que así lo establece, con el artículo 75 del Código de Comercio, que señala que es acto de comercio la empresa de transporte de personas o cosas por tierra o por agua.

Lo que en realidad da el carácter de mercantil al contrato de transporte es la presencia de una empresa, sujeto económico típico, y que realiza actos

¹⁴ Rodríguez Rodríguez, Joaquín, "Curso de Derecho Mercantil, Tomo I", Editorial Porrúa, México, 1994, P. 212.

en masa. El desplazamiento de las mercaderías o cualquier otro efecto de comercio, efectuado bajo un sistema de empresa, da la naturaleza mercantil al contrato que se celebra para el efecto. El contrato de transporte es acto de comercio cuando constituye un acto de empresa.

La participación de un comerciante como un elemento determinante de la mercantilidad del contrato, se entiende en tanto que existe la presunción de que todos los actos que se realizan por el comerciante, son propios de su actividad como tal, al menos que se pruebe que no tiene relación alguna con la misma. El contrato de transporte, sobre todo de transporte de cosas, no puede considerarse, como no relacionado con la actividad del comerciante y en consecuencia, se entiende de naturaleza mercantil

A su vez, el Código de Comercio dice que cuando *"siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público"*. (Art. 576.)

2.2.1.3. CONCEPTO.- Ya que hemos visto cómo concibe al transporte nuestro Código Civil Federal, conviene comparar con otras legislaciones para aclarar conceptos.

El Código Civil Italiano dispone que *"por el contrato de transporte el porteador se obliga, mediante la contraprestación correspondiente, a transferir personas o cosas de un lugar a otro"*. (Art. 1678.)

Por su parte, el Nuevo Código de Comercio de Guatemala establece: *"por el contrato de transporte, el porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro pasajero o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario"*.

Como se ve, a nuestro Código Civil faltan el precio y el consignatario; al Código italiano falta este último elemento, y el Código guatemalteco usa la expresión mercaderías por cosas.

Podemos decir que el transporte es el contrato en virtud del cual el porteador se obliga, mediante un precio, a transportar personas o cosas de un lugar a otro, y a entregar las cosas transportadas al consignatario. (Este concepto comprende cosas materiales e inmateriales).¹⁵

Joaquín Garrigues, define el contrato de transporte de cosas, como el contrato consensual por el que una persona llamada porteador se compromete, mediante un precio, a realizar las operaciones necesarias para trasladar una cosa material de un lugar a otro bajo su custodia.¹⁶

Vázquez del Mercado define el contrato de transporte 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. Y complementa ese concepto en relación al contrato de transporte de cosas como el desplazamiento en el espacio de cosas materiales que se confían a quien las transporta y debe vigilar su integridad.¹⁷

A su vez, Luis Muñoz, define el contrato de transporte de cosas como aquél en virtud del cual una persona o empresa se obliga a trasladar de un lugar a otro, bajo su dirección o la de sus dependientes, cosas para entregarlas a otra persona determinada, mediante el pago de la retribución convenida.¹⁸

¹⁵ Cervantes Ahumada, Raúl, "Curso de Derecho Mercantil", Editorial Herrero, Segunda Reimpresión, México, 1990, p. 570.

¹⁶ Garrigues, Joaquín, "Curso de Derecho Mercantil", Editorial Porrúa, Séptima Edición, México, 1987, p. 203.

¹⁷ Vázquez Del Mercado, Oscar, "Contratos Mercantiles", Editorial Porrúa, Octava Edición, México, 1998, p. 227.

¹⁸ Muñoz, Luis, "Derecho Mercantil, Tomo I", Editorial Herrero, México, 1953, p. 395.

Joaquín Rodríguez Rodríguez, da un concepto muy similar al anterior, y lo define como aquél por el que alguno se obliga a trasladar de un sitio a otro convenido, y bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, mercaderías o cualquier otros objetos, mediante una retribución, para entregarlos a persona determinada.¹⁹

De las últimas tres definiciones podemos apreciar que en estos ya implican la existencia de una empresa, la cual da la calificación de mercantil al contrato de transporte, cuando la porteadora del contrato es una empresa. Normalmente la prestación del transporte se efectúa mediante la organización de una empresa para proporcionar el servicio correspondiente y asume aspectos particulares, según se trate de transportar personas o cosas. En el transporte de cosas, la entrega de las cosas, con la confianza de que serán custodiadas y entregadas, es un elemento característico de esta clase de contrato.

El contrato de transporte es esencialmente un contrato de servicio, en el que es preciso que el desplazamiento o traslado sea el objeto principal del mismo, puesto que en algunos contratos, el transporte sólo es una obligación accesoria, como una compraventa con entrega a domicilio, en los que no se sujetan a las reglas del transporte. La obligación de desplazamiento o traslado, alude además a otro carácter del contrato, ya que la perfección del mismo ocurre por el simple consentimiento de las partes sobre aquellos elementos esenciales al mismo, sin necesidad de que las mercancías o cosas sean entregadas.

El que porteador ejecute el transporte bajo su dirección o la de sus dependientes, supone que las cosas sean entregadas a aquel, pero ésta

¹⁹ Rodríguez Rodríguez, Joaquín, Op. Cit., pp. 217-218.

entrega es en el sentido de que las cosas se ponen disposición del porteador, en cuanto se refieren a la dirección técnica del transporte, pero no alude a una entrega jurídica. Puede ocurrir que los transportes se hagan encerrados en carros propios del cargador o con la presencia de una persona que en representación del mismo cuida y vigila los objetos transportados mientras el transporte se realiza.

Al decir a "*o la de sus dependientes*", nos referimos, a que los dependientes realizan el contrato de transporte en relación con su principal, pues la obligación no deriva para ellos de un contrato de transporte, sino de una relación distinta, como será el contrato de trabajo.

2.2.1.4. DISTINCIÓN DE CONTRATOS AFINES.- Suelen los mercantilistas distinguir del contrato de transporte otros contratos semejantes o afines, como son:

I). Contrato de Arrendamiento de Vehículo. Cuando una persona (aún siendo titular de una empresa de transporte) proporciona a otra un vehículo (camión, buque, etc.), para que bajo control de la segunda se realicen transportes de personas o de cosas, es claro que no habrá contrato de transporte, sino de arrendamiento de vehículo.

II). Contrato de Circulación de Vehículos Sobre Vías Ajenas.- Este contrato se da en los casos de las antiguas compañías de coches cama y de express, o en los carros de particulares que suelen transitar por las vías del ferrocarril. Es claro que, en tales supuestos, no estamos frente a un contrato de transporte. El contrato correspondiente es de una asociación en la que los participantes tienen, mutuamente, la calidad de asociantes-asociados.

III).- Contrato de Mudanza.- La doctrina francesa, contra las decisiones de su jurisprudencia, considera al contrato de mudanza como una variedad

del contrato de transporte, y creemos que la posición doctrinal es correcta, ya que el empresario de mudanzas traslada muebles de un lugar a otro, a cambio del correspondiente precio del servicio.

IV).- Contrato de Transmisión de Mensajes.- Se ha discutido si el contrato de transmisión de mensajes por medio de la energía eléctrica, como en el caso del telégrafo o de la radio, es o no asimilable al contrato de transporte. Algún sector de la doctrina comparada lo niega. Creemos que, dado que en nuestro ordenamiento se admite la noción de cosas incorpóreas, según hemos visto, y la definición de nuestro código civil habla en general de cosas, no está excluida de la noción de transporte la de cosas incorporal. En el fondo, habrá la obligación de trasladar la cosa de un lugar a otro, sea cual fuere el medio. Naturalmente, no se aplicará a este contrato las disposiciones que por su contenido sean atribuibles sólo a las cosas corporales; pero, en el fondo, se aplicarán las normas básicas del contrato de transporte.²⁰

V). Contrato de Remolque.- El remolque se da cuando un vehículo aplica a otro una fuerza extraña a éste, para movilizarlo de un lugar a otro. Para determinar si se trata de transporte, habrá que atender a si el personal del remolcado conserva el control e iniciativa de la operación, o ésta queda bajo el control total de operador. En el primer caso, se tratará de un remolque simple, que se regirá por sus normas especiales, y en el segundo, se tratará de un transporte.

2.2.1.5. ELEMENTOS PERSONALES.- Las partes en el contrato de transporte son el cargador, que proporciona las cosas a transportar, el porteador o transportador, que presta el servicio del transporte, y el consignatario, a quién las cosas objeto del transporte se destinan. El consignatario es en un primer momento, extraño al contrato, puesto que en la

²⁰ Cervantes Ahumada, Raúl, Op. Cit., p. 571.

formación del mismo intervienen sólo el cargador y el porteador; pero en el momento en que acepta la recepción de las cosas transportadas, se considera incorporado al contrato y obligado en los términos del mismo. Por tanto, no se trata, en el primer momento del contrato, de una simple estipulación a favor de tercero (el consignatario), sino de una figura jurídica especial.

2.2.1.5.1. PORTEADOR.- se compromete y responsabiliza de la realización del contrato. Asume la obligación de realizar el transporte empleando medios propios, aunque la ley, le permite estipular con otros la conducción de los objetos transportados, en cuyo caso conserva tal carácter respecto de la persona con quien haya contratado primero y toma el carácter de cargador en relación con la segunda. Asimismo responde de igual forma de su obligación como porteador si el transporte es realizado por sus dependientes, repercutiendo jurídica y económicamente sobre el mismo los riesgos de la obligación de transportar.

En el supuesto de la intervención de varios porteadores, son aplicables las disposiciones contenidas en los artículos 52, fracción II, 53, 54 y 68 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, más sin embargo ésta situación debe de constar en la carta de porte, ya que de lo contrario será aplicable lo dispuesto por el artículo 577 del Código de Comercio, y frente al cargador, sólo aparecerá un titular jurídico de los derechos y obligaciones derivadas del cumplimiento del contrato. En cambio si en la carta de porte se prevé expresamente la sucesiva intervención de varios porteadores, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 74 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, relativa a la responsabilidad de cada uno de ellos y a la del último de los porteadores, el cual tiene la obligación de entregar la carga al destinatario, pero quedando a salvo su derecho contra el porteador en cuya línea haya ocurrido algún hecho u omisión de que responda el último porteador.

2.2.1.5.2. EL CARGADOR.- Es quien solicita al porteador el transporte, y celebra a nombre propio el contrato, sin que importe si es o no propietario de las mercancías, ya que para efectos del contrato de transporte se considera independiente el vínculo jurídico del cual derive la propiedad de las mismas. El título de propiedad nada influye en el transporte, por lo que el cargador puede ser propietario, simple poseedor, tener la cosa en depósito, etc., y disponer de ella para hacerla transportar.

Asimismo lo puede celebrar por cuenta de otro, pero lo esencial es que obre en nombre propio. El artículo 296 del Código de Comercio, dice que el comisionista que hubiere de remitir efectos a otro punto deberá contratar el transporte, cumpliendo las obligaciones que se imponen al cargador, lo cual implica, que a pesar de que el comisionista obre por cuenta del comitente, el contrato de transporte lo hace a su nombre.

También el contrato de transporte puede celebrarse por medio de representante, en cuyo caso el cargador es el representado. Los efectos del acto que implica el acto material de la celebración del contrato y la entrega de la mercancía recaen exclusivamente en el cargador.

2.2.1.5.3. EL CONSIGNATARIO O DESTINATARIO.- Es el sujeto que al término del viaje recibe las mercancías transportadas, el mismo es designado por el cargador, y tanto su nombre como el domicilio debe estipularse en la carta de porte. Asimismo, el cargador puede hacer que los efectos transportados le sean consignados al mismo, en cuyo caso a él le serán entregadas en los términos que se estipulen en el contrato.

El consignatario es extraño al contrato de transporte, es sólo la persona indicada para recibir las mercancías en el punto de destino convenido. Para que actualicen las obligaciones y los derechos a cargo y en favor del

consignatario, es necesario que éste acepte el contrato de transporte y se convierta, así, en la tercera parte del mismo.

En el curso del viaje puede cambiarse el consignatario, si se diere con oportunidad la orden respectiva al porteador, a efecto de que entregue la mercancía al nuevo destinatario, lo que prueba que el titular de el contrato es el cargador y no el consignatario, sin embargo, este último, tiene el derecho a la entrega de las cosas en tanto que tenga en su poder la carta de porte. Rodríguez Rodríguez, expone en su libro, que de lo antes expuesto se pueden deducir los siguientes puntos:

El contrato en lo que se refiere a la posición del cargador, no se adapta a la clásica figura de los contratos en favor de tercero; El consignatario entra en la relación contractual, desde el momento en que el contrato se celebra, si bien adquiere un derecho intangible desde el momento en que detenta la carta de porte; Su derecho es originario; El porteador puede oponerle todas las excepciones derivadas del contrato de transporte; La responsabilidad del porteador frente al consignatario está limitada a la cuantía efectiva de los daños sufridos, independientemente de la relación que pueda existir entre el cargador y el porteador.²¹

2.2.1.6. ELEMENTOS REALES.- De la definición que hacemos del contrato de transporte, podemos apreciar que los elementos reales del contrato que nos ocupa, lo constituyen las cosas transportadas y el precio o flete.

2.2.1.6.1. COSAS.- El transporte de cosas puede realizarse con todas las que tengan esa calidad. El Código de Comercio habla de mercaderías, pero el transporte de cosas no sólo se refiere al transporte de mercancías, ya que en el concepto de mercancías no podríamos incluir el dinero, títulos de crédito,

²¹ Rodríguez Rodríguez, Joaquín, Op. Cit., pp. 220-221.

buques y consecuentemente no podrían ser objeto de transportarse. Asimismo, los objetos fuera del tráfico jurídico pueden transportarse, los objetos de ilícito comercio, etc. Por tanto aunque el Código de Comercio se refiere exclusivamente a mercancías, son transportables no sólo las mercancías, sino todas las cosas, mercantiles o no, así como los animales que quedan comprendidos en esta clasificación.

El artículo 576, fracción I, alude al transporte de "mercaderías o cualesquiera efectos de comercio, ampliando el concepto de las cosas transportables más allá de la noción restringida de mercadería, determinando así correctamente el concepto de los objetos transportables.

2.2.1.6.2. EL PRECIO O FLETE.- Es la contraprestación que corresponde cumplir al cargador, o bien, en los casos que así se establezca al consignatario. El precio debe entenderse que se paga en dinero, puesto que si consistiere en una prestación diversa, de dar o de hacer, no se daría el contrato de transporte en estricto sentido técnico.

El precio del transporte debe ser determinado o determinable. Las partes lo fijan libremente cuando se trata de transporte que se realiza, no sujeto a tarifa impuesta por la autoridad, esto es, de servicios públicos en vías generales de comunicación. En cada caso las partes pueden contratar bajo el precio que les convenga. En caso de que no se fijará el precio, habría que aplicar el uso que se practique. El artículo 65 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares dispone:

Artículo 65.- En la prestación de servicios de autotransporte federal de carga, las tarifas serán acordadas libremente entre transportistas y expedidores, tomando en cuenta el tipo de servicio, características de los embarques, volumen, regularidad y sistema de pago.

En el caso de transportes de servicio público, por concesión estatal, la determinación del precio no puede quedar al arbitrio de las partes, toda vez que debe aplicarse la tarifa autorizada. En la mayoría de los casos la reglamentación del precio se hace de tal forma que éste se paga en atención a la naturaleza y el peso de las cosas, así como a la distancia del transporte, de manera que quien contrata el transporte paga siempre acorde a la tarifa establecida, es decir, existe una igualdad de trato. La igualdad de trato se justifica porque se está prestando un servicio público por el porteador, debido a una concesión otorgada por la autoridad pública y por lo mismo, el porteador no puede negarse a prestar el servicio a quien se lo solicite, ni tampoco preferir a uno u otro requirente, ya que se sería una preferencia arbitraria e injusta, puesto que el servicio se hace con medios del patrimonio nacional, como son las vías públicas y el derecho mismo de concesión.

La tarifa es una reglamentación de orden público aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que serán formadas por las empresas y sometidas a la autoridad mencionada. Aunque como ya hicimos mención dichas tarifas tratándose de transporte de cosas, a cargo de empresas del servicio público federal, sólo servirán de referencia para la aplicación del precio del transporte, no así en el transporte de personas en cuyo caso las tarifas sí tienen que ser aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En caso de rescisión del contrato de transporte, el precio debe ser cubierto aún cuando se rescinda el contrato a voluntad del cargador, la mitad o la totalidad de él, según la rescisión sea antes o después de iniciado el viaje, de conformidad a lo dispuesto por el artículo 578 del Código de Comercio.

2.2.1.7. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES.- El Código de Comercio enumera, los derechos y obligaciones de las partes.

2.2.1.7.1. OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL CARGADOR.- Respecto del cargador, de conformidad con el artículo 588 del Código de Comercio, el cargador esta obligado:

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

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

III. A sufrir los decomisos, multas y demás penas que se le impongan por infracción de las leyes fiscales, y a indemnizar al porteador de los perjuicios que se le causen por la violación de las mismas: (evidentemente, la primera parte de esta fracción no se refiere a obligación contractual)

IV. A sufrir las pérdidas y averías de las mercancías que procedan de vicio propio de ellas o de caso fortuito

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

VI. A remitir con oportunidad la carta de porte al consignatario, de su manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga a su final destino.

La primera de ellas, de entregar las cosas para su transporte, es necesaria para que se pueda efectuar el transporte, además debe de acompañar a la entrega de las cosas, los documentos necesarios para poder desplazar las mismas, esto es, los documentos fiscales, aduanales y otros

para libre tránsito y pasaje de la carga, según lo establece la fracción segunda del citado precepto.

Cuando la naturaleza del objeto u objetos que se transportan así lo requieran, el cargador deberá entregarlos debidamente empaquetados, de manera que pueda responsabilizarse al porteador de sus pérdidas o daños. También los objetos que se entreguen han de ser debidamente especificados, teniendo el derecho el porteador para proceder al reconocimiento de la veracidad de la declaración hecha, mediante la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las cosas al momento de su recepción; y si el cargador se rehusare a la apertura de los bultos, el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo.

Asimismo, el cargador debe aceptar la confiscación y pagar las multas y penas que se le impongan que se deriven de la infracción de las leyes fiscales, así como indemnizar al porteador de los perjuicios que se le ocasionen por la misma causa. Corresponde también al cargador el indemnizar al porteador de los daños y perjuicios que por falta del cumplimiento del contrato hubiese sufrido, así como restituirle las sumas que hubiese erogado en ejecución del contrato y en beneficio suyo, como son los gastos de operación del vehículo utilizado para efectuar el viaje.

Por último, el cargador tiene obligación de remitir con toda oportunidad, la carta de porte al consignatario, a efecto de que este se encuentre en posibilidad de hacer uso de ella al momento de llegar la carga.

Los derechos del cargador, consisten en la facultad como ya lo vimos en el capítulo relativo al precio del transporte, para rescindir el contrato pagando al porteador en los términos señalados.

Por otro lado, el cargador puede variar la consignación de las cosas, mientras estuviesen en tránsito. Para ello es indispensable que se de el aviso oportunamente y devuelva al porteador la carta de porte. En igual forma, el cargador puede variar, dentro de la ruta convenida, el lugar de la entrega de la carga, dando el aviso oportunamente y pagando el precio o flete estipulado, además de canjear la carta de porte por otra e indicar al porteador el nuevo consignatario si lo hubiese. Este derecho queda sujeto, a que la disposición de las cosas transportadas no provoquen al porteador inconvenientes o problemas que hagan más gravoso para él, poder cumplir el contrato.

Debe hacerse notar cómo el contrato de transporte queda vinculado a la carta de porte o conocimiento, ya que, para variar las condiciones esenciales del contrato, será necesario devolver el título al porteador.

2.2.1.7.2.- OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL PORTEADOR.- El porteador estará obligado:

Artículo 590.- I. A recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenidos;

II. A emprender y concluir el viaje, dentro del plazo estipulado, precisamente por el camino que señale el contrato;

III. A verificar el viaje, desde luego, si no hay término ajustado, y en el más próximo a la fecha del contrato, si acostumbrare hacerlos periódicamente;...

El porteador tiene la obligación de recibir las cosas para su transporte en el tiempo y lugar convenidos, siendo este el momento en que es responsable de los efectos, debiendo transportarlos dentro del plazo y caminos estipulados, ruta que sólo puede variar si media fuerza mayor, en cuyo caso podrá recibir mayor cantidad por aumento de los costos del viaje, si la variación de la ruta así lo ocasiona.

Si no existe una fecha especificada para iniciar el viaje, éste debe de iniciarlo en el término más próximo a la fecha del contrato si acostumbra hacerlo periódicamente.

El porteador como depositario de las cosas, debe cuidar y conservar las mismas, de tal suerte que si se pierden o deterioran deberá responder frente al tenedor de la carta de porte, a menos de que pruebe, que las pérdidas o averías de las mercancías no han tenido por causa su culpa o negligencia. En caso de tener que cubrir dichas pérdidas o averías, deberá hacerlo con arreglo a juicio de peritos, atendiendo al precio que tuviesen en el día y el lugar en que debió hacer la entrega.

En los casos en que los efectos transportados sufren pérdidas o avería debido al viaje, el porteador tiene la obligación de pagar por dichas pérdidas o averías, pero si las cosas no se dañan en su totalidad, el porteador puede pedir al consignatario que le reciba la carga no averiada que sea separada de la que si sufrió averías y que las mismas no sufrieren una disminución en su valor.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal dispone en su artículo 66, que los permisionarios de servicios de autotransporte federal de carga son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que reciben la carga hasta que la entreguen a su destinatario, sin embargo el propio artículo 66, nos refiere a las excluyentes de responsabilidad de los transportistas, enumerando las siguientes:

I. Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados;

II. Cuando la carga por su propia naturaleza sufra deterioro o daño total o parcial;

III. Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente vehículos descubiertos, siempre que por la naturaleza de aquéllos debiera transportarse en vehículos cerrados o cubiertos;

IV. Falsas declaraciones o instrucciones del cargador, del consignatario o destinatario de los bienes o del titular de la carta de porte; y

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

Por último, el porteador deberá entregar las cosas al tenedor de la carta de porte, o de la orden respectiva en defecto de ella, ya que de lo contrario el incumplir con dicha obligación trae como consecuencia la de pagar la indemnización convenida si la entrega se hace con retardo.

Los derechos del porteador, se encuentran señalados por el artículo 591 del Código de Comercio, siendo el principal de ellos el de recibir el precio o flete convenidos, pudiendo recibir incluso la mitad de éste, si el mismo no se llevase a cabo por culpa del cargador, y pudiendo recibir el precio completo si el viaje no se llevase a cabo por culpa del cargador, si el porteador hubiese destinado un vehículo con el exclusivo objeto de verificar el transporte.

Con el fin de garantizar que le sea cubierto el precio del transporte, el porteador tiene un derecho de retención, de conformidad con lo dispuesto por la fracción VII del citado artículo, en tanto el cargador no le pague lo convenido. El derecho de retención trae implícito el derecho de preferencia en

el sentido de que los efectos transportados, estarán especialmente destinados para cubrir el precio del transporte.

En el supuesto de que un acontecimiento de fuerza mayor impidiere la continuación del viaje una vez comenzado éste, el porteador tiene derecho a rescindir el contrato, y a que se le pague una parte proporcional del flete al camino recorrido conforme a lo dispuesto por los artículos 579 y 580 del Código de Comercio. Si el viaje se suspende por rescisión del contrato, antes de que se inicie, en virtud de fuerza mayor, cada uno de los interesados perderá los gastos que hubiere hecho. No obstante, si el obstáculo que implica el acontecimiento de fuerza mayor, el porteador puede continuar el viaje si supera dicho obstáculo y desea continuar el viaje, ya sea por la ruta señalada o por otra que el mismo considere más conveniente.

Si una vez concluido el viaje en sus términos, el porteador no puede hacer la entrega, o bien porque no encontrare al consignatario ó porque este rehusare a recibir la carga, la fracción VIII del artículo 591, 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, previo el reconocimiento de su estado por peritos.

Respecto a la extinción de la responsabilidad en el contrato de transporte, el tratadista Joaquín Rodríguez Rodríguez,²² apunta que las exigencias del tráfico jurídico y las peculiaridades propias del contrato de transporte obligan a ejercer las acciones de responsabilidad en plazos relativamente pequeños y determinan la imposibilidad de proceder a reclamaciones una vez que las cosas porteadas fueron recibidas sin reservas. El artículo 592 del Código de Comercio establece:

²² Rodríguez Rodríguez, Joaquín, Op. Cit., pp.230-231.

Artículo 592. La responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías, se extingue:

I. Por el recibo de las mercancías sin reclamación, y

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

El artículo 595 del Código de Comercio dice, en su fracción V, que el consignatario estará obligado *"a ejercer, dentro de las veinticuatro horas, desde la recepción de las mercancías, los hechos que competan contra el porteador"*.

La prescripción de seis meses, que establece el artículo 592, rige según su texto, para los casos de pérdida de las mercancías o de daños o averías que éstas hayan sufrido; la obligación del consignatario de reclamar al porteador en un término de veinticuatro horas desde la recepción de las mercancías, no implica que, en caso de no reclamar, se extingan las acciones, sino que surgiría sólo una responsabilidad del consignatario frente al cargador, por los daños que el retraso en reclamar hubiere ocasionado.

Si se tratare de pérdida de las mercancías, la prescripción comenzará a correr al día siguiente a la fecha en que debió terminar el viaje; y si se tratare de averías, después de las veinticuatro horas de recibidas las mercancías. (Artículo 593 del Código de Comercio) En todos los demás casos el plazo correrá según la regla general, a partir del día siguiente en que la obligación fue exigible.

2.2.1.7.3 OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL CONSIGNATARIO.- Como ya lo indicamos, en el apartado respectivo a los elementos personales del contrato de transporte, en un primer momento, el consignatario es extraño al

contrato de transporte, es sólo la persona indicada para recibir las mercancías en el punto de destino convenido. Cuando las cosas llegan a su destino, el porteador dará el aviso al consignatario para que la recoja, a menos que las mismas tengan la modalidad de entrega a domicilio, en cuyo caso cualquier retraso en la entrega, el porteador incurre en responsabilidad.

El artículo 595 del Código de Comercio, establece como obligaciones del consignatario las siguientes:

Artículo 595. El consignatario está obligado:

I. A recibir las mercancías sin demora, siempre que lo permita su estado y tengan las condiciones expresadas en la carta de porte;

II. A abrir y reconocer los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción, cuando lo solicite el porteador...

III. A devolver la carta de porte o a otorgar, en su defecto, el recibo a que se refiere el artículo 583;

IV. A pagar al porteador, así el porte como los demás gastos, sin perjuicio de las reclamaciones que hiciere;

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

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

La recepción de las mercancías se hace según las especificaciones en la carta de porte, la cual debe devolver el consignatario al final del viaje. Al devolver la carta de porte se cancelan como anteriormente hemos mencionado las obligaciones derivadas del contrato, salvo cuando en el mismo acto se hagan constar por escrito las reclamaciones que las partes quisieren reservarse, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 583 del Código de Comercio.

También puede estipularse en el contrato de transporte, que la obligación de pago del flete quede a cargo del consignatario, así como los demás gastos. Esta obligación es correlativa al derecho del porteador para retener las mercancías, mientras no se le pague por el transporte o cualquier otro gasto que hubiese efectuado.

Como ya vimos en el apartado correspondiente a los derechos del porteador, al consignatario se le impone la obligación de ejercer en un término perentorio de veinticuatro horas, desde la recepción de las mercancías, los derechos que competen contra el porteador exigiéndole las responsabilidades que haya contraído.

Los derechos del consignatario, se encuentran contemplados en el artículo 596 del Código de Comercio, el cual establece que el consignatario tiene derecho a exigir la entrega de las cosas, en tanto que detente la carta de porte, así como negarse a recibirlas en los casos en que éstas presenten pérdidas o averías, también puede negarse a recibirlas cuando su valor no alcance a cubrir los gastos y desembolsos que deba hacer para su recepción, conservación y venta. El cargador no puede oponerse y dar ordenes para que no se entregue la mercancía, sino recoge del consignatario la carta de porte, a efecto de poder a su vez, cumplir con lo establecido con el artículo 589, relativo a la variación en la consignación de las mercancías, ya que para ejercerlo es indispensable que entregue la carta de porte al porteador.

2.2.2. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

2.2.2.1. NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO SUS DIVERSAS

ESPECIES.- El transporte marítimo es la actividad central del comercio por mar. Es la espina dorsal del tráfico marítimo. En las leyes y en la doctrina ha persistido una larga confusión respecto de las formas que pueden adoptar el contrato por medio del cual se realiza la utilización del buque en el tráfico marítimo. En la navegación a vela, generalmente se fletaba el buque por entero, y no se hacía la distinción entre fletamento y arrendamiento de buque. Pero conforme fueron creciendo los buques y perfeccionándose técnicamente, fue apareciendo el gran naviero, "la línea de navegación" y el cargador, que antes tomaba todo el buque, fue perdiendo importancia y en la actualidad, un buque generalmente se carga por una verdadera multitud de pequeños cargadores, aunque para ciertas actividades (transporte de petróleo, carbón, madera, etc.), se sigue utilizando el arrendamiento de buque, y la contratación de viajes especiales o la contratación de un compartimiento del buque. Pero cualquiera que sea la forma utilizada, el contrato y su ejecución se ven dominados por la idea y actividad del transporte.²³

Entre las diversas clases de contrato de transporte tenemos:

I).- Contrato de utilización del buque por entero, para un viaje o varios viajes determinados (*Charte-partie*);

II).- Contrato de utilización del buque por un tiempo determinado (*time charter*);

III).- Contrato de utilización de una parte o compartimiento del buque;

IV).- Contrato de transporte simple de mercancías, sin especificar el lugar que habrán de ocupar en el buque;

V).- Contrato de transporte de personas.

²³ Cervantes Ahumada, Raúl, "Derecho Marítimo", Editorial Herrero, México, 1989, Primera Reimpresión, P. 837.

Entre las diversas clases de fletamentos, previstos en la Ley de Navegación, podemos mencionar los siguientes:

I).- Fletamento de buque por entero o por compartimiento completo. Esta forma, es la prevista por la fracción I del artículo 95 de la Ley de Navegación. Dicho artículo da la definición del contrato de fletamento y clasifica los distintos tipos del mismo, en la fracción I, se establece lo relativo al "fletamento o arrendamiento a casco desnudo",

II).- Fletamento por tiempo, en este, el fletante pone a disposición del fletador un buque armado y con tripulación por un tiempo determinado a cambio de un flete.

III).- En el fletamento por viaje, el fletante se obliga poner a disposición todo o parte de un buque con tripulación, al fletador para llevar a cabo uno o varios viajes.

Asimismo, podemos distinguir entre arrendamiento de buque y fletamento, así como también podemos hacer la distinción entre los diversos tipos de contrato de fletamento, o sea el contrato de utilización del buque por entero o de un compartimiento del buque, y el contrato de transporte marítimo, o sea la conducción de un lugar a otro, por vía marítima de personas o cosas. Siendo éste último, el contrato de transporte por vía marítima de cosas el objeto de estudio del presente trabajo.

En el tráfico marítimo actual el contrato más practicado es el de transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque.

2.2.2.2 CONCEPTO.- Por el contrato de transporte de cosas (fletamento-transporte), el fletante o naviero se obligará a trasladar una cosa de un lugar a

otro, por vía marítima, y el fletador se obligará a entregar oportunamente las cosas que deberán ser transportadas, y a pagar el flete convenido (Art. 157).

La Ley de Navegación, en su artículo 98, define el contrato de transporte de mercancías por agua, como:

Artículo 98.- Se entiende por contrato de mercancías por agua, aquél en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario.

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

2.2.2.3. ELEMENTOS PERSONALES.- Son dos los sujetos que forman parte del presente contrato, ellos son el porteador o transportador y el cargador, además del destinatario de la carga, cuyo nombre al igual que el de los anteriores debe constar en el conocimiento de embarque.

El transportador, es la persona que disponiendo legítimamente de un buque, en calidad de empresa naviera, operador, propietario, armador o por cualquier otro título, celebra con otra, un contrato destinado a la conducción de mercaderías por agua.

El cargador, como sujeto de la relación contractual, es aquella sobre la cual pesa la obligación de suministrar la carga para el transporte.

2.2.2.4. OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL PORTEADOR O TRANSPORTADOR.- La primer obligación del porteador es la de trasladar la mercancía del punto donde las recibe al puerto de destino de la carga.

La siguiente obligación, es la de entregar al cargador el conocimiento de embarque que constituye el título representativo de las mercancías transportadas. El artículo 102, Segundo Párrafo de la Ley de Navegación dispone:

La empresa naviera o el operador, al recibir las mercancías bajo su custodia, expedirá a cada embarcador un documento provisional de recibido para embarque, que ampare la entrega de las mercancías y en cuanto éstas sean embarcadas, expedirá el conocimiento de embarque respectivo, que será canjeado por el documento provisional.

El porteador es responsable de las mercancías desde el momento en que se colocan bajo su custodia, hasta el momento de su entrega, respondiendo de las pérdidas o daños de las mercancías.

La extensión de la responsabilidad del porteador ha sido muy discutida doctrinalmente. Las raíces históricas de esta responsabilidad las encontramos en el Derecho Romano, desde el famoso edicto del pretor, que prescribía: "*Nautae caupones stabularii quod cujus que salvum fore receperint nisi restituant in eos iudicium dabo*". Esta disposición fue comentada y fundamentada, entre otros, por Ulpiano. La responsabilidad del porteador se excluía sólo en casos de fuerza mayor o de culpa del propietario de la mercancía. El nauta asumía el *periculum* de la cosa, y se liberaba de él sólo en casos de *vis major* o *damnum fatale*. Se exigía del porteador,

consecuentemente, una diligencia exactísima. Estos principios llegan a las legislaciones modernas.²⁴

Los navieros han luchado, a través de la historia, por eludir su responsabilidad profesional, es decir, como navieros, y han pretendido, incluso, limitarla o eludirla por medio de cláusulas convencionales, cuya validez ha sido discutida por la jurisprudencia y la doctrina. En Francia, por ejemplo, autores tan prestigiados como Lyon-Caen, Danjon y Ripert apoyan la validez de las cláusulas de no responsabilidad, y otros autores no menos prestigiados, como Bonnecase, niegan tal validez. En este último sentido se orienta, igualmente, la jurisprudencia francesa.

El artículo 104 de la Ley de Navegación, establece una limitante a la responsabilidad del porteador por la pérdida o daño de las mercancías y dispone:

Artículo 104.- La empresa naviera o el operador podrá limitar su responsabilidad por la pérdida o daño de las mercancías por una suma equivalente en moneda nacional de 666.67 derechos especiales de giro, por bulto o unidad o a 2 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías dañadas, cualquiera que resulte más alto, o en su caso, conforme se establezca en los tratados internacionales al respecto.

La empresa naviera o el operador no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad si se prueba que la pérdida o el daño provinieron de un acto u omisión de su parte.

²⁴ Cervantes Ahumada, Raúl, Op. Cit., P. 847.

De conformidad con el último párrafo del artículo, el porteador jamás podrá eludir la responsabilidad derivada de su propia culpa.

El porteador no es responsable de los daños, si estos se deben a faltas náuticas en la navegación del capitán, tripulación o piloto; incendio al menos que este haya sido causado por el mismo; caso fortuito o fuerza mayor; actos u omisiones del cargador, del propietario de las mercancías o sus agentes y representantes; disminuciones en el volumen o peso de las mercancías debido a la naturaleza de las mismas; embalaje insuficiente, vicios ocultos, y aquellos otros contemplados por el derecho común.

Por falta náutica entendemos las faltas imputables a la tripulación, realizadas durante el transporte por mar, en cuanto constituyan un riesgo ordinario de la navegación.

Entre los derechos del porteador, podemos mencionar la del cobro del flete, como contraprestación emergente del contrato de transporte, a cargo del cargador o del consignatario según se estipule en el contrato de transporte. Derecho para limitar su responsabilidad en términos del artículo 104 de la Ley de Navegación y a exonerarse de su responsabilidad en términos del artículo 105 del mismo ordenamiento legal. A desembarcar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, no declaradas como tales por el cargador.

2.2.2.5. OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL CARGADOR.- Entre las obligaciones del cargador, tenemos las siguientes:

Entrega de la carga, el cargador, debe entregar en el tiempo y forma fijados en el contrato las mercancías para su transporte, proporcionando al porteador los datos exactos relativos a la identificación de la carga que el

consigna, e indemnizará al porteador de todas las pérdidas o daños y gastos que provengan de inexactitudes de dichos datos.

Será responsable de los daños y perjuicios que sean causados en el buque por las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, no declaradas como tales por el cargador.

Los derechos del cargador son correlativos de las obligaciones que la ley impone al porteador, siendo principalmente el derecho a la expedición del conocimiento de embarque, así como de los certificados provisionales como es el conocimiento recibido para embarque.

2.2.2.6. PRESCRIPCIÓN.- Las acciones derivadas del transporte por agua mediante conocimiento de embarque prescriben en doce meses, contados a partir de que la mercancía fue puesta a disposición del destinatario o de que la embarcación llevo a su destino sin la mercancía objeto del contrato.

2.2.3. LA CARTA DE PORTE.

2.2.3.1. CONCEPTO.- La carta de porte es el documento que el porteador extiende al cargador y que contiene el nombre, apellido y domicilio del cargador y porteador y, en su caso, de la persona a quien cuya orden vayan dirigidos los efectos.²⁵Es el título legal que comúnmente acredita la existencia del contrato de transporte.

El contrato de transporte es consensual, es decir se forma sólo con la manifestación de voluntad, sin que se requiera documento escrito. La carta de porte es una práctica que ha perdurado del contrato, cuando éste se

²⁵ Vázquez Del Mercado, Oscar, "Contratos Mercantiles", Editorial Porrúa, Octava Edición, México, 1998, p. 238.

celebraba sin que hubiera los medios para avisar al consignatario del envío de la mercancía.

Aunque para la celebración de este tipo de contratos, no se exige ningún tipo de forma, ya que el contrato puede ser estipulado verbalmente o por escrito, la primera es poco practicada y sólo se usa en los transportes a poca distancia o en operaciones aisladas por los inconvenientes que presenta para la prueba del contrato.

El darle forma escrita al contrato, aún si la carta de porte no es requerida para darle vida al contrato, prácticamente se ha convertido en una necesidad imprescindible para establecer los extremos de la convención, ya que las grandes empresas deben proceder con rapidez, sin incertidumbre y tratando de alejar en lo posible las cuestiones judiciales.

Históricamente, el documento en cuestión era una verdadera carta dirigida por el remitente al destinatario con el fin de hacerle saber la llegada de las mercancías, su descripción y las condiciones del contrato, con indicación del precio si había de pagarlo el destinatario. Esta naturaleza suya explica que, inicialmente, fuese el porteador el interesado en reclamar, para descargo suyo, la carta de porte al remitente. Más tarde, se concede también al remitente el derecho a obtener un duplicado suscrito por el porteador, destinado también a servir como medio de prueba contra éste en sustitución del recibo de la mercancía. Esta fase de la evolución es la que refleja nuestro Código de Comercio.²⁶

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

²⁶ Garrigues, Joaquín, "Curso de Derecho Mercantil", Editorial Porrúa, Séptima Edición, México, 1987, p. 210.

Artículo 2°.- Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

...

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

En términos de lo dispuesto por el artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, todo porteador de carga debe expedir en el momento de la contratación del servicio correspondiente al cargador, carta de porte, conocimiento de embarque, boleto, factura o documento similar que contenga las condiciones en que se prestará el servicio, de conformidad con lo dispuesto por dicha ley y sus reglamentos.

2.2.3.2. REQUISITOS: Están enunciados en el artículo 581 del Código de Comercio y en el artículo 74 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicio Auxiliares, los cuales respectivamente determinan que en la carta de porte han de constar:

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

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

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

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

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

V.- El precio del transporte;

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

VII.- El lugar de la entrega al porteador;

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

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

Artículo 74.- Los autottransportistas 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 autottransportista y del expedidor y sus domicilios;

II.- nombre y domicilio del destinatario;

III.- Designación de la mercancía con expresión de su calidad genérica, peso y marcas o signos exteriores de los bultos o embalajes 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 autottransportista; y

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

2.2.3.3. NATURALEZA JURÍDICA DE LA CARTA DE PORTE.- La naturaleza jurídica de la carta de porte siempre ha sido muy discutida por diversos tratadistas, al grado de que la misma no era considerada en el derecho mexicano como un título representativo de mercancías, los principales argumentos que sustentan dichas tesis son los siguientes:

"El contrato de transporte no es contrato formal. Ciertamente que el artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación determina que las empresas porteadoras extenderán al remitente una carta de porte, conocimiento de embarque, boleto, factura o documento similar para su transporte, y que el artículo 583 del Código de Comercio dice que *"Los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador serán las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que la falsedad y error material en su redacción"*; pero la lectura del artículo 584 del código citado, que admite toda clase de pruebas en las cuestiones que surjan cuando se hubiesen extraviados las cartas de porte, y, sobre todo la afirmación establecida en el artículo 585 del mismo cuerpo legal en el sentido de que la omisión de algunos de los requisitos indicados en el artículo 581, no invalidará la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir sobre las que falten las pruebas relativas, nos permiten afirmar la no esencialidad de la forma para la existencia del contrato y el carácter probatorio de la carta de porte"²⁷

El citado autor, argumenta también, que la carta de porte no es esencial para el ejercicio del derecho, ni literal, ni concede un derecho autónomo, conclusión a la que llega del análisis de los artículos 582 y 585 del Código de Comercio.

Como argumento en contra de dicho criterio podemos apuntar, que la

²⁷ Rodríguez Rodríguez, Joaquín, "Curso de Derecho Mercantil, Tomo I", Editorial Porrúa, México, 1994, P. 222.

carta de porte es un título dispositivo de la mercancía y puede ser nominativa, a la orden o al porteador. El artículo 582 del Código de Comercio, establece que el tenedor de la carta de porte se subroga en los derechos y obligaciones del cargador, de ahí que en el artículo 583 del mismo ordenamiento legal se indique que el documento debe devolverse una vez que se ha cumplido con el contrato, de manera que así se tengan por canceladas las respectivas acciones y obligaciones derivadas del contrato de transporte.

Los artículos 582 y 583 disponen:

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

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

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

Como la carta de porte no sólo se extiende a nombre del consignatario, sino a la orden de éste o al porteador, implica que es un documento que puede circular como representativo de las mercancías transportadas. De esa manera, sin que las mercancías se desplacen por la entrega material de ellas, pueden pasar de un sujeto a otro, con la sola tradición de la carta de porte o bien por cambio de consignatario en la misma. Es una forma de facilitar la circulación de las mercancías durante el viaje, dándole a la carta el valor de documento capaz de otorgar a su tenedor un derecho autónomo para disponer de las mercancías. Estas pueden venderse o darse en garantía, substituyendo entonces, al consignatario por el comprador o acreedor pignoraticio.

Si la carta de porte es a la orden, su transmisión se efectúa por el endoso de la misma a favor del tercero, transmittiéndose con ello, la posesión del título y los derechos que representa y queda obligado solidariamente, aquel que transmite el documento. El tenedor de la carta de porte es el titular de los derechos derivados del contrato de transporte.

2.2.4. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

2.2.4.1. CONCEPTO.- El conocimiento de embarque, es el documento expedido por el capitán de un buque mercante, armador o agente marítimo, por el que reconoce haber recibido determinadas mercancías para su transporte y promete restituirlas al tenedor legítimo del mismo, después de haberlo efectuado.

En la anterior definición, se pone de relieve el carácter de títulos representativos de mercancías, y se destacan tanto en el aspecto recepticio de los mismos como el promisorio del transporte y de devolución. La emisión

del conocimiento es obligatoria, lo mismo para el capitán que para el cargador de las mercancías; lo que debe entenderse en el sentido de que éste último no podrá negarse a dar los datos necesarios para su expedición, sino quiere correr el riesgo de que el contrato se rescinda en su perjuicio.

Santiago Hernández Izal, define el conocimiento de embarque como el documento que ampara a cualquier expedición de mercancía en régimen de contrato de transporte.²⁸

El tratadista argentino, Luis Beltrán Montiel, define el conocimiento de embarque, como el documento a través del cual, sin perjuicio de sus restantes funciones, se instrumenta el contrato de transporte de mercaderías por agua. Es el equivalente de la carta de porte en el transporte aéreo o terrestre.²⁹

El conocimiento empezó siendo un simple y mero recibo de la carga a bordo, posteriormente se fueron incorporando a él las condiciones de transporte y paralelamente al auge del transporte debido a la necesidad de la circulación de los bienes, se fueron incluyendo en el mismo, gran cantidad de cláusulas que minimizaban las responsabilidades del porteador.

El conocimiento embarque se encuentra condicionado por una serie de requisitos contenidos en la Ley de Navegación y en los convenios internacionales de los que nuestro país forma parte como es el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de agosto de 1994, y que fuera aprobado por la Cámara de Senadores, el día 18 de diciembre de 1993.

²⁸ Hernández Izal, Santiago, "El Flete en el Transporte Marítimo (Contratación y Tarifación)", Editorial Librería Bosch, Segunda Edición, 1986, Barcelona, España, P. 526.

²⁹ Beltrán Montiel, Luis, "Curso de Derecho de la Navegación", Editorial Astrea, Sexta Reimpresión, 1992, Buenos Aires, Argentina, P. 299.

Se haya expedido o no póliza de fletamento, el cargador tiene derecho a pedir al fletante que se le expida un conocimiento de embarque. El artículo 98, párrafo segundo, de la Ley de navegación señala que el contrato de transporte de mercancías por agua constará en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación.

El naviero y el que expida el conocimiento de embarque a nombre propio será responsable de las mercancías desde el momento en que se colocan bajo su custodia, hasta el momento de su entrega.

El conocimiento de embarque es el documento más importante en el contexto del transporte marítimo y no sólo por ser el título más utilizado actualmente para formalizar los contratos de transporte de mercancías por mar, sino también por el soporte documental básico sobre el cual se apoya el complejo mecanismo de las compraventas internacionales con transporte por vía marítima.

2.2.4.2. REQUISITOS.- El artículo 100 de la Ley de Navegación, establece los requisitos que habrán de expresarse en el conocimiento, los cuales son los siguientes:

Artículo 100.- El conocimiento de embarque deberá contener:

I.- Nombre y domicilio de la empresa naviera o del operador del cargador;

II.- Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden;

III.- Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque;

IV.- Especificación de los bienes que serán transportados, señalando las circunstancias que sirvan para su identificación;

V.- El valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;

VI.- Indicación de si es flete pagado o por cobrar;

VII.- La mención de los puertos de carga y de destino;

VIII.- la mención de la modalidad y tipo de transporte;

IX.- El señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán de entregarse al destinatario; y

X.- El clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de las mercancías por agua.

En el artículo 3° del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, se establece que el conocimiento de embarque debe expresar, entre otras cosas:

a).- Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en las cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje.

b).- El número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos tal como los haya consignado por escrito el cargador.

c).- El estado y la condición aparente de las mercancías.

Los conocimientos al portador son transmisibles por simple tradición material del documento. Los que son nominativos se transmiten por endoso. En ambos casos, aquél a quien se transmite el conocimiento adquirirá sobre las mercancías expresadas en él todos los derechos del cedente o del endosante.

El conocimiento de embarque tiene las siguientes funciones:

I).- La de ser probatorio del contrato de fletamento respectivo. El conocimiento de embarque constituye la prueba por excelencia del contrato. Su valor probatorio es primordial;

II).- La de ser probatorio de la entrega de las mercancías al porteador y sus condiciones en el momento que éste las recibe bajo su custodia;

III).- La de ser título representativo de la carga, el conocimiento de embarque es título de crédito representativo de mercancías, emitido a la orden, al portador o en forma nominativa, es endosable con las formalidades y efectos propios que señala la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito. Cabe señalar que en las compraventas marítimas, como se celebran sobre documentos, el principal entre ellos, es el conocimiento.

La función representativa del conocimiento de embarque consiste en representar las mercancías en tránsito, siendo su función más característica. El derecho de crédito a la restitución de las mercancías derivado del contrato de transporte, se documentan en el conocimiento de embarque y queda incorporado a él; es decir, el acreedor (poseedor legítimo del conocimiento de embarque) posee de forma mediata (poseedor del porteador) las cosas transportadas, porque puede exigir su entrega. Esa posesión mediata no tiene otro fundamento que el derecho de crédito a la restitución derivado del contrato de transporte. En el fondo, la entrega del conocimiento de embarque

no es más que una forma simplificada, típica de los títulos de crédito, de cesión del derecho de crédito contra el porteador.

IV).- Tiene además una función económica consistente en atribuir a su legítimo adquirente un derecho de crédito a la restitución de las mercancías transportadas, y además le confiere la posesión y un derecho actual de disposición de las mismas. La negociabilidad del conocimiento de embarque, en la medida en que hace posible que la entrega del título substituya a la *traditio* de las mercancías, facilita la reventa de las mismas mientras se encuentran bajo la custodia del porteador, es decir, satisface una específica necesidad de circulación.

El conocimiento de embarque como título de crédito las mismas características que estos documentos, es decir:

- Incorporación.- El título lleva consigo un derecho incorporado, es decir, el derecho va unido al título y su ejercicio se condiciona a la exhibición y entrega del documento.
- Legitimación.- Que permite al titular del mismo exigir del obligado el pago o el cumplimiento de la prestación consignada en el documento. Esta legitimación no sólo es activa, sino también pasiva, pues permite al deudor se libere de la obligación cubriendo el importe o entregando las mercancías al que le presente el documento.
- Literalidad.- El derecho que en este tipo de documentos se consigna se mide en la extensión y demás circunstancias que se expresan en la letra del documento, o sea lo que se encuentra escrito en él
- Autonomía.- Ésta no se refiere a que el documento sea autónomo, ni el derecho en él incorporado, sino que se refiere a la autonomía que cada adquirente sucesivo tiene uno del otro sobre el título mismo.

- **Representatividad.-** Significa que incorpora un derecho real sobre las mercancías que representa el título, es decir, incorpora un derecho de propiedad como en el caso del conocimiento de embarque.

Dada su naturaleza de título de crédito, y la consecuente exigencia ineludible de presentación del documento a efectos del ejercicio del derecho incorporado, la posesión del conocimiento de embarque viene a ser, en principio, el único medio de legitimación válido con que cuenta el destinatario para hacer valer ante el porteador su derecho a la entrega de las mercancías en el puerto de destino.

2.2.4.3. DIVERSOS TIPOS DE CONOCIMIENTO.- El conocimiento de embarque es aquél que se entrega una vez que las mercancías están a bordo del buque, pero existen diversas figuras relacionadas con el mismo, las cuales veremos a continuación:

2.2.4.3.1. CONOCIMIENTO RECIBIDO PARA EMBARQUE.- El conocimiento recibido para embarque, tuvo su origen después de la Primera Guerra Mundial, debido a la escasez de barcos, principalmente en Estados Unidos y las mercancías con destino a Europa se hacían en muelles y almacenes. Por ello, los comerciantes exportadores comenzaron a obtener de los navieros o sus agentes un documento formulado como el conocimiento de embarque, pero con la anotación de haber sido recibidas las mercancías y de que se guardarían por el naviero para embarque posterior.

La empresa naviera o el embarcador, al recibir las mercancías bajo su custodia, expedirá a cada embarcador un documento provisional de recibido para embarque, que ampare la entrega de las mercancías y en cuanto éstas sean embarcadas, expedirá el conocimiento de embarque respectivo, que será canjeado por el documento provisional (artículo 102 de la Ley de Navegación). El documento que contiene cláusula "para embarcar" (received

for shipment), se redacta antes del embarque de las mercancías, al recibo de las mismas, y generalmente no especifica el buque en el que se hará el embarque. En una primera etapa, la jurisprudencia comparada negó validez al conocimiento recibido para embarque, pero seguramente por la persistencia de la práctica, hoy puede considerarse definitivamente admitido. La primera ley que reglamentó este tipo de conocimiento, fue la ley neocelandesa de 1922, y le siguieron la ley inglesa de 1924, la australiana, también de 1924, la belga de 1928, la francesa de 1936 y la de Estados Unidos de 1936. Parte de la doctrina le ha atribuido una identificación plena con el conocimiento, o al menos una calidad de título de tradición sui generis³⁰.

2.2.4.3.2. CONOCIMIENTO DIRECTO.- Es aquel que se emite para cubrir el transporte de mercancías sujetas a trayectos realizados por distintos medios de transporte, constituyendo lo que conocemos como transporte multimodal o transportes combinados.

2.2.4.3.3. ORDENES DE ENTREGA O DELIVERY ORDERS.- Son aquellos documentos que sirven para el fraccionamiento de mercancías generalmente homogéneas

2.2.4.4. LOS TERMINOS INTERNACIONALES DE COMERCIO O INCOTERMS.- Los International Commercial Terms (Incoterms), son reglas de comercio no obligatorias, cuya finalidad es establecer reglas internacionales para interpretar los términos más utilizados en el comercio internacional, preferentemente en las compraventas.

Los Incoterms fueron adoptados por primera vez en París en 1936, en el seno de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), y han sido reformados en diversas ocasiones en 1953, 1967, 1976, 1980 y 1990. El fin de los

³⁰ Rodríguez Rodríguez, Joaquín, "Derecho Mercantil, tomo II", Editorial Porrúa, México, 1994, Pp. 405-406.

Incoterms, es evitar en la medida de lo posible litigios; malos entendidos, toda vez que nos indican desde su celebración que tipo de contratación estamos celebrando; procesos innecesarios; pérdidas de tiempo; y gastos innecesarios.

Tales términos no suplen las normas de derecho aplicables que las partes elijan en la celebración de su contrato de compraventa internacional. Por ejemplo en México, estarías a lo dispuesto en Código Civil Federal o cada Código Civil de las Entidades Federativas que integran el territorio nacional, al Código de Comercio, y a la legislación mercantil aplicable a los contratos mercantiles.

El fin de la última reforma de los Incoterms de 1990, fue la de adaptar los términos al frecuente intercambio de datos electrónicos (EDI). Asimismo, influyó en tal cambio lo relativo a las nuevas técnicas de transporte, particularmente el uso del contenedor, el transporte multimodal y el transporte en buques rampa-portavehículos, en que se incluyen vehículos de carretera y carros de ferrocarril en el transporte por mar a cortas distancias.

En este sentido, en los Incoterms de 1990, el término "Franco transportista...lugar convenido" (free carrier), se adaptó a la posibilidad de que pueda ser empleado en toda clase de transportes, sea cual sea el modo elegido, o bien las combinaciones de modos diferentes, por lo cual se utilizan los términos "Libre a bordo de carro de ferrocarril/Libre a bordo de camión" (FOR/FOT), y el "Libre a bordo aeropuerto" (FOB).

La mayor utilidad de los Incoterms, radica en que mediante la inserción de sus siglas en el texto de un contrato (free on board, along side ship, free on factory, freight and insurance, etc), las partes se ahorran la descripción total de ciertas obligaciones porque se entienden asumidas según el Incoterm seleccionado, respecto de la compra de un seguro, del inicio de la

responsabilidad de la adquirente en la fábrica, en el muelle o en el aeropuerto, etc. A pesar de la gran utilidad de estos usos, la interpretación y el peritaje de dichos contratos pueden complicarse y, ante tales eventos, el texto y el manejo de un conocimiento puede facilitarlos por ser valores literales cuyo texto auxilia la determinación, por ejemplo, de la fecha de salida, la calidad de la mercancía, el buque involucrado, etc.³¹

2.2.4.5. UTILIDAD DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.- Como la de todos los títulos representativos de mercancías, la utilidad por excelencia del conocimiento de embarque es poder negociar mercancía aún cuando se encuentre en tránsito marítimo, o incluso en la bodega de espera para ser embarcada. Su utilidad es todavía mayor en el comercio internacional, al grado de que en esta materia es un documento indispensable; algunas de sus múltiples ventajas son las siguientes.

En la compraventa internacional, el pago generalmente se realiza mediante un contrato denominado crédito documentario, más conocido con el nombre de carta de crédito. De acuerdo con ella, el banco del comprador le pagará al banco del vendedor, para que a su vez le sea entregado el precio, sólo cuando le exhiba, junto con otros documentos, el conocimiento de embarque, pues la prueba irrefutable de la existencia y del envío de la mercancía adquirida.

Antes de verificarse la importación, el importador debe de realizar diferentes trámites (permiso de importación, obtención del crédito, solicitud de espacio de bodega, etc.) que, con la exhibición del conocimiento, se agilizan porque, una vez más, ese documento permite desarrollar el trámite como si la mercancía estuviera en el lugar en el cual se encuentra el tenedor.

³¹ Davalos Mejía, Felipe L. Carlos, "Títulos y Contratos de Crédito y Quiebras", Editorial Harla, Segunda Edición, México, Distrito Federal, 1992.

2.2.5. LA CARTA DE PORTE O GUIA DE CARGA AEREA.

El transporte aéreo de personas y de cosas, reconoce como principal fuente legislativa, a la Ley de Aviación Civil, más dada la importancia de los tratados y convenciones internacionales, debe atribuírseles un mayor rango y, en su caso, carácter derogatorio de las leyes domésticas, pues nuestro máximo tribunal, al resolver la contradicción de tesis relativa al rango legal de los tratados y convenios internacionales en relaciones con leyes federales y locales, ha concedido una mayor importancia aquellos, ubicándolos, un escalón arriba de las leyes federales y estatales; cabe mencionar entre ellos, la Convención para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, más conocida como la Convención de Varsovia, por haberse suscrito en dicha ciudad el 12 de Octubre de 1929, bien que importantes modificaciones se le introdujeron según el Protocolo de la Haya de 28 de Septiembre de 1999.³²

La Ley de Aviación Civil, define el contrato de transporte de carga, como el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de su punto de origen a otro destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio.

El contrato de transporte aéreo es un contrato bilateral, oneroso, no formal y principal, usualmente de adhesión, es además de tracto sucesivo.

Asimismo, el citado ordenamiento dispone que el contrato deberá constar en una carta de porte o guía de carga aérea, que el concesionario o permisionario expedirá al embarcador al recibir las mercancías bajo su

³² Díaz Bravo, Arturo, "Contratos Mercantiles", Editorial Harla, Sexta Edición, México, Distrito Federal, 1997.

custodia, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana respectiva (artículo 55).

A diferencia del fletamento que es un contrato informal, en el contrato de transporte aéreo de mercancías, el elemento formal esta constituido, principalmente, por el documento donde consta el contrato de transporte aéreo de mercancías lleva el nombre de Carta de Porte Aéreo. Entre sus funciones debemos recordar que las indicaciones contenidas en la carta de porte tiene valor probatorio y ella hace fe, salvo prueba en contrario, de la ultimación del contrato, del recibo de la mercancía y de las condiciones del transporte. Es además, un instrumento representativo de las mercancías, por lo que puede servir como papel comercial para la obtención de crédito.

Al igual que el Código de Comercio, y la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley de Aviación Civil, el porteador o embarcador responde de la exactitud de las declaraciones consignadas por él o sus representantes en la carta de porte o guía de carga aérea.

El porteador tendrá derecho a retener la carga hasta en tanto se cubre el precio indicado por el transporte en la carta de porte.

El porteador es responsable por los daños causados a los pasajeros, la carga y al equipaje en el transporte. En el caso de la carga, el porteador será responsable desde el momento en que reciba la carga bajo su custodia hasta el momento en que la entregue al consignatario respectivo. Si la carga es retirada por orden por orden de autoridad competente, la responsabilidad del porteador se interrumpe.

2.2.6.- JURISPRUDENCIA

Sexta Epoca

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: VII, Cuarta Parte

Página: 91

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

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

Sexta Época

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: XLIX, Cuarta Parte

Página: 202

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

Amparo directo 3790/60. Autotransportes Progreso, S. A. de C. V. 12 de julio de 1961. Unanimidad de 4 votos. Ponente: Ponente: Mariano Ramírez Vázquez.

Tesis relacionada con jurisprudencia 315/85.

Quinta Epoca

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: XXXVI

Página: 1703

CARTAS DE PORTE. Estas cartas, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 582 del código mercantil, pueden ser a favor del consignatario, a la orden de este, o al portador, debiendo extenderse en libros talonarios, y el portador legítimo de la carta, se subroga, por ese solo hecho, en las obligaciones del cargador. Las cartas de porte, cuando se extienden por personas o empresas particulares, seguramente tienen el carácter de documentos privados; pero semejante hecho no es por si solo, suficiente, tratándose de un acto meramente mercantil, para estimar que esta regido, por lo que hace a la prueba del mismo, por la disposición general relativa a los documentos privados. Las necesidades del comercio exigieron que la ley haya creado distintas clases de documentos con modalidades determinadas, que los hacen separarse de los demás documentos privados. Las letras de cambio, libranzas y pagares a la orden, tienen un carácter especial, y constituyen verdaderos títulos de crédito destinados a facilitar las operaciones mercantiles. El artículo 495 del código de comercio, que rige la letra de cambio, es, en cierto modo, similar al 583 del propio ordenamiento, que se refiere a las cartas de porte en contra de las cuales no son admisibles más excepciones que la de falsedad y la de error material en su redacción. Tratándose de la letra de cambio, el artículo 1296 de la ley citada, establece una excepción respecto a la regla general de los documentos privados; pues para la letra no es necesario el reconocimiento, y esa excepción, que de una manera clara y precisa, se consigna con respecto a la letra de cambio, no existe consignada, cuando se trata de la carta de porte. la trascendencia económica de este contrato, el de transporte, da al mismo una importancia tan grande en el comercio de los pueblos, que es, seguramente equiparable, cuando menos, a la importancia que tienen los documentos de crédito, por cuya circunstancia nada extraño es que las leyes mercantiles den a la carta de porte el carácter mismo excepcional de la letra de cambio, a pesar de que, al tratarse de la prueba, no se consigna de una manera expresa la misma excepción; pues teniendo en cuenta la restricción establecida con respecto a las excepciones únicas que pueden admitirse en contra de las cartas de porte, y en contra de las

letras de cambio, tratándose del aceptante, dichas excepciones son: en un caso, falsedad y error materiales en su redacción, y, en el otro, falsedad de la aceptación misma o de la letra. La común excepción de falsedad, significa que ambos documentos, letra de cambio y carta de porte deben considerarse como válidos, en tanto no se haga la impugnación de falsedad, pues de no interpretarse así, serían procedentes, a no dudarlo, otras excepciones, tantas cuantas pudieran ser las defensas oponibles. El hecho de que en la carta de porte no se admitan más excepciones que las de falsedad y error material en su redacción, hacen suponer que la ley ha querido dar a esta clase de documentos la misma importancia, en cuanto a su fuerza probatoria, que la que da a la aceptación de una letra. De todo lo anterior, es de concluirse; que la carga de porte, sin necesidad de reconocimiento alguno, es prueba plena para todas las cuestiones de ejecución y cumplimiento del contrato celebrado entre el cargador y el porteador. mas surge otra cuestión: que fuerza probatoria tiene la carta de porte tratándose del consignatorio este es una persona extraña al contrato; sin embargo, si se da a su orden, por la posesión del título, adquiere el derecho al cumplimiento, según la forma y condiciones en el contrato insertas; con mas razón a la letra del documento habrá que atenderse, si se ha extendido al portador, pero entiéndase que se refiere al documento de transporte, sin afectar a otras relaciones jurídicas que puedan existir sobre la misma mercancía, entre remitente y destinatario, por otra parte, el artículo 585 de nuestra ley mercantil, expresa: la omisión de alguna de las circunstancias requeridas en el artículo 581, no invalidara la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir sobre las que falten, las pruebas relativas, disposición que viene a corroborar el valor que, como prueba, corresponde a las cartas de porte, que es, como se ha dicho, el de prueba plena, y contra las cuales no deben oponerse mas excepciones que las de falsedad y error material en su redacción, por todo lo cual, las cartas de porte no deben considerarse, en cuanto al valor probatorio que jurídicamente le corresponde, como los demás documentos mercantiles, sino teniendo el carácter, por la importancia comercial que representan, de documentos privilegiados, semejantes, por este efecto, a las letras de cambio.

Peraza Buenfil Domingo. Pág. 1703 Tomo XXXVI. 16 De Noviembre De 1932. Véase: Tesis Relacionada Con Jurisprudencia 315/85, 4ta. Parte, 3ra. Sala, Civil.

Novena Epoca

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

Tomo: III, Mayo de 1996
Tesis: IX.1o.7 C
Página: 628

EXCEPCIONES EN MATERIA MERCANTIL. OPOSICION DE, EN CONTRA DE TITULOS DE CREDITO. NO ES NECESARIO QUE SE FUNDEN EN PRUEBA DOCUMENTAL. La excepción de pago, opuesta en contra de un título de crédito, no se encuentra prevista en la fracción VI del artículo 1403 del Código de Comercio, ni por tanto es necesario que se funde en prueba documental, como establece dicho dispositivo. El precepto legal en cuestión, determina que: contra cualquier otro documento mercantil, que traiga aparejada ejecución, son admisibles las excepciones que menciona; pero el numeral, debe interpretarse en concordancia con los diversos 1401 y 1402 de la propia codificación, que le anteceden; el artículo 1401 citado expresa, que si se tratare de títulos de crédito se observará lo dispuesto en el artículo 8o. de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito; mientras que el 1402 mencionado, preceptúa, que tratándose de cartas de porte se atenderá a lo que dispone el artículo 583 del mismo Código de Comercio; por lo tanto resulta, que el artículo 1403 del Código de Comercio, se refiere a las excepciones que se deben oponer, en contra de cualquier documento que traiga aparejada ejecución, distinto de los títulos de crédito y de las cartas de porte. Por otro lado, si la excepción de pago, se hace derivar de un convenio verbal, expreso o tácito, celebrado con el beneficiario del documento, tiene el carácter de excepción personal y por ende, se encuentra prevista en la fracción XI, del artículo 8o., de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, el cual no exige que las excepciones que enumera, se funden en prueba documental.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL NOVENO CIRCUITO.

Amparo directo 30/96. Delfino Jordán Cervantes. 29 de marzo de 1996. Unanimidad de votos. Ponente: Enrique Arizpe Narro. Secretario: Roberto Martín Cordero Carrera.

Quinta Epoca
Instancia: Tercera Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: XXXVI
Página: 1703

TRANSPORTE, CONTRATO DE. En este contrato suelen intervenir tres personas: el remitente que hace la expedición, el porteador que

se encarga de cumplirla o hacerla cumplir y el destinatario a quien las mercancías van dirigidas. La carta de porte original, es la prueba del contrato y ofrece la medida de los recíprocos derechos, y el duplicado de ella, puede servir al remitente y al destinatario para hacerse reconocer y demostrar la entrega de las mercancías, si el porteador negare haberlas recibido.

TOMO XXXVI, Pág. 1703.- Amparo Directo 23/20, Sec. 3a.- Peraza Buenfil Domingo.- 16 de Noviembre de 1932.- Mayoría de 4 votos.

Séptima Epoca

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: 55 Sexta Parte

Página: 86

VENTA JUDICIAL DE MERCANCIA NO RECIBIDA POR EL CONSIGNATARIO EN UN CONTRATO DE TRANSPORTE, PROCEDIMIENTO QUE DEBE SEGUIRSE PARA LA. El artículo 603 del Código de Comercio establece que para vender las mercancías que son recibidas por el consignatario, el transportista debe ponerlas a disposición de la autoridad judicial y obtener la autorización de éste para llevar a cabo dicha venta. Pero en el precepto no se establece ningún procedimiento que regule la actividad de la autoridad jurisdiccional, ni en ninguno otro de los artículos del Código de Comercio. Por tanto, deben aplicarse las disposiciones relativas del Código de Procedimientos Civiles, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 2o. del Código de Comercio; y para tal caso, por tratarse de un procedimiento en el que no existe controversia entre partes, se debe tramitar mediante diligencias de jurisdicción voluntaria conforme a lo dispuesto por el artículo 893 del último ordenamiento citado. Ahora bien, como mediante el procedimiento aludido se va a autorizar a una persona para que efectúe la venta de bienes que no le pertenecen, es decir, que se va a privar de derechos a terceros, el Juez está obligado aunque no lo dispongan expresamente las disposiciones secundarias, a cumplir con la garantía de audiencia establecida en el artículo 14 de la Constitución General de la República, por virtud del principio de supremacía constitucional.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo en revisión 267/73. Central de Aduanas Diez de Sollano Hermanos, S.A. 23 de julio de 1973. Unanimidad de votos. Ponente: Ernesto Díaz Infante.

Séptima Epoca

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: 56 Sexta Parte

Página: 54

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

**PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL
PRIMER CIRCUITO.**

Amparo directo 435/73. Rafael Gutiérrez Rico. 24 de agosto de 1973. Unanimidad de votos. Ponente: Ernesto Díaz Infante.

Quinta Epoca

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: LXIX

Página: 1681

**MERCANCIAS, TRANSMISION DE LA POSESION DE, DE UN
CONSIGNATARIO A OTRO.** De acuerdo con los artículos 590, Fracción V y 600 Fracción IV, del Código de Comercio, el porteador de una mercancía está obligado a entregarla el tenedor de la carta de porte, al que presente el conocimiento respectivo; de lo que se deduce que la ley no exige formalidad alguna para transmitir el título que ampara la posesión de la mercancía en transporte; por lo que si el remitente pone al dorso del conocimiento respectivo, la simple razón de "entreguese", esto basta para que se opere la transmisión de la posesión de la mercancía, que el porteador queda obligado a entregar. ahora bien, la sustitución de consignatario en el contrato de transportes, importa la sustitución de poseedor de la mercancía transportada, por lo que, si en estas condiciones, una mercancía va consignada a una negociación porque se la hubiere endosado el anterior consignatario, y se le priva de esa posesión sin forma alguna de juicio, dentro de un procedimiento en el que no es parte es indudable que se violan en su perjuicio las garantías que consagran los artículos 14 y 16 de nuestra constitución.

Soc. Mercantil "Abarrotes", S. A. Pág. 1681. Tomo LXIX. 30 de julio de 1941. 5 Votos.

Novena Epoca

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito.

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: VIII

Página: 1155 Tesis Aislada.

**CONTRATO MERCANTIL DE PORTE. PRESCRIPCION DE LA
ACCION DERIVADA DE AQUEL, POR INCUMPLIMIENTO EN EL
TRANSPORTE DE MERCANCIAS.** El contrato de porte tiene su origen en un pacto mercantil porque el acto de comercio relativo

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

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

CAPÍTULO 3.- TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS.

3.1. TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS.- Los títulos representativos de mercancías son documentos sin los cuales no sería imaginable el comercio actual. La rápida realización de operaciones sobre mercancías y bienes, sin necesidad de que estos se desplacen materialmente y, muy en particular, la conclusión de operaciones de crédito sobre las mercancías sin la movilización material de éstas, solamente son posibles en virtud de los títulos representativos de mercancías.

Puede decirse que los títulos representativos de mercancías han podido realizar el milagro de permitir una movilización de las mercancías para su transmisión en propiedad o en prenda, sin desplazamiento material de ellas, por la sola tradición de ciertos documentos.

3.1.1. CONCEPTO. Los títulos representativos de mercancías son aquellos títulos de crédito por los cuales una persona acredita la recepción de ciertas mercancías o bienes y se compromete a devolverlas, al tenedor legítimo, porque su tenencia o transmisión producen los mismos efectos que la tenencia o transmisión de aquellos. Estos títulos de crédito no sólo incorporan un derecho, sino en cierta medida, legalmente determinada, incorporan el dominio real sobre una cosa, en ellos se describe la mercancía y el que los posee dispone de ella como si la tuviera en su poder.

JOAQUIN RODRIGUEZ RODRIGUEZ, los define como "Aquellos títulos en los que alguien se obliga a la devolución de ciertas mercancías de tal modo que el título entregado por aquel que recibe las mercancías, que legitima para la obtención de las mismas, tiene mediante su tradición los

mismos efectos que la tradición de las mercancías en cuanto a la adquisición de derechos sobre éstas".³³

Los títulos representativos de mercancías son títulos de crédito constitutivos que incorporan el dominio sobre una cosa, y a tenor de los cuales una persona se obliga a la devolución de mercancías, de tal suerte que el título entregado por el que recibe las mercancías, cuando se tramita produce los mismos efectos que la transmisión de las mismas en cuanto a la adquisición de los derechos sobre ellas, ya que el título legitima la adquisición de esos derechos.³⁴

Los títulos reales de tradición o representativos, son aquellos cuyo objeto principal no consiste en un derecho de crédito, sino en un derecho real sobre la mercancía amparada por el título. Por esto se dice que representan a las mercancías.

De los artículos 5º, 19 y 20 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, podemos deducir que los títulos representativos de mercancías son títulos de crédito que acreditan la recepción de mercancías y bienes por una persona, la cual se compromete a devolverlos al tenedor legítimo, del título, pues la tenencia y transmisión de éste producen los mismos efectos que la tenencia o transmisión de las mercancías o bienes.³⁵

El artículo 19 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito habla de títulos representativos de mercancías, expresión semejante se encuentra en el artículo 20 de la citada ley, los cuales apuntan:

Artículo 19.- Los títulos representativos de mercancías

³³ Rodríguez Rodríguez, Joaquín, "Derecho Mercantil, Tomo I", Editorial Porrúa, México, 1994, P. 397.

³⁴ Muñoz, Luis, "Derecho Mercantil, Tomo II", Editorial Herrero, México, 1953, p. 251.

³⁵ Cervantes Ahumada, Raúl, "Títulos y Operaciones de Crédito", Editorial Herrero, 1961, Pp. 26-28.

atribuyen a su poseedor legítimo el derecho exclusivo a disponer de las mercancías que en ellos se mencionen.

La reivindicación de las mercancías representadas por los títulos a que este artículo se refiere, sólo podrá hacerse mediante la reivindicación del título mismo, conforme a las normas aplicables al efecto.

Artículo 20.- El secuestro o cualesquiera otros vínculos sobre el derecho consignado en el título, o sobre las mercancías por él representadas, no surtirán efectos si no comprenden el título mismo.

3.1.2. CARACTERÍSTICAS DE LOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS.

La característica básica de estos títulos consiste en la incorporación al título de crédito del derecho de dominio sobre ciertas mercancías o bienes, de tal manera que la tenencia del título equivale a la tenencia material de las mercancías o bienes a las que el mismo se refiere y la disposición del título vale tanto como disposición de las mercancías o bienes por él representados. Los títulos representativos de mercancías se emiten siempre con motivo de la recepción de mercancías o bienes, no antes de que ocurra este fenómeno material, pues de lo contrario no tendrían características que acabamos de enunciar.

Entre las características de los títulos representativos de mercancías podemos enumerar las siguientes:

a).- Objeto Determinado.- Es este un carácter típico de los títulos de tradición en cuanto a su contenido, porque no dan derecho a una prestación

de dinero, sino a la obtención de una cantidad de mercancías, que están en viaje o almacenadas pero que en cualquier caso están perfectamente determinadas y que se encuentran depositadas en poder del expedidor del documento.

En los títulos representativos el objeto principal no es un derecho de crédito, sino un derecho de disposición sobre las mercancías. Messineo observa atinadamente que estos títulos no dan derecho a una prestación en dinero, sino a una cantidad de mercancías que se encuentran en poder del creador del documento que el poseedor del título posee; a través del mismo a las mercancías, y que incorpora el título un derecho de disposición sobre las mismas. Los derechos incorporados son dos principalmente: Un derecho de crédito para exigir la entrega de las mercancías consignadas en el título; y un derecho real sobre las mercancías.³⁶

b).- Posesión.- El poseedor de los títulos representativos, es poseedor de las mercancías. Poseedor por medio de un representante, o sea el depositario que posee las cosas en nombre ajeno, como nudus minister de aquél.

c).- Disposición.- Los títulos de tradición no sólo incorporan un derecho de crédito para la devolución de las mercancías, sino que como consecuencia de la de la posesión de los títulos se tiene un derecho de disposición sobre aquellas. que pueden transmitirlas a otro.

Los títulos representativos no atribuyen solo un futuro derecho de crédito, sino que en consecuencia, y como derivación de la posesión de las mercancías, atribuyen un derecho actual de disposición sobre las mismas. El titular tiene la posibilidad de investir a otro del derecho de posesión, cediendo

³⁶ Cervantes Ahumada, Raúl, "Derecho Marítimo", Editorial Herrero, México, Pp. 842-843.

la investidura del derecho de posesión sobre el título, por lo que quien posee el título, posee la mercancía amparada por él, y que la razón de poseer la mercancía es la posesión del título.

d).- Función Económica.- Estos títulos realizan la función de substituir la circulación material de las mercancías, en el sentido de que la tradición de los títulos equivale con todas sus consecuencias a la de las cosas mismas.

De lo anterior se deriva que los títulos representativos proporcionan un medio de circulación de las mercancías; en el sentido de que con la circulación material del título, la mercancía amparada por él circula directamente, de tal manera que al enajenar el título, se enajena la mercancía, y al constituirse un gravamen sobre el título se constituye un gravamen sobre las mercancías, por lo que se establece una íntima vinculación entre mercancías y títulos, que aquellos no pueden transferirse o gravarse, si no es transmitiendo o gravando el título.

e).- Creación del Derecho.- Los títulos de tradición, como títulos de crédito, son constitutivos, pues aunque el derecho a la devolución preexista a la creación del documento, ésta crea un derecho inseparable del título.

3.1.3. NATURALEZA JURÍDICA.

Sobre la naturaleza de los títulos de tradición, si estos pueden considerarse como títulos de crédito, o no, se encuentra resuelto por el artículo 19 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, el cual les da tal carácter.

El punto crítico en la discusión de si los títulos representativos de mercancías pueden considerarse como títulos de crédito, gira en relación a

que aquellos tienen una finalidad totalmente distinta de la de los títulos de crédito, ya que los primeros se limitan a anticipar la transmisión de ciertas mercancías y transferir la disponibilidad de las mismas. Algunos autores pusieron de relieve que los títulos de tradición conceden un *ius in re*, en tanto que los títulos de crédito daban un *ius ad rem*. También se dijo que los títulos de crédito eran abstractos, en tanto que los títulos de tradición no lo son. La doctrina terminó con la controversia, llegando a la conclusión de que la función traslativa y la crediticia no solamente no eran incompatibles, sino que la primera podía cumplirse en atención a la segunda. Igualmente se advirtió en el *ius in re* y el *ius ad rem*, no eran incompatibles, sino que eran perfectamente coordinables. Por último, se llegó a la conclusión, que si es cierto que los títulos de tradición son títulos causales, es totalmente incierto que los títulos de crédito, sean necesariamente abstractos.

Los títulos de tradición atribuyen no solo un derecho de crédito, para exigir la entrega de las mercancías consignadas en el título; si no también un derecho real, pero es posible que ambas clases de derechos estén incorporados en un solo documento, y es desde luego posible la incorporación de la titularidad de derechos reales. Este derecho real es claro y determinante frente a todos aquellos que tengan relaciones contractuales no contenidas literalmente en el título.

La función representativa, o sea la incorporación del derecho real al documento, estará supeditada a la existencia de las mercancías en poder del creador del título, desaparecerá la función representativa y el titular solo tendrá derecho de perseguir las mercancías para hacerlas volver al poder del creador del título, o el derecho de crédito para cobrar a este el valor de los bienes amparados por el título.

3.1.4. CLASES DE TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCIAS.

Teniendo en cuenta el contrato del que emanan, los títulos representativos pueden distinguirse entre títulos de depósito, como el certificado de depósito; títulos de prenda, como el bono de prenda; y títulos de transporte, que constituyen el objeto de este trabajo, como el conocimiento de embarque, el conocimiento o guía de carga aérea y la carta de porte, ésta última a la cual la ley no le otorga tal carácter, y de la cual trataremos de exponer las razones por las cuales consideramos se le debe dar tal reconocimiento.

En el proyecto para el nuevo Código de Comercio se da al transporte un tratamiento unitario, con desviaciones específicas para cada una de las tres clases importantes de transportes: Terrestre, aéreo y marítimo. Para todos los transportes se instituye un solo título, al que indistintamente se denomina (estableciendo una sinonimia legal) conocimiento o carta de porte. Todos los conocimientos o cartas de porte que expidan las empresas de transportes, tendrán según el proyecto, la consideración de títulos representativos de las mercancías objeto del transporte. Creemos adecuado el sistema que en el proyecto se establece.

En el Código de Comercio, el documento relacionado con el transporte marítimo recibía el nombre de conocimiento de embarque, y para el comercio terrestre, el Código usa las expresiones carta de porte (art. 581) o conocimiento. En la práctica, se ha establecido, en el lenguaje mercantil, una sinonimia entre carta de porte y conocimiento de embarque, y esta práctica es recogida por el Código de Comercio guatemalteco, que habla de carta de porte o conocimiento de embarque.

Al ser el contrato de transporte, un contrato consensual, diversos tratadistas manifiestan que la forma no es una esencialidad para la existencia del contrato de transporte

En los ordenamientos tradicionales se acostumbra, como en el nuestro sucede, reglamentar separadamente los transportes según sea el medio en que se realicen: terrestres, marítimos y aéreos. No hay base técnica para la reglamentación separada, y ordenamientos modernos, como el Código Civil Italiano, el Código de Comercio de Colombia y el Nuevo Código de Comercio de Guatemala (que en esta materia sigue de cerca al proyecto mexicano) dan al transporte un tratamiento unitario, cualquiera que sea el medio en que el transporte se realice.

Tiende el conocimiento a generalizarse a toda clase de transportes. Como ya también el transporte terrestre es un servicio público que se presta a través de empresas concesionarias, en el comercio se viene reconociendo a las cartas de porte del transporte ferroviario o carretero, las mismas funciones que al conocimiento de embarque. Y lo mismo sucede en el transporte aéreo.

Asimismo, en los transportes combinados, o sea aquellos en los que intervienen varios porteadores en rutas que se continúan, sean de una sola clase o mixtos (transporte marítimo-terrestre o marítimo aéreo) se usa un solo conocimiento que, en la práctica, se denomina conocimiento directo.

3.2. CONTENIDO

3.2.1. LA CARTA DE PORTE.

Como ya hemos apuntado en el capítulo anterior, la carta de porte es el documento que el porteador extiende al cargador y que contiene el nombre, apellido y domicilio del cargador y del porteador y, en su caso, del consignatario a quien cuya orden vayan dirigidos los efectos, contiene además la designación de los efectos, el precio del transporte, la fecha en que se hace la expedición, el lugar de la entrega al porteador, el lugar y el plazo

en que ha de hacerse la entrega al consignatario y la indemnización que haya de abonarse al cargador en caso de retardo, requisitos que marca el artículo 581 del Código de Comercio.

En el transporte de mercancías por vías federales, el cual es regulado por la Ley de Vías Generales de Comunicación, los modelos de carta de porte deben de ser aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para el Servicio Público Federal de Autotransporte de Carga, así como de sus condiciones de transporte, o clausulado por las cuales se rige el contrato de transporte.

3.2.1.1. REQUISITOS FISCALES.

Las cartas de porte deben de reunir los requisitos fiscales que determina la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. De conformidad con lo establecido en los artículos 29 y 29-A del Código Fiscal de la Federación, las cartas de porte, como todo comprobante fiscal deben de reunir los siguientes requisitos:

a).- Contener impreso el nombre, denominación o razón social, domicilio fiscal y clave del Registro Federal de Contribuyentes de quien los expida.

b).- Contener impreso el número de folio.

c).- Lugar y fecha de la expedición.

d).- Clave del Registro Federal de Contribuyentes de la persona a favor de quien se expida.

e).- Cantidad y clase de mercancías o descripción del servicio que amparen.

f).- Valor unitario consignado en número e importe total consignado en número y letra, así como el monto de los impuestos que en los términos de las disposiciones fiscales deban trasladarse, en su caso.

g).- Número y fecha del documentos aduanero, así como la aduana por la cual se realizo la importación, tratándose de ventas de primera mano de mercancías de importación.

h).- La cédula del Registro Federal de Contribuyentes reproducida a 2.75 cm. Por 5 cm.

i).- La leyenda "La reproducción no autorizada de este comprobante constituye un delito en los términos de las disposiciones fiscales", con letra no menor de tres puntos.

j).- Los datos de identificación del impreso y fecha de la publicación en el Diario Oficial de la Federación.

3.2.1.2. CONDICIONES DE TRANSPORTE.

Respecto a las condiciones del contrato de transporte, éstas se imprimen al reverso del original de la carta de porte y de cada una de sus copias. En el Diario Oficial de la Federación del 29 de Octubre de 1992, se publico la "CIRCULAR por la que se aprueban los modelos de carta de porte para el servicio público federal de autotransporte de carga y para el de vehículos sin rodar; así como las condiciones de transporte, y anexos", en la cual considerando que la modernización de los servicios de transporte requiere de adecuar el marco normativo a la realidad operativa de los mismos, se expidió la circular en comento.

En dicha circular se establece que el documento comprobatorio del contrato de transporte lo constituirá la carta de porte, que deberá expedirse debidamente documentada en la prestación de los servicios señalados, debiéndose expedir en original para el remitente o cargador, copia para el destinatario, copia para la oficina expedidora, y las copias adicionales que se requieran.

Los modelos y condiciones de las cartas de porte para ser modificados

requieren la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las condiciones que rigen el contrato de transporte amparado por la carta de porte son las siguientes:

PRIMERA.- Para los efectos del presente contrato de transporte se denomina "porteador" al transportista y "remitente" al usuario que contrata el servicio.

SEGUNDA.- El remitente es responsable de que la información proporcionada al porteador sea veraz y que la documentación que entregue para efectos del transporte sea la correcta.

TERCERA. El remitente debe declarar al porteador el tipo de mercancías o efectos de que se trate, peso, medidas y/o número de la carga que entrega para su transporte y, en su caso, el valor de la misma. La carga que se entregue a granel será pesada por el porteador en el primer punto donde haya báscula apropiada o, en su defecto, aforada en metros cúbicos con la conformidad del remitente.

CUARTA.- Para efectos del transporte el remitente deberá entregar al porteador los documentos que las leyes y reglamentos exigen para llevar a cabo el servicio, en caso de no cumplirse con estos requisitos el porteador está obligado a rehusar el transporte de las mercancías.

QUINTA.- Si por sospecha en la declaración del contenido de un bulto el porteador desee proceder a su reconocimiento, deberá hacerlo ante testigos y ante la presencia del remitente o del consignatario. Si este último no concurriere, se solicitará la presencia de un inspector de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y se levantará el acta correspondiente. El porteador tendrá en todo caso la obligación de dejar los bultos en el estado en que se encontraban antes del reconocimiento.

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

SEPTIMA.- Si la carga no fuere retirada dentro de los treinta días siguientes a aquél en que hubiere sido puesta a disposición del consignatario, el porteador podrá solicitar la venta en pública subasta con arreglo a la que dispone el Código de Comercio.

OCTAVA.- El porteador y el remitente negociarán libremente el precio del servicio, tomando en cuenta su tipo, característica de los embarques, volumen, regularidad, clase de carga y sistema de pago.

NOVENA.- Si el remitente desea que el porteador asuma la responsabilidad por el valor de las mercancías o efectos que él declare y que cubra toda clase de riesgos, inclusive los derivados de caso fortuito o de fuerza mayor, las partes deberán convenir un cargo adicional, equivalente al valor de la prima del seguro que se contrate, el cual se deberá expresar en la carta de porte.

DECIMA.- Cuando el importe del flete no incluya el cargo adicional, la responsabilidad del porteador queda expresamente limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal por tonelada o cuando se trate de embarques cuyo peso sea mayor de 200 kg pero menor de 1000 kg; y a 4 días de salario mínimo por remesa cuando se trate de embarques con peso hasta de 200 kg.

DECIMA PRIMERA.- El precio del transporte deberá pagarse en origen, salvo convenio entre las partes de pago en destino. Cuando el transporte se hubiere concertado "Flete por Cobrar", la

entrega de las mercancías o efectos se hará contra el pago del flete y el porteador tendrá derecho a retenerlos mientras no se le cubra el precio convenido.

DECIMA SEGUNDA.- Si al momento de la entrega resultare algún faltante o avería, el consignatario deberá hacerla constar en ese acto en la carta de porte y formular su reclamación por escrito al portador, dentro de las 24 horas siguientes.

DECIMA TERCERA.- El porteador queda eximido de la obligación de recibir mercancías o efectos para su transporte, en los siguientes casos:

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

b).- Las mercancías cuyo transporte haya sido prohibido por disposiciones legales o reglamentarias. Cuando tales disposiciones no prohiban precisamente el transporte de determinadas mercancías, pero si ordenen la presentación de ciertos documentos para que puedan ser transportadas, el remitente estará obligado a entregar al porteador los documentos correspondientes.

DECIMA CUARTA.- Los casos no previstos en las presentes condiciones y las quejas derivadas de su aplicación se someterá por la vía administrativa a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

3.2.2. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.-

Todo conocimiento entre otros requisitos debe contener:

- La naturaleza de la mercancía, sus marcas de identificación, número de

bultos o unidades, y peso y cantidad;

- Estado aparente de la mercancía;
- Nombre y sede del porteador;
- Nombre del cargador;
- Consignatario o receptor, si ha sido designado por el cargador;
- Puerto de carga y fecha de puesta de la mercancía a cargo del porteador en dicho puerto de carga;
- Puerto de descarga;
- Número de originales del conocimiento;
- Lugar de emisión;
- Firma del porteador o quienquiera que sea en su nombre;
- Importe del flete, cuando sea pagadero por el receptor;
- Manifestación de quedar el conocimiento sujeto a la normativa del proyecto de convenio.

El artículo 100 de la Ley de Navegación, establece los requisitos que han de expresarse en el conocimiento, que se refieren al buque, al cargador, al capitán, al consignatario, al naviero, y la especificación de los bienes, la mención de ser a la orden o al portador, su número de orden y las bases para determinar la indemnización que en su caso debe pagarse.

Del conocimiento se sacan, en principio, cuatro copias, de las cuales una se destina al cargador, otra al consignatario y las dos restantes al capitán y naviero, respectivamente. "Sólo el ejemplar emitido a favor del consignatario es títulovalor, así como los duplicados que el mismo solicite. Estos duplicados funcionan como los de la letra de cambio"³⁷

Para retirar la carga es necesario entregar al agente del buque un conocimiento original, liquidando previamente los gastos totales íntegros que

³⁷ Rodríguez Rodríguez Joaquín, "Derecho Mercantil", Editorial Porrúa, México, 1994, P. 405.

aparecen a cobrar o bien cualesquiera diferencia que resultare.

Las condiciones, cláusulas y anotaciones relativas al contrato de transporte que ampara el conocimiento de embarque aparecen en el anverso y reverso del mismo y son aceptadas mancomunadamente por el embarcado y el consignatario, poseedor del conocimiento.

3.2.2.1. REGULACIÓN INTERNACIONAL DEL CONOCIMIENTO.

REGLAS DE LA HAYA.

Bajo los auspicios del Comité Marítimo Internacional e impulsado por Inglaterra, la cual requería de un acuerdo transaccional, para conciliar los intereses entre los distintos países y las empresas navieras y cargadoras. El Comité se encargó de la redacción de un proyecto de convenio, el cual quedó definitivamente redactado en 1922. Recibió el nombre de Reglas de la Haya, para ser presentado y aprobado en la siguiente conferencia diplomática de Bruselas en 1924. En su elaboración fue muy importante el concurso de aseguradores y banqueros, amén de juristas especializados, la cual llevó a la creación de una fórmula, que no tardó en acusar deficiencias de funcionamiento, pero que ninguna de las partes intentó recurrir, por temor a provocar un nuevo período de dispersión.

Las Reglas propuestas adolecían de defectos, como el excesivo empirismo del texto. Por otra, la dificultad grande de la conjugación de criterios doctrinales diferentes, según los países interesados, acerca de ideas básicas en derecho, cual las de culpa y responsabilidad contractual y también tocante a los módulos de medida de la culpa, acerca de los cuales aún habían de transcurrir años para la elaboración de criterios de culpa in concreto y culpa in abstracto, y de las obligaciones de medio y de resultado.

El proyecto de las Reglas de la Haya y luego la realidad del convenio de Bruselas consistieron, en el esquema de un conocimiento de embarque adaptado al derecho anglosajón, patrón que más tarde, por imperio de las circunstancias han seguido los demás países en sus respectivos sectores navieros , quienes tuvieron que aceptar el exotismo de diversos conceptos jurídicos apenas o nada arraigados en países de inspiración romanista.

Las Reglas de La Haya establecen un régimen jurídico obligatorio para regular la responsabilidad del cargador por pérdida o daño a las mercancías transportadas en virtud de un conocimiento de embarque. Se aplican al período comprendido entre el momento en que las mercancías se cargan en el buque hasta el momento en que se descargan. De conformidad con sus disposiciones, el cargador es responsable de la pérdida o daño resultante del hecho de no haber ejercido la debida diligencia para asegurar la navegabilidad del buque, o para dotarlo, equiparlo y pertrecharlo debidamente, o para que el espacio destinado a almacenaje reúna condiciones de seguridad para el transporte de mercancías. Sin embargo, las Reglas de La Haya contienen una larga lista de circunstancias que eximen al porteador de responsabilidad si la pérdida o daño resultan de una falta de navegación o administración del buque.

Un grave inconveniente para todos los países firmantes, es el que las Reglas de la Haya podían ser incorporadas a sus respectivos acervos legislativos, por los países suscriptores, con introducción en el propuesto texto de convenio, de las adaptaciones reputadas de interesantes para asimilar tal convenio al criterio de la legislación de cada país, lo cual dio al traste con la finalidad precisamente perseguida de uniformidad de los puntos de vista en las relaciones amparadas por los conocimientos de embarque.

A lo largo de los años, se observó un descontento creciente con el

sistema de las Reglas de La Haya. Este descontento tenía su origen en parte, en el sentimiento de que la atribución global de responsabilidades y riesgos de conformidad con las Reglas de La Haya, que favorecían en gran manera a los portadores a expensas de los cargadores, era injusta. Diversas disposiciones de las Reglas de La Haya se consideraban ambiguas e inciertas, lo que contribuía, según se dijo, a elevar los costos de transporte y a incrementar aún más los riesgos soportados por los cargadores. El descontento con las Reglas de La Haya se basaba también en el sentimiento de que la evolución de las condiciones de la tecnología y de las prácticas relativas al transporte marítimo habían hecho inadecuadas muchas disposiciones de las Reglas de La Haya que tal vez hubieran sido adecuadas en 1924.

CONVENIO DE BRUSELAS DE 1924.

Es el resultado de la conferencia diplomática en relación a las Reglas de la Haya. Las ratificaciones fueron tardías en muchos casos y las integraciones a diversos acervos nacionales lo fueron aún más. México suscribió tal convenio, pero no lo ha ratificado.

REGLAS DE VISBY.

Las llamadas Reglas de Visby de 1968, constituyen un éxito parcial en la procelosa vía de aproximación a soluciones del problema tan conflictivo de la responsabilidad del porteador frente a los nuevos planteamientos del transporte marítimo y, actualmente del intermodal.³⁸

Lo más importante fue la discusión interminable, acerca de la entidad del combined transport operator; las secuelas que la creciente containerización producían, especialmente en el campo de la navegación de

³⁸ Hernández Izal Santiago, "El Flete en el Transporte Marítimo (Contratación y Tarificación)", Librería Bosch, Segunda Edición, Barcelona, 1986, p. 555.

línea regular, y el ansia de encontrar una forma de medir el techo de responsabilidad del porteador, que se excusaba de la dependencia de ciertas divisas, las cuales por razón de su reconocida estabilidad antes de la Segunda Guerra Mundial, podían haber sido tranquilamente elegidas como módulos de medida.

PROYECTO UNCITRAL.

A finales de los sesenta, la legislación relativa a los conocimientos de embarque y al transporte marítimo de mercancías era objeto de estudio en el seno de un Grupo de Trabajo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que las normas y prácticas relativas a los conocimientos de embarque, incluidas las contenidas en las Reglas de La Haya y en las Reglas de La Haya modificadas por el Protocolo de Visby, debían ser examinadas y en su caso revisadas y ampliadas con miras a la preparación de un nuevo convenio internacional. El objetivo de esta labor sería eliminar las incertidumbres y ambigüedades existentes en la legislación actual y permitir una distribución equilibrada de responsabilidades y riesgos entre los cargadores y los porteadores, así como la elaboración de reglas y prácticas relativas a los conocimientos de embarque, incluidas las contenidas en el convenio internacional de Bruselas de 1924 y en el Protocolo de 1968, modificativo de aquéllas, sometidas a examen con miras a revisar y a ampliar las reglas en la forma pertinente. El Grupo de Trabajo recomendó que esta labor la llevase a cabo la CNUDMI. En 1971, la CNUDMI decidió proceder en consecuencia.

En 1976, la CNUDMI completó y aprobó el texto de un proyecto de Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Posteriormente, la Asamblea General convocó la conferencia diplomática de Hamburgo que aprobó las Reglas de Hamburgo en 1978.

Temas de discusión en los foros del grupo de trabajo han sido:

- Período de responsabilidad del porteador;
- Responsabilidad por cubiertas y animales vivos;
- Cláusulas de jurisdicción en los conocimientos;
- Normativa básica de la responsabilidad del porteador;
- Cláusulas de arbitraje;
- Limitación de la deuda de responsabilidad;
- Transbordos;
- Desviaciones;
- Términos de prescripción;
- Responsabilidad del porteador por demora;
- Ambito de aplicación del convenio;
- Cláusulas nulas;
- Revisión de las definiciones del convenio de Bruselas;
- Contenido y efecto de los documentos probatorios del transporte;
- Definición del contrato de transporte.

Los trabajos de UNCITRAL han atraído interés suficiente como para que a partir del escepticismo inicial se viera un creciente interés, ante la toma de posiciones, en el problema de las Reglas de la Haya, de los países en vías de desarrollo, reciente y muy actual su posición y opiniones acerca de un problema trascendental para los servicios de línea regular como el conjunto de discusiones acerca del Código UNCTAD.

REGLAS DE HAMBURGO.

Las Reglas de Hamburgo son el resultado de un movimiento en favor de un régimen jurídico internacional moderno y uniforme para regular el transporte marítimo de mercancías. Durante muchos años, una gran

proporción del transporte marítimo de mercancías estuvo sometido a un régimen jurídico centrado en torno al Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, conocido también con el nombre de "Reglas de La Haya".

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo) (en lo sucesivo denominado "Reglas de Hamburgo") fue aprobado el 31 de marzo de 1978 en una conferencia diplomática convocada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Hamburgo, República Federal de Alemania. El Convenio se basa en un proyecto preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).

Las Reglas de Hamburgo establecen un régimen jurídico uniforme que regula los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores y consignatarios en virtud de un contrato de transporte marítimo. Su punto focal es la responsabilidad de un porteador por la pérdida y daño de las mercancías y el retraso en la entrega. También tratan de la responsabilidad del cargador por las pérdidas sufridas por el porteador y por el daño sufrido por el buque, así como de ciertas responsabilidades del cargador con respecto a las mercancías peligrosas. Otras disposiciones de las Reglas de Hamburgo se refieren a los documentos de transporte emitidos por el porteador, incluidos los conocimientos de embarque y los documentos de transporte no negociables, así como a las reclamaciones y acciones en virtud del Convenio.

El Convenio entró en vigor el 1.º de noviembre de 1992 para los 20 Estados siguientes: Barbados, Botswana, Burkina, Faso, Chile, Egipto, Guinea, Hungría, Kenya, Lesotho, Líbano, Malawi, Marruecos, Nigeria, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Sierra Leona, Túnez, Uganda y Zambia. Al 1º de agosto de 1994, otros dos Estados habían entrado a ser partes en el Convenio, a saber, Austria y Camerún.

Las Reglas de Hamburgo ofrecen mayores posibilidades de lograr la uniformidad de la legislación relativa al transporte marítimo de mercancías que las Reglas de La Haya. En primer lugar, toda vez que las Reglas de La Haya se aplican únicamente cuando se ha emitido un conocimiento de embarque, la proporción importante y cada vez mayor del transporte marítimo en que no se emiten conocimientos de embarque no queda incluida en ellas. En segundo lugar, incluso en los casos en que se aplican las Reglas de La Haya, éstas no se ocupan de muchos aspectos de los derechos y obligaciones de las partes en un contrato de transporte. Una cuestión que no esté prevista en las Reglas de La Haya se resolverá por las normas de derecho internacional, que a menudo ofrecen soluciones diferentes, o con arreglo a las cláusulas del conocimiento de embarque, que pueden favorecer injustamente a una de las partes o que pueden surtir efectos diferentes en los distintos sistemas jurídicos nacionales.

Las Reglas de Hamburgo, en cambio, se ocupan de manera mucho más amplia de los derechos y obligaciones de las partes en un contrato de transporte. En consecuencia, ofrecen la posibilidad de una uniformidad total de la legislación en esta esfera. Sin embargo, para que esta posibilidad sea una realidad, es necesario que cuenten con la adhesión de los Estados de todo el mundo.

CARACTERISICAS PRINCIPALES DE LAS REGLAS DE HAMBURGO.

A fin de asegurar la uniformidad en el plano internacional de las disposiciones relativas al transporte marítimo de mercancías, se ha dado a las Reglas de Hamburgo un ámbito de aplicación relativamente amplio, considerablemente más amplio que el de las Reglas de La Haya. Las Reglas de Hamburgo se aplican a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías concertados entre dos Estados diferentes si, de acuerdo con el

contrato, el puerto de carga o el puerto de descarga están situados en un Estado contratante, si las mercancías se descargan en uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato y dicho puerto está situado en un Estado contratante, o si el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato se emite en un Estado contratante. Además de estos casos, las Reglas de Hamburgo se aplican también si el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato estipulan su aplicación. La aplicación de las Reglas no depende de la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

Las Reglas de Hamburgo no se aplican a los contratos de fletamento. Sin embargo, si se aplican a los conocimientos de embarque emitidos de conformidad con un contrato de fletamento si dicho conocimiento de embarque regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

Vale la pena señalar que, contrariamente a las Reglas de La Haya que se aplican únicamente cuando el conocimiento de embarque es emitido por el porteador, las Reglas de Hamburgo regulan los derechos y obligaciones de las partes en un contrato de transporte independientemente de que se haya o no emitido un conocimiento de embarque. Esto tiene una importancia creciente, ya que cada vez son más las mercancías transportadas en virtud de documentos de transporte no negociables con preferencia a los conocimientos de embarque.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN LAS REGLAS DE HAMBURGO.

De conformidad tanto con las Reglas de La Haya como con las Reglas de Hamburgo, el porteador debe emitir un conocimiento de embarque si el cargador así lo solicita. Sin embargo, las Reglas de Hamburgo tienen en

cuenta las técnicas modernas de documentación al establecer que la firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita o registrada por cualquier medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el conocimiento de embarque.

Las Reglas de Hamburgo detallan los tipos de información que debe figurar en el conocimiento de embarque. Entre otros datos, debe indicarse la naturaleza general de las mercancías, el número de bultos o de piezas, su peso o cantidad y el estado aparente de las mercancías. La lista de datos es más extensa que conforme a las Reglas de La Haya, ya que se requiere información adicional para aplicar el régimen de responsabilidad de las Reglas de Hamburgo, que es más amplio que el de las Reglas de La Haya.

De conformidad con las Reglas de Hamburgo, la omisión de uno de los datos exigidos no afecta a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque. Así se resuelve una cuestión de la que no se ocupaban las Reglas de La Haya y que se había solucionado de maneras diferentes en los sistemas jurídicos nacionales.

En las Reglas de Hamburgo, y también con las Reglas de La Haya, la información contenida en el conocimiento de embarque constituye una presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías descritas. Las Reglas de Hamburgo y el Protocolo de Visby establecen además que la descripción de las mercancías es concluyente en favor del tercero al que se hubiese transferido el conocimiento, si dicho tercero hubiese procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento. Las Reglas de Hamburgo establecen que, si el porteador no hace constar el estado aparente de las mercancías en el conocimiento de embarque, se considerará que las mercancías estaban en buen estado aparente. También aquí se resuelve una cuestión que era ambigua en las Reglas de La Haya.

Si el porteador sabe o tiene motivos razonables para sospechar que la información que figura en el conocimiento de embarque, en cuanto a la naturaleza general de las mercancías, el número de bultos o de piezas, su peso o cantidad, es inexacta, o si carece de medios razonables para verificar dicha información, podrá, de conformidad con las Reglas de Hamburgo, incluir en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos. Estas disposiciones son más explícitas que las disposiciones equivalentes de las Reglas de La Haya.

A veces, el cargador pide al porteador que emita un conocimiento de embarque "limpio" (es decir, sin reservas) aunque el porteador pueda tener motivos para poner en duda la exactitud de la información facilitada por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, o no disponer de medios razonables para verificar dicha información, o pueda haber descubierto defectos en el estado de las mercancías. A cambio, el cargador se compromete a indemnizar al porteador por las pérdidas sufridas como resultado de la emisión de un conocimiento de embarque sin reservas. Las Reglas de Hamburgo establecen que este acuerdo es válido respecto del cargador a menos que el porteador tuviese intención de perjudicar a un tercero que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura en el conocimiento de embarque. Sin embargo, dicho acuerdo no tendrá efecto contra un tercero al que se hubiese transferido el conocimiento de embarque, incluido un consignatario.

RECLAMACIONES Y ACCIONES.

Las Reglas de Hamburgo contienen disposiciones que regulan los procedimientos tanto judiciales como arbitrales invocados de conformidad con las Reglas. Se han incluido reglas relativas al arbitraje, ya que el arbitraje se

utiliza con frecuencia para resolver las controversias que surgen en relación con los contratos de transporte marítimo, y se consideró importante que las reglas regulasen ciertas cuestiones tales como la prescripción de acciones y la jurisdicción en relación con el arbitraje. Las Reglas de La Haya no se ocupan de estas cuestiones.

De conformidad con las Reglas de Hamburgo, las reclamaciones en un procedimiento judicial o arbitral tienen un plazo de prescripción de dos años. La persona contra la cual se dirige la reclamación puede prorrogar este plazo de prescripción. De conformidad con las Reglas de La Haya, la acción debe invocarse en un plazo de un año. Las Reglas de Hamburgo establecen además que la parte declarada responsable de conformidad con las Reglas de Hamburgo dispone de un plazo adicional, después de expirado el plazo de prescripción de dos años, para incoar una acción de repetición contra un tercero que sea responsable ante ella. Las Reglas de La Haya contienen disposiciones equivalentes, que fueron añadidas por el Protocolo de Visby.

JURISDICCION.

Las Reglas de Hamburgo exigen que los procedimientos judiciales o arbitrales se inicien en uno de los lugares especificados en las Reglas. La enumeración de lugares especificados es suficientemente amplia para tener en cuenta las necesidades prácticas del reclamante. Entre los lugares especificados figuran las jurisdicciones siguientes: el establecimiento principal o la residencia habitual del demandado; el lugar de celebración del contrato de transporte, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia; el puerto de carga; el puerto de descarga; y cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte o en el acuerdo de arbitraje. También puede invocarse un procedimiento judicial en una jurisdicción en que haya sido embargado legalmente un buque perteneciente al mismo propietario del buque que efectúa el transporte, sin perjuicio del

derecho del demandado a trasladar la acción a una de las jurisdicciones mencionadas supra. Además, las Reglas de Hamburgo permiten a las partes, después de presentar una reclamación, ponerse de acuerdo para incoar el procedimiento judicial ante cualquier otra jurisdicción; permiten asimismo un acuerdo de este tipo con respecto a los procedimientos de arbitraje siempre que este acuerdo reúna los demás requisitos para su validez. Las Reglas de La Haya no contienen disposiciones con respecto a la jurisdicción.

3.3. LOS TITULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCIAS Y SU RELACION CAUSAL CON EL CONTRATO DE TRANSPORTE.

No hay ninguna obligación contenida en un título de crédito, que no provenga de un hecho jurídico, extrínseco al mismo título, pues toda obligación jurídica que tenga por objeto la prestación de una suma de dinero, o como en este caso la entrega de cosas, es incorporable a un título de crédito, sea cual fuere la fuente de que aquella proceda.

Ese hecho jurídico se conoce como relación fundamental o subyacente, soliendo designarse con el nombre de relación causal, a la cual debemos acudir para dar con la causa de la obligación encerrada en un título de crédito.

Sin embargo, debemos advertir, que estas consideraciones sólo tienen valor en el supuesto de que el suscriptor del título tenga frente a sí al acreedor de la relación fundamental, esto es, cuando los que son partes conforme al título, lo sean al mismo tiempo conforme aquella relación, ya que cuando pasa el título a manos de un tercer poseedor, la relación causal, a la que éste es ajeno, es inoperante en el ámbito de las relaciones surgidas entre ese tercero y el suscriptor del documento; desaparece todo problema en orden a la causa, y la obligación documental se mantiene incontestable, aunque falte o sea ilícita la causa.

Al acuerdo celebrado por las partes de la relación fundamental, para la

creación de un título, se conoce con el nombre de convención ejecutiva, la cual es una convención accesoria respecto de la relación fundamental. Por regla general, la convención ejecutiva forma parte integrante del contenido del negocio fundamental, de suerte que, por lo común, es imposible discernirla como una entidad distinta y segregarla de la relación subyacente, como un nuevo negocio situado entre esa relación y el negocio documental.

Ahora bien, los títulos de crédito pueden circular como documentos de derechos abstractos, es decir, aislados de la causa de la que traen su origen y por la cual se negociaron. Aún en esos casos la emisión o negociación se realiza por una causa concreta (una remesa de mercancías), ya que nadie quiere obligarse sin razones; mas esta causa queda fuera de la obligación, no circula con ella, como sucede con una letra de cambio. Esta intencional separación del título de crédito con respecto a la causa que le dio a luz, protege al acreedor contra las excepciones, complicadas y desconocidas a las veces, que podrán derivarse de la causa, y, por consiguiente, hace del título un instrumento más seguro de crédito.

Sin embargo, por regla general, los títulos de crédito, y por ende las obligaciones que de ellos nacen, están ligadas a la causa que determinó su emisión, y por eso reciben la disciplina de aquel negocio jurídico, de que emergieron. Así el conocimiento de embarque u carta de porte expedidos, son títulos expuestos a las excepciones derivadas del contrato de transporte, de que traen su origen, y estas excepciones pueden reducir y hasta anular de todo el valor del título. Luego entonces, la carta de porte y el conocimiento de embarque son títulos de crédito causales, no abstractos, en los que la letra del documento se complementa e incluso se sustituye por el contrato de transporte que le da nacimiento.

Podría temerse a primera vista que de este modo la causa de la emisión de un título de crédito amenace esencialmente su tranquilidad

circulación, pero no es así, ya que aquella referencia no puede vulnerar el contenido de la obligación, sino dentro de los límites tolerados por el tenor del título, en razón de su índole literal. Recordemos que al respecto el artículo 583 del Código de Comercio, señala que las cartas de porte serán, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que la falsedad y error material en su redacción. Si en la carta de porte o conocimiento de embarque se menciona la recepción de las mercancías, ó que éstas fueron recibidas en mal estado, no podemos oponer que no se recibieron ó que éstas se recibieron en mal estado, no se puede oponer la existencia de tal causa. La índole abstracta de los títulos de crédito y en particular de los documentos de transporte no es, por lo tanto, ni esencial ni connatural al título de crédito.

Como lo señalamos anteriormente, ésta clase de situaciones no surgen tratándose de las relaciones que puedan mediar entre el deudor del título y los terceros que lo adquieran de buena fe. Contra éstos no pueden hacerse valer las excepciones derivadas de la causa, pues conforme con el artículo 8° de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, en el cual se enumeran taxativamente las excepciones y defensas que se pueden oponer contra las acciones derivadas de un título de crédito, y entre ellas señala la fracción XI "*las personales que tenga el demandado contra el actor*". Ahora bien, las excepciones ex causa revisten carácter de personal solamente en aquellos casos en que los sujetos de la relación fundamental son al propio tiempo sujetos de la relación cambiaria, identidad que no es por cierto un fenómeno común y ordinario, ya que el título de crédito, como documento esencialmente de circulación, está destinado a salir de las manos del primer tomador para pasar a las de adquirente sucesivos.

3.4. FORMALIDAD DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

3.4.1. LA FORMA EN LOS CONTRATOS.

El ser humano en todo lo que realiza busca la seguridad, y esa seguridad al buscarse en el campo del Derecho da lugar al principio jurídico de la seguridad jurídica. Los seres humanos se sienten inseguros, cuando sus operaciones quedan sujetas a la simple palabra, sin ningún documento o forma en donde consten de manera fehaciente.

En la celebración de un contrato, las partes buscan dar forma fija a las voluntades, ya que las operaciones verbales pueden tener el resultado posterior de un desconocimiento o negación del acto por cualquiera de los que en él intervinieron, si estima que ya no le conviene sostener su posición inicial.

Por desgracia la época actual, crea para el Derecho un serio conflicto pues por una parte la celeridad jurídica en la "era atómica", es cada vez mayor, y el ansia y deseo de riquezas pecuniarias por la otra, implican el recurrir a todos los medios por ilícitos o inmorales que sean y surge la necesidad de contrarrestarlos por medio de la forma. En la actualidad, el renacimiento o la supervivencia del formalismo obedecen a otros motivos diferentes. Actualmente la forma en los contratos tiene un sentido distinto del que tuvo en el primitivo Derecho Romano. La forma se exige en nuestros días no por que se atribuya a las palabras en sí o a las fórmulas escritas o pronunciadas determinada fuerza propia, sino por otros motivos: interés público en evitar los litigios, dotar de precisión a las obligaciones asumidas y de seguridad a ciertos bienes de mayor importancia, inducir a mayor reflexión a las partes contratantes, ventajas todas éstas que explican la formalidad exigida en la mayor parte de los contratos reglamentados.³⁹

³⁹ Gutiérrez y González, Ernesto, "Derecho de las Obligaciones, Tomo I", Editorial Porrúa, Décima Segunda Edición, Segunda Reimpresión, México, 1999, p. 303.

El consensualismo es la tesis jurídica que pretende que el actor jurídico exista y valga por el mero acuerdo de las voluntades, sin necesidad que éstas se plasmen en documento alguno; basta el solo consentimiento para que el contrato se perfeccione y surta efectos jurídicos plenos. Contrato consensual es aquel que se perfecciona y surte sus plenos efectos de derecho entre las partes y frente a terceros por el solo acuerdo de las voluntades, sin necesidad de que éstas revistan forma alguna hablada o escrita, específica, prevista por la ley.

El formalismo, por el contrario, busca siempre que la voluntad de las partes se fije en un documento, de tal manera que el acto no exista, o no valga o no surta la plenitud de sus efectos, hasta en tanto no se cumpla con una forma precisa de externar la voluntad, que debe marcar la ley. En consecuencia, contrato formal es aquel en el que la voluntad de las partes por exigencia de la ley, debe externarse bajo cierta forma escrita que ella dispone, so pena de nulidad del acto.

El Código Civil aceptó el consensualismo en principio y teóricamente ya que daba rapidez a las operaciones jurídicas, pero consciente de que la falta de forma acarrea la inseguridad jurídica, establece ésta última en algunos casos. En la primera parte del artículo 1832 y 1796, parece declararse consensualista; pero en la segunda se autolimita por el principio de la seguridad⁴⁰, los citados artículos disponen:

Artículo 1832.- En los contratos civiles cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse, sin que para la validez del contrato se requieran formalidades determinadas, fuera de los casos expresamente designados en la ley.

⁴⁰ Sánchez Meda Ram6n, "De los Contratos Civiles", Editorial Porrúa, D6cimo Cuarta Edici6n Actualizada, M6xico, 1995, p. 66.

Artículo 1796.- Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento; excepto aquellos que deben revestir una forma establecida por la ley. Desde que se perfeccionan obligan a los contratantes no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a las consecuencias que, según su naturaleza, son conforme a la buena fe, al uso o a la ley.

3.4.2. LA FORMA EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

La doctrina no considera a la carta de porte como un elemento esencial del contrato de transporte, a la cual otorgan un papel como documento probatorio. Efectivamente, Vázquez del Mercado, manifiesta: "El contrato de transporte se forma sólo con la manifestación de voluntad, sin que se requiera ningún documento escrito. La carta de porte es una práctica que ha perdurado del contrato, cuando éste se celebraba sin que hubiera los medios para avisar al consignatario del envío de la mercancía. Se trata de un documento que no tiene efectos constitutivos, sino sólo como antes dijimos, con efectos probatorios, al grado que de no expedirse el documento de la entrega de la cosa para transportar, que desde luego es lo más normal, se puede expedir con posterioridad. Asimismo, el cargador puede pedir al porteador una copia de la carta de porte, dice el artículo 581 citado. La emisión de la carta de porte es una obligación del porteador, que deriva del propio contrato y que, como dijimos, es un medio de prueba de la existencia y contenido del contrato."⁴¹

Respecto al carácter formal de la carta de porte, el tratadista Rodríguez Rodríguez Joaquín, manifiesta, "... la lectura del artículo 584 del Código citado, que admite toda clase de pruebas en las cuestiones que surjan cuando se hubiesen extraviado las cartas de porte, y, sobre todo, la afirmación establecida en el artículo 585 del mismo cuerpo legal en el sentido

⁴¹ Vázquez del Mercado Oscar, "Contratos Mercantiles", Editorial Porrúa, Séptima Edición, México, 1997, Pp.236-237.

de que la omisión de algunos de los requisitos indicados en el artículo 581, no invalidará la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir sobre las que falten las pruebas relativas, nos permiten afirmar la no esencialidad de la forma para la existencia del contrato y el carácter probatorio de la carta de porte."⁴²

En el presente inciso, empezamos hablar respecto a los argumentos en contra, para dar paso a recurrir los mismos. Efectivamente el contrato de transporte es consensual, más el mismo no se encuentra peleado con la forma. El transporte de carácter civil, que se lleva a cabo ocasionalmente y sin un fin de lucro, no requiere constar en documento alguno, para surtir sus efectos; igual caso resulta en el transporte mercantil, cuando el porteador es una persona física, y no se realiza por una empresa de transporte.

El artículo 583 del Código de Comercio dice que: "los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador, serán las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que surjan sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepción que la falsedad y error material en su redacción."

Cuando el transporte de mercancías se lleva a cabo por una empresa de transporte, es obligación de la misma, extender al cargador la carta de porte a que se refiere el artículo 581 del Código de Comercio, es decir, no es potestativo del porteador, el extender o no la carta de porte al cargador, sino que es una obligación derivada de la ley la expedición de la carta de porte. La siguiente tesis jurisprudencial, guarda relación con el tema que tratamos:

Quinta Epoca
Instancia: Cuarta Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación

⁴² Rodríguez Rodríguez Joaquín, "Derecho Mercantil, Tomo II", Editorial Porrúa, Vigésimoprimera Edición, México, 1994, P. 222.

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

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

En el Servicio Público Federal, el cual como ya vimos, constituye el servicio de transporte público, que se lleva a cabo en caminos de jurisdicción federal, el cual a su vez es regulado por la Ley de Vías Generales de Comunicación, exige que en el momento de la celebración del contrato expida al cargador la carta de porte que ampare los efectos que van a ser transportados y que contenga las condiciones generales del contrato de transporte, dicho artículo dispone:

Art. 66.- En el momento de la contratación del servicio correspondiente, los prestadores de servicios de vías generales de comunicación expedirán a los usuarios, carta de porte, conocimiento de embarque, boleto, factura o documento similar que contenga las condiciones en que se prestará el servicio, de conformidad con lo dispuesto por esta ley y sus reglamentos.

Un aspecto muy importante del artículo anterior, es que establece la obligación del porteador de expedir la carta de porte al momento de la celebración del contrato, y no durante el desarrollo del transporte, que es cuando las mercancías, se encuentran siendo transportadas del punto de recibimiento de la carga al punto de la entrega de la misma. Tal disposición evita bastantes problemas, ya que desde la celebración del contrato se encuentra pactadas las condiciones del mismo, como son el precio o flete, puntos de destino y calidad de las mercancías, etc.

En investigación de campo realizada en la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, pudimos constatar, que en el ciento por ciento de los contratos de transporte que se celebran por empresas y personas físicas que prestan el servicio de transporte en vías generales de comunicación, invariablemente se expide carta de porte por cada viaje que se realiza, ya que la misma carta de porte, además de ser el documento en el que consta el contrato de transporte, constituye el comprobante fiscal que debe emitir el porteador por el servicio que prestan en cumplimiento de las leyes fiscales. Cabe mencionar, que el transporte que se realiza en caminos de jurisdicción federal constituye más del noventa por ciento del volumen de carga que se maneja en todo el país.

Además, el cargador y el porteador podrán hacer constar en la carta de porte cualquier circunstancia relativa al transporte o a la naturaleza y características del envío que estimen pertinentes para el buen fin del transporte. Especialmente hacerse constar si el transporte se realiza a flete pagado o por cobrar y, en su caso, modalidad y momento en que será exigible el pago; cuantía de las indemnizaciones acordadas para el supuesto de incumplimiento de las obligaciones derivadas de la celebración del contrato de transporte; valor declarado de la mercancía; convenios concernientes al seguro de las mercancías.

La carta de porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de las mercancías. A faltas de reservas del transportista, se presumirá que todas sus menciones son correctas.

Como quiera que existe libertad de forma, el contrato puede ser verbal (surgiendo entonces la dificultad de prueba de las condiciones pactadas para el mismo) o escrito, pudiendo utilizarse al efecto la carta de porte. Si el contrato fuera verbal resulta prácticamente imposible acreditar que el mismo se convino antes de que el porteador haya recibido las mercancías en su vehículo, por lo que siempre existe un riesgo de un desistimiento unilateral no justificado por cualquiera de las partes antes de dicho momento, siendo prácticamente imposible exigir responsabilidades en este supuesto; pero incluso después de haberse recibido las mercancías son frecuentes las controversias entre las partes sobre las condiciones de entrega, plazo para la realización del transporte, responsabilidades por las diferentes operaciones de carga y estiba, daños o pérdidas en las mercancías, precio del transporte y otras circunstancias, que la autoridad judicial ha de resolver en función de los hechos declarados por las partes y de lo que resulte de las pruebas que se pudieran aportar, casi siempre incompletas e insuficientes para una adecuada resolución de los asuntos.

3.4.3. LITERALIDAD DE LA CARTA DE PORTE.

Una de las características esenciales de los títulos de crédito es el carácter literal del derecho en él incorporado, la declaración literal estampada en el título, será la pauta y la medida de la obligación del que lo suscribe.

La literalidad implica la exclusión de las convenciones extrañas al documento, que han perdido toda relevancia jurídica. El poseedor, como tal poseedor, es titular del derecho documental, no del nacido de la relación

subyacente, a la que aún puede ser ajeno en lo absoluto por no haber sido nunca sujeto de esa relación. El tercero que adquiere de buena fe un título de crédito, sabe con certeza que el derecho en el documentado no puede limitarse ni modificarse en modo alguno por el suscriptor del título, invocando excepciones que, aunque referidas al contenido objetivo del título, fúndanse en elementos extradocumentales, extraños al mismo título, y que por ende resultan improcedentes. La excepción, para que prospere, ha de apoyarse necesariamente en el contexto literal del documento.

La carta de porte, considera el maestro Felipe de J. Tena⁴³, es un título de crédito que se ve expuesto a elementos foráneos, y que el poseedor de tales títulos se halla expuesto a las excepciones derivadas del negocio jurídico que determinó su emisión, y a ver por lo mismo reducido y hasta anulado su derecho. Estos títulos que Vivante denomina incompletos, en contraposición a los que, por estar del todo desvinculados de su causa y bastarse a sí mismos, el mismo autor, designa con la denominación de completos, son, sin embargo literales, por cuanto las referencias que los ligan a su causa, no pueden vulnerar el contenido de la obligación, si no es dentro de los límites tolerados por el tenor del documento. Las excepciones se fundarán, sí, en causas extrínsecas (que no extrañas) al título, pero reconocibles a través de su contenido. Lo cual basta para que quede a salvo el principio de la literalidad.

Este se funda en la necesidad de garantizar al tercer poseedor del título contra la posibilidad de sufrir cualesquiera modificaciones de su derecho con las que no contaba ni podía contar al adquirirlo, ya por no mencionarse la modificación misma en el texto del documento, ya por no contener éste ninguna referencia expresa a cláusulas que limiten su contenido y eficacia. Opera, pues, la literalidad en beneficio directo del poseedor del título y como

⁴³ De J. Tena, Felipe, "Derecho Mercantil Mexicano", Decimoséptima Edición, Editorial Porrúa, México, 1998, p. 327.

medio indispensable de favorecer su circulación.

3.5. LOS DOCUMENTOS QUE TRAEN APAREJADA EJECUCION

Llamase así la ejecución que se hace en virtud de un acto o instrumento tal cual, sin que haya necesidad de otra formalidad ni de otro título; y así se dice que trae aparejada ejecución el instrumento en virtud del cual se puede provocar, por vía ejecutiva, el embargo y venta de bienes acreedor. La palabra "aparejada" no es más que la traducción de la voz latina parata, y su sentido es que tal instrumento esta pronto o preparado para recibir su ejecución

En nuestra legislación mercantil se establece un trámite de ejecución único para supuestos de diversa naturaleza, tanto en lo que hace al crédito como al título fuente de los mismos. Es así que nos encontramos con que incluye obligaciones exigibles de dar cantidades líquidas de dinero, cosas o valores, o de dar cosas muebles ciertas y determinadas, o de otorgar escritura pública. Y, a su vez, estos diversos tipos de obligaciones pueden estar originadas en títulos valores (creditorios o representativos de mercancías), títulos autocreados (o emanados de acreedor) y actos jurídicos bilaterales con diverso grado de reconocimiento judicial; los que pueden encontrarse instrumentados en documentos privados o públicos.

El artículo 1391 del Código de Comercio, nos señala cuales los documentos que traen aparejada ejecución, al establecer:

"artículo 1391.- El procedimiento ejecutivo tiene lugar cuando la demanda se funda en documento que traiga aparejada ejecución.

Traen aparejada ejecución:

I.- La sentencia ejecutoriada o pasada en autoridad de cosa juzgada y la arbitral que sea inapelable, conforme al artículo 1346, observándose lo dispuesto en el 1348;

II.- Los instrumentos públicos;

III.- La confesión judicial del deudor, según el artículo 1288;

IV.- Los títulos de crédito;

V.- Las pólizas de seguro conforme a la ley de la materia;

VI.- La decisión de los peritos designados en los seguros para fijar el importe del siniestro, observándose lo prescrito en la ley de la materia;

VII.- Las facturas, cuentas corrientes y cualesquiera otros contratos de comercio firmados y reconocidos judicialmente por el deudor;

VIII.- Los demás documentos que por disposición de la ley tienen el carácter de ejecutivos o que por sus características traen aparejada ejecución.

Si bien la norma procesal le otorga a todos estos títulos *presunción de legitimidad* (o abstracción procesal en la terminología de la doctrina italiana), es indudable que en el análisis comparativo de cada uno de ellos contienen originalmente grados de certeza diferente que ameritan el desarrollo de procedimientos con diversos grados de conocimiento y amplitud de prueba. No escapa a cualquier observador atento que no es lo mismo una sentencia judicial resultante de todo un proceso de plena cognición, que un título

autocreado que nace por la voluntad unilateral y omnimoda del pretense acreedor.

El juicio ejecutivo mercantil es el cauce procesal que merecen los créditos documentados en títulos de crédito. Se trata de una protección jurisdiccional singular, instrumental de lo dispuesto en la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito. La eficaz protección del crédito cambiario queda asegurada por el inmediato embargo preventivo que se convierte automáticamente en ejecutivo si el deudor no formula oposición o si ésta es desestimada.

Las características del título, que tiene el carácter de ejecutivo, le dan ventajas sobre otros instrumentos, lo que da lugar a que en la práctica se le utilice con frecuencia. En esa virtud, tratándose de títulos representativos de mercancías, la carta de porte o conocimiento de embarque con que se documenta cumple no sólo una función probatoria, sino que atribuyen un derecho de crédito, para exigir la entrega de las mercancías consignadas en el título. La función representativa, o sea la incorporación del derecho real al documento, estará supeditada a la existencia de las mercancías en poder del creador del título, desaparecerá la función representativa y el titular sólo tendrá derecho de perseguir las mercancías para hacerlas volver al poder del creador del título, o el derecho de crédito para cobrar a este el valor de los bienes amparados por el título. De allí que los títulos de crédito representativos de mercancías, traigan aparejada ejecución en términos de lo previsto por el artículo 1391, fracción IV, del Código de Comercio, sin que se requiera que se acompañen del contrato de transporte que les dio origen.

En el supuesto de fletes por cobrar, o cuando los mismos no son pagados a su origen por el cargador, se debe dar carácter de título ejecutivo a la carta de porte o conocimiento de embarque en la que conste el recibo de las mercancías por el consignatario, más no sólo como documento

representativo de mercancías, sino como documento necesario para exigir el derecho de cobrar el flete pactado, dando así certidumbre jurídica al pago del flete que realiza el transportista.

3.6. CARTA DE PORTE. ¿ES TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCIAS?

La carta de porte en el transporte terrestre ha sido considerada por la doctrina como un título de tradición dudoso. La naturaleza jurídica de la carta de porte siempre ha sido muy discutida por diversos tratadistas, al grado de que la misma no es considerada en el derecho mexicano como un título representativo de mercancías.

Dentro de la doctrina italiana si se consideran como títulos de crédito las cartas de porte, pudiendo citarse, al efecto, al tratadista Ludovico Barassi, quien en su libro "Instituciones de Derecho Civil", Tomo II, página 303, dice lo siguiente: "Título de crédito, en sentido propio, es un documento escrito, destinado a una amplia y fácil circulación, del cual deriva, en favor de su poseedor, el derecho (para cuyo legítimo ejercicio se requiere la tenencia del expresado documento) a exigir una prestación del deudor que lo ha emitido y firmado", en la página 304 agrega: "...los títulos representativos de mercancías atribuyen a su poseedor, además de su derecho a la entrega de las mercancías en él especificadas, la posesión de las mismas y el poder de disponer de ellas mediante la transmisión del título.- De esta forma, la circulación de los títulos substituye a la circulación de las mercancías, como vimos ya al estudiar a los almacenes generales (fe de depósito y resguardo de garantía) y el contrato de transporte."

Históricamente, el documento en cuestión era una verdadera carta dirigida por el remitente al destinatario con el fin de hacerle saber la llegada

de las mercancías, su descripción y las condiciones del contrato, con indicación del precio si había de pagarlo el destinatario. Esta naturaleza suya explica que, inicialmente, fuese el porteador el interesado en reclamar, para descargo suyo, la carta de porte al remitente. Más tarde, se concede también al remitente el derecho a obtener un duplicado suscrito por el porteador, destinado también a servir como medio de prueba contra éste en sustitución del recibo de la mercancía. Esta fase de la evolución es la que refleja nuestro Código de Comercio.⁴⁴

La carta de porte, como ya vimos, es el documento que el porteador extiende al cargador, y que contiene el nombre, apellido y domicilio del cargador y porteador y, en su caso, de la persona a cuya orden vayan dirigidos los efectos, el precio del transporte, la fecha en que se hace la expedición, el lugar de entrega al porteador, el lugar y plazo en que ha de hacerse la entrega al consignatario y la indemnización que haya de abonarse al cargador en caso de retardo, requisitos que marca el artículo 581 del Código de Comercio.

Como argumento en contra de los puntos de vista que no consideran a la carta de porte como título representativo de mercancías, podemos apuntar, que la carta de porte es un título dispositivo de la mercancía y puede ser nominativa, a la orden o al portador. Títulos nominativos son aquellos a favor de una persona determinada y cuyo nombre se consigna en el texto mismo del documento; a la orden, constituyen una estipulación hecha a favor de una persona por designar.

El artículo 582 del Código de Comercio, establece que el tenedor de la carta de porte se subroga en los derechos y obligaciones del cargador, de ahí

⁴⁴ Garrigues, Joaquín, "Curso de Derecho Mercantil", Editorial Porrúa. Séptima Edición. México, 1987, p. 210.

que en el artículo 583 del mismo ordenamiento legal se indique que el documento debe devolverse una vez que se ha cumplido con el contrato, de manera que así se tengan por canceladas las respectivas acciones y obligaciones derivadas del contrato de transporte.

Los artículos 582 y 583 disponen:

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

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

El tratadista Joaquín Garrigues, apunta en su libro: "A más de título de prueba, la carta de porte puede funcionar como título representativo de la mercancía si se extendió en forma transmisible, es decir, a la orden o al portador, como permite el número 3º del artículo 350. El carácter de título de tradición no aparece declarado expresamente en el Código de Comercio". "Pero en la práctica se puede comprobar que las cartas de porte se dan y se reciben efectivamente como títulos representativos de la mercadería a que se refiere."⁴⁵

⁴⁵ Garrigues, Joaquín, Op. Cit., p. 211.

Si la carta de porte es a la orden, su transmisión se efectúa por el endoso de la misma a favor del tercero, transmitiéndose con ello, la posesión del título y los derechos que representa y queda obligado solidariamente, aquel que transmite el documento. El tenedor de la carta es el titular de los derechos derivados del contrato de transporte.

Como la carta de porte no sólo se extiende a nombre del consignatario, sino a la orden de éste o al portador, implica que es un documento que puede circular como representativo de las mercancías transportadas. De esa manera, sin que las mercancías se desplacen por la entrega material de ellas, pueden pasar de un sujeto a otro, con la sola tradición de la carta de porte o bien por cambio de consignatario en la misma. Es una forma de facilitar la circulación de las mercancías durante el viaje, dándole a la carta el valor de documento capaz de otorgar a su tenedor un derecho autónomo para disponer de las mercancías. Estas pueden venderse o darse en garantía, substituyendo entonces, al consignatario por el comprador o acreedor pignoraticio.

Dávalos Mejía, apunta en su libro: "La carta de porte, que pertenece a la categoría de los documentos representativos de mercancías, está claramente emparentada con el conocimiento de embarque, en tanto que se entrega por el transportista, al transportado como prueba del negocio de transporte, y en cuanto que representa las mercancías transportadas (en este caso por vía terrestre y no marítima). La duda procesal de si se tratan o no de títulos de crédito, generada por la inexistencia de reglas legales específicas que determinen si en efecto son títulos cambiarios y, más aún, endosables, hace tiempo suscitó la intervención de nuestro más alto tribunal cuya solución, basada en una interpretación directa y sólida del artículo 5° de la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito, fue muy clara: las cartas de porte si son títulos de crédito porque, sin lugar a dudas, satisfacen los requisitos de la

definición del artículo 5º, pues otorgan a su legítimo poseedor el derecho de exigir la prestación consignada, que es la entrega de la mercancía porteada.”⁴⁶

Aunque la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito no mencione expresamente las cartas de porte entre los títulos que reglamenta, en su artículo 5º, dispone que “son títulos de crédito los documentos necesarios para ejercitar el derecho literal que en ellos se consigna”, y, las cartas de porte satisfacen los requisitos de esa definición, ya que otorgan a su legítimo poseedor el derecho de exigir la prestación (entrega de las mercancías porteadas) que en las mismas se consigna.

Las resoluciones de nuestro más alto Tribunal, respecto al carácter de título de crédito son las siguientes:

Sexta Epoca

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: VII, Cuarta Parte

Página: 91

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

⁴⁶ Dávalos Mejía, L. Felipe Carlos, “Títulos y Contratos de Crédito, Quiebras”, Editorial Harla, Segunda Edición, México, 1992, P. 393.

aplicable el artículo 25 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, y si en ella no se insertan las cláusulas a que se refiere el precepto, si es endosable.

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

Quinta Epoca

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: XXXVI

Página: 1703

CARTAS DE PORTE. Estas cartas, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 582 del código mercantil, pueden ser a favor del consignatario, a la orden de este, o al portador, debiendo extenderse en libros talonarios, y el portador legítimo de la carta, se subroga, por ese solo hecho, en las obligaciones del cargador. las cartas de porte, cuando se extienden por personas o empresas particulares, seguramente tienen el carácter de documentos privados; pero semejante hecho no es por si solo, suficiente, tratándose de un acto meramente mercantil, para estimar que esta regido, por lo que hace a la prueba del mismo, por la disposición general relativa a los documentos privados. las necesidades del comercio exigieron que la ley haya creado distintas clases de documentos con modalidades determinadas, que los hacen separarse de los demás documentos privados. las letras de cambio, libranzas y pagares a la orden, tienen un carácter especial, y constituyen verdaderos títulos de crédito destinados a facilitar las operaciones mercantiles. el artículo 495 del código de comercio, que rige la letra de cambio, es, en cierto modo, similar al 583 del propio ordenamiento, que se refiere a las cartas de porte en contra de las cuales no son admisibles mas excepciones que la de falsedad y la de error material en su redacción. tratándose de la letra de cambio, el artículo 1296 de la ley citada, establece una excepción respecto a la regla general de los documentos privados; pues para la letra no es necesario el reconocimiento, y esa excepción, que de una manera clara y precisa, se consigna con respecto a la letra de cambio, no existe consignada, cuando se trata de la carta de porte. la trascendencia económica de este contrato, el de transporte, da al mismo una importancia tan grande en el comercio de los pueblos, que es, seguramente equiparable, cuando menos, a la importancia que tienen los documentos de crédito, por cuya circunstancia nada extraño es que las leyes mercantiles den a la carta de porte el

carácter mismo excepcional de la letra de cambio, a pesar de que, al tratarse de la prueba, no se consigna de una manera expresa la misma excepción; pues teniendo en cuenta la restricción establecida con respecto a las excepciones únicas que pueden admitirse en contra de las cartas de porte, y en contra de las letras de cambio, tratándose del aceptante, dichas excepciones son: en un caso, falsedad y error materiales en su redacción, y, en el otro, falsedad de la aceptación misma o de la letra. la común excepción de falsedad, significa que ambos documentos, letra de cambio y carta de porte deben considerarse como validos, en tanto no se haga la impugnación de falsedad, pues de no interpretarse así, serian procedentes, a no dudarlo, otras excepciones, tantas cuantas pudieran ser las defensas oponibles. el hecho de que en la carta de porte no se admitan mas excepciones que las de falsedad y error material en su redacción, hacen suponer que la ley ha querido dar a esta clase de documentos la misma importancia, en cuanto a su fuerza probatoria, que la que da a la aceptación de una letra. de todo lo anterior, es de concluirse; que la carga de porte, sin necesidad de reconocimiento alguno, es prueba plena para todas las cuestiones de ejecución y cumplimiento del contrato celebrado entre el cargador y el porteador. mas surge otra cuestión: que fuerza probatoria tiene la carta de porte tratándose del consignatorio este es una persona extraña al contrato; sin embargo, si se da a su orden, por la posesión del titulo, adquiere el derecho al cumplimiento, según la forma y condiciones en el contrato insertas; con mas razón a la letra del documento habrá que atenderse, si se ha extendido al portador, pero entiéndase que se refiere al documento de transporte, sin afectar a otras relaciones jurídicas que puedan existir sobre la misma mercancía, entre remitente y destinatario, por otra parte, el artículo 585 de nuestra ley mercantil, expresa: la omisión de alguna de las circunstancias requeridas en el artículo 581, no invalidara la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir sobre las que falten, las pruebas relativas, disposición que viene a corroborar el valor que, como prueba, corresponde a las cartas de porte, que es, como se ha dicho, el de prueba plena, y contra las cuales no deben oponerse mas excepciones que las de falsedad y error material en su redacción, por todo lo cual, las cartas de porte no deben considerarse, en cuanto al valor probatorio que jurídicamente le corresponde, como los demás documentos mercantiles, sino teniendo el carácter, por la importancia comercial que representan, de documentos privilegiados, semejantes, por este efecto, a las letras de cambio.

Peraza Buenfil Domingo. Pág. 1703 Tomo XXXVI. 16 De Noviembre De 1932. Véase: Tesis Relacionada Con Jurisprudencia 315/85, 4ta. Parte, 3ra. Sala, Civil.

Novena Epoca

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

Tomo: III, Mayo de 1996

Tesis: IX.1o.7 C

Página: 628

EXCEPCIONES EN MATERIA MERCANTIL. OPOSICION DE, EN CONTRA DE TITULOS DE CREDITO. NO ES NECESARIO QUE SE FUNDEN EN PRUEBA DOCUMENTAL.

La excepción de pago, opuesta en contra de un título de crédito, no se encuentra prevista en la fracción VI del artículo 1403 del Código de Comercio, ni por tanto es necesario que se funde en prueba documental, como establece dicho dispositivo. El precepto legal en cuestión, determina que: contra cualquier otro documento mercantil, que traiga aparejada ejecución, son admisibles las excepciones que menciona; pero el numeral, debe interpretarse en concordancia con los diversos 1401 y 1402 de la propia codificación, que le anteceden; el artículo 1401 citado expresa, que si se tratare de títulos de crédito se observará lo dispuesto en el artículo 8o. de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito; mientras que el 1402 mencionado, preceptúa, que tratándose de cartas de porte se atenderá a lo que dispone el artículo 583 del mismo Código de Comercio; por lo tanto resulta, que el artículo 1403 del Código de Comercio, se refiere a las excepciones que se deben oponer, en contra de cualquier documento que traiga aparejada ejecución, distinto de los títulos de crédito y de las cartas de porte. Por otro lado, si la excepción de pago, se hace derivar de un convenio verbal, expreso o tácito, celebrado con el beneficiario del documento, tiene el carácter de excepción personal y por ende, se encuentra prevista en la fracción XI, del artículo 8o., de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, el cual no exige que las excepciones que enumera, se funden en prueba documental.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL NOVENO CIRCUITO.

Amparo directo 30/96. Delfino Jordán Cervantes. 29 de marzo de 1996. Unanimidad de votos. Ponente: Enrique Arizpe Narro. Secretario: Roberto Martín Cordero Carrera.

Sexta Epoca

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: XLIX, Cuarta Parte
Página: 202

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

Amparo directo 3790/60. Autotransportes Progreso, S. A. de C. V. 12 de julio de 1961. Unanimidad de 4 votos. Ponente: Ponente: Mariano Ramírez Vázquez.

Tesis relacionada con jurisprudencia 315/85.

Quinta Epoca
Instancia: Tercera Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: LXIX
Página: 1681

MERCANCIAS, TRANSMISION DE LA POSESION DE, DE UN CONSIGNATARIO A OTRO. De acuerdo con los artículos 590, Fracción V y 600 Fracción IV, del Código de Comercio, el porteador de una mercancía está obligado a entregarla el tenedor de la carta de porte, al que presente el conocimiento respectivo; de lo que se deduce que la ley no exige formalidad alguna para transmitir el título que ampara la posesión de la mercancía en transporte; por lo que si el remitente pone al dorso del conocimiento respectivo, la simple razón de "entréguese", esto basta para que se opere la transmisión de la posesión de la mercancía, que el porteador queda obligado a entregar. ahora bien, la sustitución de consignatario en el contrato de transportes, importa la sustitución de poseedor de la mercancía transportada, por lo que, si en estas condiciones, una mercancía va consignada a una negociación porque se la hubiere endosado el anterior consignatario, y se le priva de esa posesión sin forma alguna de juicio, dentro de un procedimiento en el que no es parte es indudable que se violan en su perjuicio las garantías que consagran los artículos 14 y 16 de nuestra constitución.

Soc. Mercantil "Abarrotes", S. A. Pág. 1681. Tomo LXIX. 30 de julio

de 1941. 5 Votos.

En el proyecto para el nuevo Código de Comercio se da al transporte un tratamiento unitario, con desviaciones específicas para cada uno de las tres clases importantes de transportes: Terrestre, aéreo y marítimo. Para todos los transportes se instituye un sólo título, al que indistintamente se denomina (estableciendo una sinonimia legal) "conocimiento o carta de porte". Todos los conocimientos o cartas de porte que expidan las empresas concesionarias de servicios de transporte tendrán, según el proyecto, la consideración de títulos representativos de las mercancías objeto del transporte. Además expresamente se reglamenta el conocimiento "recibido para embarque".⁴⁷

⁴⁷ Cervantes Ahumada, Raúl, "Títulos y Operaciones de Crédito", Editorial Herrero, México, 1961, p. 28.

CAPÍTULO 4. CREACION DE UN TITULO UNICO REPRESENTATIVO DE MERCANCIAS.

4.1. UTILIDAD DE UN TITULO UNICO. Todo transporte amerita la expedición, por parte del transportista, de un documento que consigne las condiciones en que se prestará el servicio (carta de porte, conocimiento de embarque, boleto, etc.). El uso nacional e internacional ha consagrado el solo empleo de un documento de los anotados anteriormente, sin el otorgamiento de contrato propiamente dicho. Tales documentos son utilizables *distantia loci*, esto es, en lugar diverso del de su expedición, y por cuanto, en razón de lo anterior, se han erigido en título único para reclamar la mercancía y, como consecuencia, para transmitir el derecho de reclamarla al porteador, algunas leyes y diversos tratadistas le atribuyen el carácter de título de crédito, naturalmente dentro de la categoría de títulos representativos de mercancías.

Leyes hay, como el Código de Comercio Colombiano, que si ambages declaran que "la carta de porte y el conocimiento de embarque tendrán el carácter de títulos representativos de las mercancías objeto del transporte" (Art. 767, colocado en el Título III, De los títulos-valores).⁴⁸

En el régimen jurídico argentino del contrato de transporte, se denomina conocimiento de embarque al documento utilizado en el contrato de transporte terrestre de mercancías, y conforme a su naturaleza no sólo sirve de prueba del contrato sino que además es título representativo de las mercancías para el retiro de las mercancías en el lugar de destino por parte del consignatario.

⁴⁸ Díaz Bravo, Arturo, "Contratos Mercantiles", Editorial Harla, Sexta Edición, México, 1997, p. 130.

Como el transporte terrestre es un servicio público que se presta a través de empresas con permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el comercio se viene reconociendo a las cartas de porte del transporte ferroviario o carretero, las mismas funciones que al conocimiento de embarque, y lo mismo sucede en el transporte aéreo.

En el Código actual, el conocimiento de embarque del derecho marítimo se diferencia de la carta de porte del transporte terrestre y del conocimiento del transporte aéreo. A la carta de porte no se le atribuye la categoría de título representativo.

En los ordenamientos tradicionales se acostumbra, como sucede en nuestra legislación reglamentar separadamente los transportes según sea el medio en que se realicen: terrestres, marítimos, ferroviario y aéreos. No hay base técnica para la reglamentación separada, y en ordenamientos modernos como el Código Civil Italiano y el Nuevo Código de Comercio de Guatemala dan al transporte un tratamiento unitario, cualquiera que sea el medio en el que el transporte se realice.

El doctor Cervantes Ahumada señala con motivo del proyecto para un nuevo Código de Comercio que, "En el proyecto para el nuevo Código de Comercio se da al transporte un tratamiento unitario, con desviaciones específicas para cada una de las tres clases importantes de transportes: terrestre, aéreo y marítimo. Para todos los transportes se instituye un sólo título, al que indistintamente se denomina (estableciendo una sinonimia legal) conocimiento carta de porte. Todos los conocimientos o cartas de porte que expidan las empresas concesionarias de servicios de transporte tendrán, según el proyecto, la consideración de títulos representativos de las mercancías objeto del transporte."⁴⁹

⁴⁹ Cervantes Ahumada, Raúl, "Títulos y Operaciones de Crédito", Editorial Herrero, México, 1961, página 28.

Ya no es conveniente sostener la diferenciación tradicional, ya que no hay ninguna razón de carácter práctico para que sea una función y alcance del conocimiento de embarque, y otra la función y alcance de la carta de porte.

Las circunstancias económicas han hecho variar de tal manera la esencia misma del contrato de transporte, que la diferencia entre los diversos documentos como son el conocimiento de embarque y la carta de porte no se justifica. Vemos que en la práctica, al menos en otros países, se usan las cartas de porte del transporte ferroviario, y que los comerciantes dan el mismo alcance que el conocimiento. Es necesario recoger toda esta experiencia y dar un tratamiento unitario a los mismos, y, por lo tanto, para evitar interpretaciones no muy adecuadas, que se debería establecer la sinonimia legal que apuntaba el Doctor Cervantes Ahumada, haciendo que la carta de porte y conocimiento de embarque que además de las mismas características, surtan los mismos efectos, e incluso como ya hemos visto en el conocimiento de embarque se admite el transporte multimodal cubierto por un sólo título, ya que en el tráfico interzonal es muy conveniente evitar la diferencia de documentos y estructura, es decir, un título único que responda a las necesidades del tráfico. Para lograr tal objetivo es necesario la adecuación del marco normativo y avanzar en la homologación de las normas que facilite la interconexión.

Para la creación de un título de crédito único representativo de mercancías, materia de un contrato de transporte, es necesario, que independientemente del medio de conducción, ya sea terrestre, aéreo o marítimo, nos refiramos al título de crédito con una sola denominación, para lo cual consideramos más adecuado la de conocimiento de embarque, en virtud de que el mismo, tiene una mayor tradición jurídica y reconocimiento como título de crédito representativo de mercancías, ya que la transportación

marítima se desarrollo más pronto y con una regulación jurídica más acertada y extensa que la transportación terrestre y aérea.

Asimismo, consideramos su definición como más acertada, pues el conocimiento de embarque es un documento en que el que el transportista reconoce (de allí el nombre de conocimiento), haber recibido a bordo determinadas cosas para su transporte. En cambio, la carta de porte en sus orígenes, era una verdadera carta dirigida por el remitente al destinatario con el fin de hacerle saber la llegada de las mercancías, su descripción y las condiciones del contrato.

No hay razón en nuestra época para mantener separados a la carta de porte y el conocimiento de embarque y no darles un tratamiento unitario, sobre todo si consideramos la utilidad de que tiene en el comercio moderno el uso de un documento único para el transporte multimodal, como veremos en el siguiente apartado.

4.2. TRANSPORTE MULTIMODAL.

4.2.1. ANTECEDENTES. El 24 de mayo de 1980 se adoptó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías en el Segundo periodo de Sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un Convenio sobre Transporte Multimodal internacional de Mercancías, celebrado en Ginebra, Suiza, del 8 al 24 de mayo de 1980.

Para llegar a este acuerdo se requirió de tiempo y de que ocurrieran varios hechos históricos ligados a la combinación del uso de los diversos modos del transporte y a la unitarización de las cargas a través del sistema de contenedores. Por supuesto que desde la más remota antigüedad se

tienen antecedentes del uso de dos o más modos de transporte en el comercio exterior entre dos países, podemos citar algunos ejemplos: la construcción de las pirámides de Egipto, sobre todo las famosas de Keops, Kefrén y Micerinos, debiéndose utilizar la navegación fluvial a través del Río Nilo, la tracción animal y la fuerza del hombre para dar cima a estas maravillas XX siglos antes de Cristo.

En México durante la época de la Colonia, teníamos el ejemplo de la "Nao de China" o "galeón de Filipinas", donde se traían sedas y especias de Oriente hasta Acapulco, y de ahí por tierra hasta Veracruz, para seguir por mar nuevamente hasta Cádiz, desde donde por tierra eran repartidas al resto de España y a la Europa continental; este ejemplo además nos habla del primer puente terrestre existente en nuestro Continente: Acapulco, Veracruz.

Hoy día la combinación de los diversos modos de transporte más usados son: aéreo, carretero, ductos, ferroviarios, fluvial, lacustre y marítimo; y los sistemas de unitarización más empleados en la actualidad son: paletas o bandejas, barcasas o gabarras y contenedores.

No obstante lo anterior, y precisamente en relación con los costos y otros problemas relacionados con el manejo de las cargas, en 1933 se creó la Oficina Internacional del Contenedor (ICB), bajo los auspicios de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) y de la Unión Internacional de los Ferrocarriles, estableciendo su sede en París, Francia.

Sus fines y propósitos son los de contribuir al desarrollo del uso del contenedor otros equipos para el transporte combinado; promueve la investigación técnica para la construcción de contenedores y otros medios de manejo unitarizado de cargas; sugiere medidas administrativas, aduaneras, comerciales y arancelarias para el manejo y facilitación del uso

de los contenedores y finalmente, actúa como centro de documentación e información.

En 1959 ya se reconocía que la contenedorización se estaba convirtiendo en un importante factor del comercio internacional entre diversos países europeos, pues ya existían servicios marítimos de contenedores en el Canal de la Mancha, el Báltico y el Mediterráneo, los cuales operaban muy bien coordinados con los sistemas ferroviarios y carreteros de transporte; además, ya se había iniciado la construcción de buques portacontenedores a gran escala en los astilleros de Europa Occidental.

Para 1965, nuevamente en el seno del UNIDROIT, se aprobó el texto del proyecto definitivo del Convenio sobre el Contrato de Transporte Combinado, tal y como se había dispuesto en el Protocolo del Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, fue entonces cuando se examinaron por primera vez las ventajas y desventajas del uso del sistema de unitarización de las cargas, a la luz del empleo de los diversos modos de transporte para ello, ventajas y desventajas que siguen en la mayoría de los casos teniendo vigencia en la actualidad.

Las ventajas son:

a.- Menor costo de las mercancías para el comprador, por los ahorros que les significan las primas de los seguros, eliminación de raterías, pérdidas y contaminación, entre otras cosas.

b.- Facilitación de cotización de precios libres.

c.- Menos daños a las mercancías en tránsito.

e.- Menos robos.

f.- Reducción de los costos de empaque.

g.- Menor costo de las primas de seguros marítimos y de otros transportes.

h.- Se eliminan las reclamaciones, en gran medida, por la no entrega ó la entrega tardía de las mercancías.

i.- Reduce los requisitos de inventario.

j.- Reduce los requisitos de financiamiento.

k. Reduce los cargos por documentación, etiquetado

l.- Simplifica los procedimientos aduaneros.

m.- Favorece el comercio internacional, al ofrecer seguridad y eliminar muchas complicaciones y trámites del intercambio mundial.

n.- Incrementa la satisfacción del cliente, al recibir su mercancía a tiempo y en buen estado.

o.- Posibilita la consolidación de las cargas.

p.- Elimina la contaminación.

q.- Descentraliza las áreas de trabajo para la carga y descarga de las mercancías, de las de los puntos de trasbordo.

Las grandes naciones marítimas, después de examinar las ventajas y desventajas, llevaron la problemática del uso del contenedor al seno del Comité Marítimo Internacional (CMI), que preparó un proyecto de contrato de transporte combinado de contenedores, manifestando que el uso del contenedor traería consigo el aprovechamiento de todos los modos de transporte, por lo que éstos deberían conminarse adecuadamente para alcanzar la finalidad que se persigue con el uso de estas cajas.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, no ha entrado en vigor internacionalmente. Lo que obligó a la Comisión de Transporte Marítimo de la UNCTAD a solicitar de la Secretaría de la misma, que en estrecha colaboración con las partes comerciales interesadas y los organismos internacionales competentes elaborase algunas disposiciones relativas a los documentos de transporte

multimodal que se basaran en las Reglas de La Haya y en las Reglas de La Haya-Wisby. Es decir, en el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924 y su Protocolo de enmienda el 23 de febrero de 1968. A los que debe añadirse hoy día el Protocolo que los enmendó del 21 de diciembre de 1979.

También se tomaron en cuenta las Reglas Uniformes de la CCI relativas a un documento de transporte combinado, las que habían seguido las "Reglas de Tokio" del CMI y el famoso Proyecto de Convenio CTM. Sistema que se ha seguido a través de diversos documentos de transporte tipo ampliamente utilizados en el medio internacional, como son:

a.- El conocimiento negociable para el transporte combinado (FBL) de la Federación Internacional de Transitarios y Asimilados (FIATA).

b.- El COMBIDOC del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) y de la Asociación Internacional de Armadores (INSA).

Al adoptar tales Reglas, la UNCTAD señaló con toda claridad que serían provisionales, hasta en tanto no entrara en vigor el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transportes Multimodal Internacional del 24 de mayo de 1980, para no dejar de cumplir con lo establecido por la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y Organizaciones Internacionales o entre Organizaciones Internacionales, adoptada en Viena el 21 de marzo de 1986, en el Artículo 18. "Obligación de no frustrar el objeto y el fin de un tratado antes de su entrada en vigor:

"Un Estado o una organización internacional deberá abstenerse de acto en virtud de los cuales se frustren el objeto y el fin de un tratado:

"a) Si ese Estado o esa organización ha firmado el tratado o ha canjeado los instrumentos que constituyen el tratado a reserva de ratificación, de un acto de confirmación formal, de aceptación o de aprobación, mientras ese Estado o esta organización no haya manifestado su intención de no llegar a ser parte en el tratado; o

"b) Si ese Estado o esa organización ha manifestado su consentimiento en obligarse por el tratado, durante el período que preceda a su entrada en vigor y siempre que ésta no se retarde indebidamente".

Tales Reglas UNCTAD-CCI Relativas a los Documentos de Transporte Multimodal fueron aprobadas el 11 de junio de 1991 y entraron en vigor el 1° de enero de 1992, la traducción de tales Reglas al español las realizó el Comité Español de la CCI en 1992.

Sin embargo, esos avances no habían llegado en la misma forma a los países en desarrollo, que se encontraban bastante alejados de tal sistema y sus puertos en gran medida atrasados en esa materia. México no escapa a esa problemática, aún cuando se han hecho grandes esfuerzos, tanto en la adquisición de modernos buques portacontenedores por la empresa marítima Transportación Marítima Mexicana (TMM) y la modernización de algunas terminales portuarias para recibir los contenedores, pudiendo destacar las siguientes: Altamira, Coatzacoalcos, Manzanillo, Salina Cruz y Veracruz.

Por eso al adoptar México el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, promulgándolo en el Diario Oficial de la Federación del 27 de abril de 1982, no hizo sino significar su posición tan importante que tenía durante todos los períodos del GPI, así como de la Conferencia de Plenipotenciarios, pues había ocupado la vocería

del Grupo de los 77, lo que le permitió hacer valer su posición y alzar su voz, como siempre, en favor de los demás países en desarrollo.

No obstante lo anterior, se puede decir con claridad que la adopción del Convenio no tomó por sorpresa a nuestro país, pues se encontraba ya alertado sobre el particular, pues al contrario del Proyecto de Convenio TCM de 1971, que sí nos causó una fuerte impresión por algo que desconocíamos y que se había cocinado muy secretamente por los países altamente desarrollados.

El 29 de junio de 1979, se emitió el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional mediante el Uso de los Contenedores, por el cual se estableció el control que el Estado ejercería sobre los operadores de transporte por el cual se estableció el control que el Estado ejercería sobre los operadores de transporte multimodal (OTM) y sus empresas. Por esta disposición jurídica sólo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podría otorgar las autorizaciones y concesiones necesarias para que las empresas de transporte multimodal puedan operar en nuestro país. Dichas empresas deberían reunir las siguientes características:

1.- Ser constituidas conforme las leyes mexicanas, con cláusula de exclusión de extranjeros en sus estatutos y sus acciones serían siempre nominativas, así como que sus administradores y ejecutivos serían siempre mexicanos.

2.- Que tengan suficiente capacidad técnica, comercial y económica, debiendo demostrarlo con estudios que la acrediten.

Este Reglamento siguió en gran medida muchas de las disposiciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, por lo que podemos considerarlo como la aceptación clara de tal disposición, que como ya vimos ya ratificamos, pero

sobre todo la preparación para su implementación en nuestro territorio nacional.

La apertura comercial de México, iniciada en 1986, evidenció la ineficacia y baja productividad imperante de los puertos mexicanos y dejó al descubierto la incapacidad nacional para proveer servicios de comercio exterior. De 1989 a 1991, el gobierno federal avanzó en la desregulación del transporte terrestre de carga, del transporte multimodal y de los servicios de maniobras en zonas federales, lo que permitió mayor competencia en la provisión de estos servicios, con grandes beneficios para los usuarios.

Con la finalidad de que el operador de transporte multimodal (OTM) extranjero pudiera realizar tales trabajos en nuestro país, el Presidente Carlos Salinas de Gortari emitió un nuevo Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, promulgándolo en el Diario Oficial de la Federación del 7 de julio de 1989. La fórmula fue establecida en el sentido de que el OTM extranjero para actuar tendría que celebrar el contrato de transporte multimodal internacional con empresas navieras mexicanas, desde luego, solicitando autorización para ello a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Artículo 6°, o de lo contrario, se suspenderá la operación de dichos servicios.

El Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional define al operador de transporte multimodal internacional, como la persona moral autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que celebra un contrato de transporte multimodal internacional y que actúa como principal y asume frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento del contrato, siendo responsable de las mercancías desde el momento en que éste o cualquiera de sus representantes o agentes reciban la mercancía del usuario o de sus representantes hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario, en los términos que fijen las leyes aplicables a cada

modo de transporte. El operador de transporte multimodal tiene derecho a ejercitar la acción en vía de regreso en contra de los transportistas unimodales o prestadores de maniobras y servicios conexos en que haya ocurrido el siniestro, en los términos de la legislación aplicable.

4.2.2. MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

Hasta 1993, el marco regulatorio de los puertos se encontraba disperso en leyes y reglamentos, decretos, acuerdos, instructivos y circulares que se basaban principalmente en la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1939 y en la Ley de Navegación y Comercios Marítimos de 1963.

En la nueva Ley de Navegación, del 23 de diciembre de 1993, promulgada en el Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994, se dispuso que a los contratos de transporte multimodal internacional de mercancías se les aplicará en lo conducente, Artículo 98 último párrafo:

a.- El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

b.- Las disposiciones contenidas en el Capítulo II, "Contrato de transporte por agua de mercancías", Título Quinto, "De los contratos de explotación de embarcaciones", lo que nos parece absurdo, ya que en el transporte multimodal puede o no haber transporte por agua.

c.- Lo que disponga el Reglamento respectivo, que necesariamente obligará a emitir un nuevo Reglamento para adecuarlo a la nueva Ley que permite indiscriminadamente la participación de extranjeros en el transporte multimodal internacional de mercancías, pues de los más de tres mil millones de dólares que por concepto de fletes marítimos de comercio

exterior paga el país, la mayor parte de las utilidades han ido a parar a las navieras extranjeras, debido a que la Ley de Navegación permite operaciones de cabotaje y de tráfico de altura a navieras con banderas de conveniencia.

4.2.3. EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS.

Cuando las mercancías a ser transportadas quedan cargo del operador de transportes multimodal, éste debe expedir al cargador el documento de transporte multimodal internacional de mercancías, constituyendo en sí el conocimiento de embarque o carta de porte en el que se consignan el objeto y las condiciones generales del contrato de transporte, en el cual se deben de señalar los siguientes datos:

- a).- La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si fuera el caso, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedido;
- b).- El estado aparente de las mercancías;
- c).- El nombre y el domicilio del establecimiento principal del operador de transporte multimodal internacional;
- d).- El nombre y domicilio del expedidor;
- e).- El nombre del destinatario, si ha sido comunicado por el expedidor;
- f).- El lugar y la fecha en que el expedidor de transporte multimodal internacional tome las mercancías bajo su custodia;
- g).- El lugar de entrega de las mercancías;
- h).- La fecha o el plazo de entrega de las mercancías, si en ello han convenido expresamente las partes;

i).- Una declaración por lo que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no;

jj).- El lugar y fecha de emisión del documento de transporte multimodal internacional de mercancías;

k).- La firma del operador del transporte multimodal internacional o del persona autorizada al efecto por él;

l).- El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;

m).- El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de trasbordo previsto, si se conocen en el momento de emisión del documento de transporte multimodal;

n).- Una declaración en el sentido de que el transporte multimodal internacional contratado, del que hace prueba dicho documento, está sujeto a las disposiciones de la legislación aplicable y en particular a las del presente Reglamento, y

o).- Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal que no se contrapongan a la legislación aplicable.

4.3. PROPUESTA DE REFORMA.

Como toda propuesta de reforma, debe contar con la opinión de los operadores del transporte, con los usuarios, con las organizaciones de usuarios, con las autoridades nacionales e internacionales competentes, y en general con todos los que intervienen en el desarrollo y ejecución del contrato de transporte, a fin de conocer las cuestiones prácticas que se suscitan, sus mayores inquietudes y sus expectativas en el sentido buscado. Lo anterior para que el resultado obtenido tenga posibilidades prácticas de

aplicación, es decir, que tenga cumplimiento posible, y a la vez resulte ventajoso para todos los que intervengan en la transportación.

La propuesta que formulamos consiste en reglamentar de una manera unitaria a los títulos representativos de mercancías objeto de transporte, misma en la cual por supuesto se incluye a la carta de porte terrestre y aérea, a la cual definiremos también como conocimiento de embarque, ya que independientemente del medio de conducción, sea terrestre, aéreo o marítimo, consideramos su definición como más acertada para referirnos a un título de crédito único representativo de mercancías en tránsito.

Es importante hacer notar que el contrato de transporte que se hace constar en cada uno de estos documentos tiene su propio marco normativo, en leyes diversas, como son el Código de Comercio, Ley de Navegación, Ley de Vías Generales de Comunicación, Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, Ley de Aviación Civil; así como en diversos tratados y convenios internacionales entre los cuales podemos citar el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, y la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, normas que es necesario revisar y en su caso homologar, con el fin de que no resulten incompatibles con las disposiciones que rigen los respectivos contratos de transporte terrestre, marítimo y aéreo.

Las modificaciones al marco regulatorio del transporte que proponemos, introduce una nueva sección al Capítulo VI, Título I de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, la cual versará sobre el conocimiento de embarque, para la cual se propone el siguiente articulado:

Capítulo VI, Sección Segunda.
Del Conocimiento de Embarque.

"Artículo 251 A.- El conocimiento de embarque representa las mercancías que son objeto de un contrato de transporte marítimo, terrestre, aéreo ó multimodal.

El conocimiento de embarque tendrán el carácter de título representativo de las mercancías objeto del transporte."

"Artículo 251 B.- Sin perjuicio de lo dispuesto en las normas sobre transporte terrestre, aéreo, marítimo, fluvial y lacustre, el conocimiento de embarque, además de los requisitos señalados en dichas normas, deberá contener:

- I. La mención de ser "Conocimiento de Embarque";
- II. El nombre y domicilio del transportista;
- III. El nombre y domicilio del cargador;
- IV. El nombre y domicilio de la persona a cuyo orden se expide, o la mención del ser título al portador;
- V. El número de orden que le corresponda al título;
- VI. La descripción pormenorizada de las mercancías objeto del transporte, su valor o la estimación de su valor;
- VII. El flete y demás gastos de transporte, y la indicación de si es flete pagado o por cobrar;
- VIII. La mención de los lugares de salida y destino; y
- IX. Los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de las mercancías.
- X. La indicación del medio o medios de transporte."

Tales requisitos, deben constar necesariamente en el conocimiento de embarque, pues de lo contrario, no será considerado título de crédito que trae aparejada ejecución, en virtud de que como se establece en el artículo 14 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, el conocimiento de embarque no surtirá sus efectos previstos por el mismo, cuando no contenga las menciones y requisitos señalados por la ley. Dichos requisitos y menciones forzosas son necesarias, pues la literalidad es un elemento esencial de validez de los títulos de crédito; y el citado numeral 14 de la ley, dispone la obligación de que para considerar un título como tal, es indispensable que el mismo cumpla con todas las exigencias de forma que la misma ley impone, por lo cual deben constar en el cuerpo del documento todo los requisitos que la ley exige, pues la forma constituye su propia sustancia y cuando falta o es defectuosa, el documento carece del valor jurídico que se pretende darle.

"Artículo 251 C.- Si mediare un lapso entre el recibo de las mercancías y su embarque, el título deberá contener, además:

- I. La mención de ser "recibido para embarque";
- II. La indicación del lugar en que habrán de guardarse las mercancías mientras el embarque se realiza; y
- III. El plazo fijado para el embarque."

En lo que respecta a las responsabilidades de los endosantes del conocimiento de embarque, el endosante deberá responder de la existencia de las mercancías en el momento del endoso. Esto significa que en el momento de la entrega del título endosado se transmite al endosatario los riesgos sobre las mercancías amparadas por el título.

"Artículo 251 D.- El endosante responderá de la existencia de las mercancías en el momento del endoso."

“Artículo 251 E.- A el conocimiento de embarque se aplicarán, las normas de esta Ley, en todo aquello que corresponda a su naturaleza y alcances como títulos de crédito y no resulte incompatible con las disposiciones que rigen al contrato de transporte marítimo, terrestre, aéreo ó multimodal.”

Como ya lo señalamos anteriormente, los documentos en que se hacen constar un contrato de transporte, ya sea terrestre, marítimo, aéreo, o una combinación de los mismos, tienen reglas específicas, para cada uno de ellos, sin embargo, el hecho de que existan diversas disposiciones relativas a cada uno de los medios de transporte, no es nugatorio de su carácter como títulos de créditos representativos de mercancías, pues como se desprende de la propuesta formulada, con la misma se busca establecer todo lo relativo a su naturaleza y alcance como títulos de créditos, con la salvedad hecha de las disposiciones expresas que rigen cada uno de los contratos de transporte.

Por lo hace al Código de Comercio, se formulan las siguientes modificaciones y adicciones:

“Artículo 75.- Las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra, aire o por agua...”

Lo anterior resulta necesario, en virtud de que el Código de Comercio, no contempla las empresas de transportes aéreos, limitándose a señalar las empresas de transportes terrestres y marítimos, sin hacer mención de las empresas de transportes aéreos. Una explicación lógica para la ausencia en nuestro Código de Comercio de las empresas de transportes aéreos, es la fecha en que entró en vigor nuestro Código de la materia, época en la que

entonces no existía este medio de transporte, pero que por obvias razones debe ser incluida dentro de las empresas de transporte.

Por lo que hace al Título Décimo, Capítulo I del Código de Comercio, en el cual se regula el contrato mercantil de transporte terrestre, proponemos diversas reformas para darle así al documento en que consta el contrato de transporte terrestre, el carácter de título de crédito representativo de mercancías, para lo cual proponemos como ya vimos, el cambio de denominación de "carta de porte" por "conocimiento de embarque", ya que ésta definición describe más adecuadamente al documento en el que se hace constar al contrato de transporte y que buscamos se defina como un sólo título, independientemente del medio de conducción.

"Artículo 581.- El porteador de mercaderías o efectos deberá extender al cargador un conocimiento de embarque, del que éste podrá pedir una copia. En dicho conocimiento de embarque se expresará:

...

V.- El flete, así como la indicación de ser flete pagado o por cobrar;

...

X.- Número del conocimiento de embarque;

XI.- Los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de las mercancías."

Son tres las modificaciones y adiciones que proponemos para el artículo 581.

Primero, modificar y adicionar la fracción V, cambiando el concepto de precio, por flete, el cual constituye un término más preciso para definir la obligación de pago derivada de un contrato de transporte; así como adicionar la indicación de si es flete pagado o por cobrar, pues el conocimiento de embarque (léase carta de porte) no sólo debe designar el

precio del transporte, sino también la designación del obligado al pago, ya sea el cargador, en el supuesto de porte pagado, o el consignatario, si es flete por cobrar. Esto solucionaría el problema que genera la fracción IV del artículo 595, en la que se establece como una de las obligaciones del consignatario, la de hacer pago al porteador del porte o flete, así como de los demás gastos; lo cual resulta ilógico, teniendo en cuenta que el cargador siempre será parte en la celebración del contrato de transporte y muchas veces el consignatario no, y la ley establece esta obligación a su cargo, cuando lo justo sería que en el caso de no haber convenio expreso al respecto, se debe entender que el transporte se concertó con flete pagado por el cargador.

Luego entonces, si se pacta como condiciones de pago el "flete pagado", debemos adicionar como una de las obligaciones del cargador, previstas en el artículo 588, una séptima fracción en la que se disponga: "VII.- A pagar al porteador, el flete tan pronto se haya concluido el viaje, previa justificación de la entrega de las mercancías, si en el transporte se pacto flete pagado". En el supuesto de ser flete por cobrar, se debe realizar una modificación a la fracción IV del artículo 595, para quedar como sigue: "A pagar al porteador, así como el flete los demás gastos, sin perjuicio de las reclamaciones que hiciere, si en el transporte se pacto flete por cobrar".

Se propone adicionar una fracción X, con el fin de que en el conocimiento de embarque terrestre se señale el número del mismo, con el objeto de facilitar su identificación y circulación. Y por último, se propone adicionar una fracción XI, en que se establezca que el conocimiento de embarque, deberá contener al frente y al reverso del mismo, las condiciones y términos en que las partes se obligan, para que en el supuesto de suscitarse una controversia derivada del cumplimiento del mismo, la misma se resuelva de conformidad con las condiciones y cláusulas contenidas a lo

largo del conocimiento de embarque, obligando así a las partes al cumplimiento de lo expresamente pactado en el documento.

Proponemos una adición al artículo 583 agregando un nuevo inciso entre el tercero y cuarto, en el cual el obligado al pago del transporte ya sea este el cargador o el consignatario, para lo cual el original del conocimiento de embarque en el que conste el recibo de las mercancías por el consignatario que al porteador le entregare, constituya título ejecutivo en contra del obligado al pago del conocimiento de embarque. Lo anterior con el objetivo fundamental de otorgar certidumbre jurídica al pago del flete que realiza el porteador, adicionándose dicho artículo, para quedar como sigue:

"Artículo 583.- Los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador serán los conocimientos de embarque...

...

El original del conocimiento de embarque en el que conste el recibo de las mercancías, constituirá título ejecutivo en contra del consignatario o el cargador en su caso, obligado al pago del conocimiento de embarque."

También es importante, establecer un precedente para que en el momento de contratar, el porteador informe al cargador, de la posibilidad de suscribir un seguro que cubra los daños que los efectos transportables puedan sufrir durante el viaje y hasta su entrega al consignatario, con un límite asegurable hasta el valor de las mercancías, Dicho seguro puede ser contratado por el propio cargador o por el porteador, supuesto en el cual, el costo de dicho seguro tendrá la consideración de gasto de explotación y será, por tanto, repercutible en el precio del transporte. Para tal efecto, consideramos conveniente modificar la fracción IV del artículo 590 del Código de Comercio, en la cual el porteador informará al cargador sobre la opción de que las mercancías viajen aseguradas, para quedar como sigue:

"Art. 590.- El porteador está obligado:

...

IV.- A cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las reciba hasta que las entregue a satisfacción del consignatario. Al recibir las mercancías, deberá informar al porteador la posibilidad de contratar un seguro de transporte que cubra hasta el límite del valor de los efectos transportados."

Esta obligación de *información* a la otra parte contratante, ésta justificada en el hecho de que los cargadores serán, por regla general, particulares, a los cuales se les supone una menor obligación de diligencia en el conocimiento de las normas y reglamentos que rigen el contrato de transporte, razón por la cual el transportista deberá informarle de un aspecto tan importante como es la existencia de una limitación de responsabilidad del porteador en casos de pérdidas o averías de los efectos transportados por vicios de las mercancías, fuerza mayor o casos fortuitos, como son los muy comunes casos de robos, en los cuales generalmente los medios de transporte son recuperados, más no así las mercancías.

Por lo que hace al tema que acabamos de mencionar respecto de la responsabilidad del porteador de responder de los daños causados a los efectos que reciban para su traslado, a no ser que prueben que las pérdidas o averías han provenido de circunstancias excluyentes de su responsabilidad, si el porteador es un permisionario de servicios de autotransporte federal de carga, le son aplicables las normas contenidas en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la que dispone en su artículo 66, fracción V, que cuando no se declare el valor de las mercancías transportadas, fija un tope a la responsabilidad del porteador, a sólo 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal por tonelada o a la parte proporcional que corresponda tratándose de menor peso, lo cual ocasiona un grave perjuicio al cargador, pues dicho monto indemnizatorio es

totalmente ajeno a la realidad económica, ya que este no cubre el monto de mercancía alguna; por lo cual debe eliminarse la fracción en comento, para que el valor de las mercancías a indemnizar se determine a juicio de peritos. Para lograr tal objetivo proponemos adicionar el artículo 80 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, para quedar como sigue:

"Art. 80.-...

Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, el permisionario estará obligado al pago de las pérdidas o averías, con arreglo al precio que a juicios de perito tuvieren las mercancías, en el lugar y día en que debía hacerse la entrega"

Estas son desde nuestro particular punto de vista, las reformas y adiciones necesarias en el marco legal del contrato de transporte, así como lo relacionado con la carta de porte como título representativo de mercancías, con lo cual se busca una homologación del contenido y naturaleza legal de los diversos documentos en el que se hace constar el contrato de transporte, sin importar el medio de conducción ya sea este, terrestre, aéreo, marítimo, o una combinación de estos.

4.4. CONCLUSIONES.

PRIMERA.- Como hemos apuntado a lo largo del presente trabajo, la doctrina mexicana tradicional, no es acorde con la legislación internacional, pues al darle un carácter nugatorio a la carta de porte como título de crédito, sostiene una postura contraria a la corriente internacional, así como a las nuevas legislaciones internacionales, en las cuales ya se regula de una forma unitaria a los documentos representativos de mercancías en tráfico, como son la carta de porte en el transporte terrestre y aéreo; y el conocimiento de embarque en el transporte marítimo, fluvial y lacustre.

Contrario a ese punto de vista, nuestro máximo tribunal en las tesis jurisprudenciales que ha emitido, en las pocas ocasiones que ha tenido oportunidad de analizar la naturaleza jurídica de la carta de porte, ha sostenido que la misma sí constituye un título de crédito representativo de mercancías, similar en sus características y contenido al conocimiento de embarque, pues aquellas satisfacen los requisitos de la definición del artículo 5° de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, ya que otorgan a su legítimo poseedor el derecho de exigir la entrega de las mercancías transportadas.

Aunque la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito no mencione expresamente las cartas de porte entre los títulos que reglamenta, en su artículo 5°, dispone que "son títulos de crédito los documentos necesarios para ejercitar el derecho literal que en ellos se consigna", y, las cartas de porte satisfacen los requisitos de esa definición, ya que otorgan a su legítimo poseedor el derecho de exigir la prestación (entrega de las mercancías porteadas) que en las mismas se consigna.

La carta de porte es un título dispositivo de las mercancías y la misma puede ser nominativa, a la orden o al portador, subrogándose el tenedor de la carta de porte en los derechos y obligaciones del cargador o remitente de las mercancías, constituyendo a su vez un derecho real sobre las mismas a favor del tenedor de la carta de porte, convirtiéndose así en un documento que puede circular como representativo de las mercancías transportadas, facilitando así la circulación de las mercancías, sin necesidad de que las mismas se desplacen materialmente, dándole a la carta de porte un derecho autónomo para disponer de las mercancías.

SEGUNDA.- En la prestación de los servicios de autotransporte de carga, la carta de porte constituye un documento fundamental que tiene diversas aplicaciones para las partes participantes en el contrato de transporte.

Las cartas de porte constituyen el comprobante de recepción de los bienes que se transportan y hace prueba del estado o condiciones en que las mercancías fueron recibidas. La falta de anotaciones de daños o defectos en el embalaje, presume que las mercancías fueron entregadas correctamente al porteador.

La carta de porte, como documento en el cual se hace constar el contrato de transporte, da certeza y seguridad jurídica, pues se señala en forma precisa los derechos y obligaciones a que se sujetan tanto el usuario como el prestador de los servicios de transporte, y su formato y contenido están aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Además, el cargador y el porteador podrán hacer constar en la carta de porte cualquier circunstancia relativa al transporte o a la naturaleza y características del envío que estimen pertinentes para el buen fin del transporte, Para tal

efecto, es necesario incluir como uno de los requisitos de la carta de porte, que en el anverso y reverso de la misma se plasmen las condiciones y términos en que las partes se obligan, para que en el supuesto de presentarse una controversia derivada del cumplimiento del mismo, ésta se resuelva con arreglo a las condiciones y cláusulas contenidas en la carta de porte.

La carta de porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de las mercancías. A faltas de reservas del transportista, se presumirá que todas sus menciones son correctas.

TERCERA.- Es pues, necesario reformar la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, adicionándose una nueva sección a los títulos representativos de mercancías, en el que se encuentren regulados en una forma unitaria la carta de porte y el conocimiento de embarque, como documentos representativos de mercancías en transporte.

El uso nacional e internacional ha consagrado el solo empleo de un documento de los anotados anteriormente, sin el otorgamiento de contrato propiamente dicho, convirtiéndose así en título único para reclamar la mercancía y, como consecuencia, para transmitir el derecho de reclamarla al porteador, dándole así el carácter de título de crédito, naturalmente dentro de la categoría de títulos representativos de mercancías.

Es necesario modificar nuestra legislación, la cual sigue una postura tradicional, al reglamentar separadamente los transportes según sea el medio en que se realicen: terrestres, marítimos y aéreos, sin que existan bases en la actualidad, para su reglamentación separada, incluso cuando en la actualidad existen documentos, que en la actualidad permiten el uso combinado de medios de autotransporte, marítimos y aéreos, documento el

cual mantiene una misma naturaleza jurídica, independiente del medio en que se realice.

Los documentos en que se hacen constar un contrato de transporte, ya sea terrestre, marítimo, aéreo, o una combinación de los mismos, tienen reglas específicas, para cada uno de ellos, sin embargo, el hecho de que existan diversas disposiciones relativas a cada uno de los medios de transporte, no es nugatorio de su carácter como títulos de créditos representativos de mercancías, pues como se desprende de la propuesta formulada, con la misma se busca establecer todo lo relativo a su naturaleza y alcance como títulos de créditos, con la salvedad hecha de las disposiciones expresas que rigen cada uno de los medios de transporte.

Para la creación de un título de crédito único representativo de mercancías, materia de un contrato de transporte, es necesario, que independientemente del medio de conducción, ya sea terrestre, aéreo o marítimo, nos refiramos al título de crédito con una sola denominación, para lo cual consideramos más adecuado la de conocimiento de embarque, en virtud de que el mismo, tiene una mayor tradición jurídica y reconocimiento como título de crédito representativo de mercancías, ya que la transportación marítima se desarrolló más pronto y con una regulación jurídica más acertada y extensa que la transportación terrestre y aérea.

Es necesario pues, regular en una forma conjunta al transporte, sin perjuicio de las regulaciones específicas para cada una de las clases de transporte, pero instituyendo un solo título, con las menciones mínimas que se apuntaron en el presente trabajo, y dándoles la consideración de títulos representativos de las mercancías objeto del transporte, con la misma función y alcances legales.

CUARTA.- Como quiera que existe libertad de forma, el contrato puede ser verbal (surgiendo entonces la dificultad de prueba de las condiciones pactadas para el mismo) o escrito, pudiendo utilizarse al efecto la carta de porte. Si el contrato fuera verbal resulta prácticamente imposible acreditar que el mismo se convino antes de que el porteador haya recibido las mercancías en su vehículo, por lo que siempre existe un riesgo de un desistimiento unilateral no justificado por cualquiera de las partes antes de dicho momento, siendo prácticamente imposible exigir responsabilidades en este supuesto; pero incluso después de haberse recibido las mercancías son frecuentes las controversias entre las partes sobre las condiciones de entrega, plazo para la realización del transporte, responsabilidades por las diferentes operaciones de carga y estiba, daños o pérdidas en las mercancías, precio del transporte y otras circunstancias, que la autoridad judicial ha de resolver en función de los hechos declarados por las partes y de lo que resulte de las pruebas que se pudieran aportar, casi siempre incompletas e insuficientes para una adecuada resolución de los asuntos.

Como ya vimos, en el Servicio Público Federal de Autotransporte de Carga, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y su Reglamento obliga a que todos los autotransportistas de carga expidan por cada embarque, la correspondiente carta de porte debidamente documentada y el porteador debe llevarla consigo durante el tránsito de las mercancías.

Al establecer dicha obligación a cargo del porteador, se da certeza sobre la celebración del contrato de transporte, así como las condiciones generales para la realización del contrato, evitándose así problemas legales y prácticos, pues desde antes de que las mercancías sean transportadas, desde su inicio, ya se encuentran pactadas las condiciones del mismo, como son flete, condiciones de pago, puntos de destino, número y calidad de las mercancías transportadas, etc.

QUINTA.- Asimismo, son necesarias algunas modificaciones y adiciones a nuestro Código de Comercio, al artículo 75 relativo a los actos que la ley reputa actos de comercio, en su fracción VIII, ya que ésta fracción no contempla entre las empresas de transportes de personas o cosas a las empresas de transporte aéreos, existiendo una omisión que consideramos de carácter temporal, dada la longevidad de nuestra legislación mercantil, y a lo relativamente nuevo de este medio de conducción, y que ha sido mantenido al margen su inclusión en tan importante artículo, como acto de comercio que es, nacido de la operación de una empresa de transporte.

SEXTA.- Otra modificación necesaria, es lo relativo al precio del transporte, para el cual consideramos como una adecuada definición la de flete, pues este constituye un término más preciso para definir la obligación de pago derivada de contrato de transporte.

De igual forma, en nuestro Código de Comercio no se prevé, como uno de los requisitos de la carta de porte, que en la misma se indique las condiciones de pago del flete, ya sea este flete pagado o por cobrar, condiciones de pago que deben de ser pactadas libremente por las partes, especificando si el obligado al pago es el cargador o el consignatario.

Ahora bien, si no existe pacto expreso en el contrato respecto a quien es el obligado al pago de la conducción, salvo prueba en contrario, debemos considerar como obligado al pago del flete al cargador, tomando en consideración que el cargador siempre será parte en la celebración del contrato de transporte, más no así el consignatario; existiendo actualmente la obligación de pago a su cargo, cuando lo más lógico y justo es que se tenga que el transporte se concertó con flete pagado por el cargador.

SÉPTIMA.- En el caso de fletes por cobrar, o cuando los mismos no son pagados a su origen por el cargador, se debe dar carácter de título ejecutivo a el conocimiento de embarque en el que conste el recibo de las mercancías por el consignatario, más no sólo como documento representativo de mercancías, sino como documento necesario para exigir el derecho de cobrar el flete pactado, dando así certidumbre jurídica al pago del flete que realiza el transportista.

OCTAVA.- Debemos establecer una obligación para que el transportista informe al cargador al momento de la contratación, la posibilidad de asegurar las mercancías contra los daños que puedan sufrir durante el viaje y hasta su entrega al consignatario. Esto se deriva del hecho de que los usuarios del transporte, por regla general tienen un menor conocimiento de las normas y reglamentos que rigen el contrato de transporte, razón por la cual el transportista deberá informarle de la existencia de límites en su responsabilidad en caso de pérdidas o averías de los efectos transportados.

BIBLIOGRAFIA.

- **BELTRAN MONTIEL, Luis, Curso de Derecho de la Navegación, Editorial Astrea, Argentina, 1992.**
- **BENITO, José Lorenzo De, Manual de Derecho Mercantil, México.**
- **CAMARA, Héctor, Contrato de Transporte de Cosas, Imprenta de la Universidad de Córdoba, Argentina, 1946.**
- **CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA, Manual del Auotransporte de Carga, Segunda Edición, México, 1999.**
- **CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Marítimo, Editorial Herrero, Primera Reimpresión, México, 1989.**
- **CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Mercantil, Editorial Herrero, Segunda Reimpresión, México, 1990.**
- **CERVANTES AHUMADA, Raúl, Títulos y Operaciones de Crédito, Editorial Porrúa, Décimo Cuarta Edición, Segunda Reimpresión, México, 2000.**
- **DAVALOS MEJIA, Carlos Felipe, Títulos y Contratos de Crédito, Editorial Harla, México.**
- **D. J. LOZANO, D. Antonio, Códigos de Comercio Comparados, Imprenta y Encuadernación de A. de J. Lozano, México, 1890.**
- **D. J. TENA, Felipe, Derecho Mercantil Mexicano, Editorial Porrúa, Decimoséptima Edición, México, 1998.**
- **DIAZ BRAVO, Arturo, Contratos Mercantiles, México, Editorial Harla.**
- **DUCHE, Jean, Las Grandes Rutas del Comercio, Segunda Edición, Argentina, 1970.**
- **GARRIGUES, Joaquín, Curso de Derecho Mercantil, Editorial Porrúa, Séptima Edición, México, 1987.**
- **HERNANDEZ IZAL, Santiago, El Flete en el Transporte Marítimo, Librería Bosch, Segunda Edición, España, 1986.**

- **INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS**, Universidad Nacional Autónoma de México, Diccionario Jurídico Mexicano, Editorial Porrúa, Séptima Edición, México, 1994.
- **INSTITUTO PARA LA INTEGRACIÓN DE AMERICA LATINA**, Banco Interamericano de Desarrollo, Proyecto de Ley Uniforme de Títulos Valores para América Latina, 1967.
- **MALVAGNI**, Atilio, Derecho Marítimo, Buenos Aires, Roque Desalma Editor, 1956.
- **MUÑOZ**, Luis, Derecho Mercantil, Tomo II, México.
- **RODRIGUEZ RODRIGUEZ**, Joaquín, Curso de Derecho Mercantil, Tomos I y II, Vigésimo Primera Edición, México, Editorial Porrúa, 1994.
- **SALGADO Y SALGADO**, José Eusebio, El Conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, Primera Edición, México, 1994.
- **SALGADO Y SALGADO**, José Eusebio, Panorama del Derecho Mexicano, Derecho Marítimo, Primera Edición, Editorial Mc Graw Hill, México, 1997.
- **SALGADO Y SALGADO**, José Eusebio, El Fletamento a Tiempo y por Viaje de un Buque, Petróleos Mexicanos, Subdirección Técnica Administrativa, Primera Edición, México, 1989.
- **SALGADO Y SALGADO**, José Eusebio, Legislación y Jurisprudencia Recientes del Derecho Marítimo Mexicano, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
- **SANCHEZ-GAMBORINO**, Francisco José, El Contrato de Transporte Internacional CMR, Editorial Tecnos, Primera Edición, España, 1996.
- **SANCHEZ MEDAL**, Ramón, Contratos Civiles, Editorial Porrúa, Decimotercera Edición, México, 1994.
- **TOGNO**, Francisco, Ferrocarriles, Editorial Electrocamp, España, 1980.
- **VAZQUEZ ARMINIO**, Fernando, Derecho Mercantil, Editorial Porrúa, México, 1977.

- **VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar, Contratos Mercantiles, Editorial Porrúa, Séptima Edición, México, 1997.**

LEGISLACION

- **Código de Comercio.**
- **Código Civil.**
- **Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.**
- **Ley de Vías Generales de Comunicación.**
- **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.**
- **Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.**
- **Ley de Navegación.**
- **Ley de Aviación Civil.**
- **Reglamento de Transporte Multimodal del Mercancías.**
- **Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque.**
- **Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.**
- **Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores.**