

## UNIDAD IX

### EL CONTRATO DE TRANSPORTE

En esta unidad se estudiara el contrato de transporte y sus diversos tipos, haciendo notar sus peculiaridades en materia mercantil realizando una comparación con el contrato de transporte civil.

#### ACTIVIDADES DE APRENDIZAJE

Después de haber realizado una lectura minuciosa de la unidad realice la siguiente actividad:

- Elabore un breve escrito mencionando el concepto del contrato de transporte, la legislación aplicable y la mercantilidad del contrato y su relación.
- Construya un mapa conceptual que incluya las diferentes clasificaciones de los contratos de transporte y las partes que intervienen en el mismo.
- Liste y ejemplifique la terminación del contrato y la prescripción en el transporte.
- Contraste las nociones de contrato civil con el contrato de transporte.

#### Objetivo particular

Explicar la mercantilidad del contrato de transporte, su regulación legal elementos y diversos tipos de contrato, así como sus elementos y características de cada tipo de contrato.

#### CONTENIDOS

- 9.1. Concepto.
- 9.2. Legislación aplicable.
- 9.3. Mercantilidad del contrato.
- 9.4. Clasificación.
  - 9.4.1. Diversas clases de transporte terrestre y partes que en el mismo intervienen.
    - 9.4.1.1. Transporte terrestre de cosas.
    - 9.4.1.2. Concepto.
    - 9.4.1.3. Elementos; personales, reales y formales.
      - 9.4.1.3.1. Obligaciones y derechos de los elementos.
    - 9.4.1.4. Peculiaridades del contrato.
    - 9.4.1.5. Extinción por rescisión.
  - 9.4.2. Transporte de personas.
    - 9.4.2.1. Concepto.
    - 9.4.2.2. Elementos: personales y reales.
      - 9.4.2.2.1. Obligaciones y derechos de las partes.
    - 9.4.2.3. Responsabilidad objetiva y el seguro del viajero.
  - 9.4.3. Carta de porte y billete de pasajeros.
  - 9.4.4. Responsabilidad del porteador.

- 9.5. Terminación del contrato.
- 9.6. La prescripción en el transporte.
- 9.7. Comparación con el contrato civil.

#### Fichas bibliográficas de los documentos

Documento	Ficha
9.A.	DÍAZ Bravo, Arturo, <b>Contratos Mercantiles</b> , 6ª Edición, México, Harla, 1997, Págs. 122-123.
9.B.	VÁSQUEZ del Mercado, Óscar, <b>Contratos Mercantiles</b> , 7ª Edición, México, Porrúa, 1997 Págs. 225-226, 228-229.
9.C.	OLVERA de Luna, Omar, <b>Contratos Mercantiles</b> 2ª Edición, México, Porrúa, 1987, Págs. 322-324.
9.D.	DÍAZ Bravo, Arturo, <b>Contratos Mercantiles</b> , 6ª Edición, México, Harla, 1997, Págs. 125-126.
9.E.	VÁSQUEZ del Mercado, Óscar, <b>Contratos Mercantiles</b> , 7ª Edición, México, Porrúa, 1997, Págs. 230-231.
9.F.	OLVERA de Luna, Omar, <b>Contratos Mercantiles</b> , 2ª Edición, México, Porrúa, 1987, Págs. 125.
9.G.	DÍAZ Bravo, Arturo, <b>Contratos Mercantiles</b> , 6ª Edición, México, Harla, 1997, Págs. 125 - 129.
9.H.	VÁSQUEZ del Mercado, Óscar, <b>Contratos Mercantiles</b> , 7ª Edición, México, Porrúa, 1997, Págs.: 244,245.
9.I.	DÍAZ Bravo, Arturo, <b>Contratos Mercantiles</b> , 6ª. Edición, México, Harla, 1997. Págs.:126 - 127.
9.J.	VÁSQUEZ del Mercado, Óscar,

	<b>Contratos Mercantiles,</b> 7º. Edición, México, Porrúa, 1997 Págs.: 247,248
9.K.	CASTRILLON y Luna, Víctor M., <b>Contratos Mercantiles,</b> 2 Edición, México, Porrúa, 2003. Págs. 233.
9.L.	DÍAZ Bravo, Arturo, <b>Contratos Mercantiles,</b> 6ª Edición, México, Harla, 1997, Págs. 126 - 127.

### 9.1 Concepto.

### 9.2. Legislación aplicable.

9.A.	DÍAZ Bravo, Arturo, <b>Contratos Mercantiles,</b> 6ª Edición, México, Harla, 1997, Págs. 121,122-123.
------	--

## 98 CONCEPTO Y MERCANTILIDAD

[...] Varios conceptos de transporte consigna la legislación mexicana, bien que, como era de suponerse, todos ellos coinciden en lo sustancial; he aquí el contenido en el C. Civ. (art. 2646): "El contrato por el cual alguno se obliga a transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes por tierra, por agua o por aire a personas, animales, mercaderías o cualquiera *[sic]* otros objetos. . ."; literalmente entendido, tal texto configuraría el contrato como unilateral, pues nada dice de la obligación que reporta el viajero o el cargador de pagar una contraprestación -el *pasaje*, porte o flete-, que sólo de modo incidental se menciona entre las indicaciones que debe contener la *carta de porte* (art. 2656).

Por su parte, la *LN*, con referencia al transporte de carga, se expresa así (art. 98): "se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquél en virtud del cual la empresa naviera ó el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancías de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario", cuando de personas se trata, en cambio (art. 106), ". . . la empresa naviera o el operador se obliga a transportar, en un trayecto previamente definido, a una persona, previo pago de una tarifa".

A su vez, la *Ley de Aviación Civil* define el contrato de transporte de personas como". . . el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo de un punto de origen a uno de destino, contra el

pago de un precio." (Art. 49); el mismo concepto, referido a las mercaderías se vierten en el art. 55.

A mi modo de ver, pues, los únicos elementos que deben concurrir al concepto de nuestro contrato

- La obligación, por parte *del porteador*, de transportar una persona o cosa, y
- La obligación de *la contraparte* de pagar el precio del transporte.

Opinan que el contrato es consensual, que el precio es elemento esencial y que la entrega de la mercancía por parte del cargador no es un elemento constitutivo del contrato -con todo lo cual coincido-, Garrigues, Cervantes Ahumada y Gheresi.<sup>4</sup>

Por cuanto a la mercantilidad del contrato, como corolario de lo dicho hay que convenir en la práctica inexistencia actual de contratos civiles de transporte: cuéntense los transportes por tierra, agua o aire, de personas o de cosas, en los que el porteador no sea un empresario -persona física o moral- y las cosas transportadas no sean mercaderías, o efectos de comercio (art. 576, C. Com.). Añádase a lo anterior el carácter comercial de "las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua. . ." (art. 75-VIII, que por la obvia razón de la época de su expedición, no incluye los transportes por aire). [...]

## 97 RÉGIMEN LEGAL DEL CONTRATO MERCANTIL DE TRANSPORTE

[...] Por otra parte, el C. Com. *pretende* regular dos manifestaciones del transporte, el terrestre de personas y de carga, de los cuales predica la mercantilidad cuando recaen sobre mercadería o efectos de comercio o cuando el porteador sea comerciante o, de modo habitual, efectúe transportes para el público; de ninguno de ellos suministra concepto alguno (art.576).

Y digo que el C. Com. *pretende* regular esta materia por cuanto, como más adelante se verá (*infra* 99), en realidad el transporte terrestre, en todas sus manifestaciones, aparece regulado en otras disposiciones legales, reglamentarias y hasta administrativas.

A su vez, la *Ley de Navegación (LN, DO 4 ene. 1994)* consigna el régimen legal de las materias administrativa y comercial de la navegación marítima.

Una ley más, la *LVGC*, contiene disposiciones aplicables a todo tipo de transporte de personas y de carga, pero cabe advertir que algunas de las respectivas disposiciones han quedado derogadas por leyes que, ulteriormente, han venido a regular las diversas

<sup>4</sup> GARRIGUES, Joaquín, *Curso de derecho mercantil*, 4a. ed., I, pp. 260-263; CERVANTES AHUMADA, Raúl, *Derecho mercantil*, 4a. ed., México, 1982, p. 556; GHERSI, Carlos Alberto, *Contratos civiles y comerciales*, t. II, 2a. ed., Astrea, Buenos Aires, 1992, p. 235.

manifestaciones del transporte, que más adelante se mencionarán, así como por la ya citada *LN*; y aunque nada dice en cuanto a la naturaleza civil o mercantil de estas operaciones- tema que abordaré más adelante-, un claro indicio de su proclividad lo suministra el hecho de que en su art 4º. prescribe que las controversias que se susciten sobre interpretación de las concesiones y de los contratos respectivos deben decidirse, a falta de disposiciones de ella "por los preceptos del Código de Comercio", y, en un siguiente rango de inferioridad supletoria, coloca el *C. Cív.* En cuanto al transporte aéreo, la reciente *Ley de Aviación Civil (LAC, DO 12 may. 1995)* regula sus manifestaciones contractuales.

Jurisprudencia: Aunque el art. 5º., LVGC, confiere sólo a los tribunales federales competencia para dirimir las contiendas de orden civil en que sea parte una empresa de vías generales de comunicación, la Tercera Sala de jueces y tribunales del orden común, por así establecerlo el art. 104, CPEUM, para los casos en que hayan de aplicarse leyes federales y sólo se efectúen intereses particulares. (Competencia civil 9/80, suscitada entre el Juez del Distrito del Estado de Durango y el Segundo del Ramo Civil de la ciudad de Durango, resuelta el 8 ago. 1980).[...]

### 9.3. Mercantilidad del contrato.

### 9.4. Clasificación.

9.B.	VÁSQUEZ del Mercado, Óscar, <b>Contratos Mercantiles,</b> 7ª Edición, México, Porrúa, 1997 Págs. 225-226, 228-229.
------	---

## 3. MERCANTILIDAD

[...] 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.*

Sin embargo, lo que en realidad da el carácter de mercantil al *contrato de transporte* es la presencia de una empresa. Lo que efectivamente hace aparecer el carácter mercantil del transporte, es la presencia de un sujeto económico típico, el empresario, y la realización de actos en masa. El artículo 75, fracción VII del Código de Comercio, que declara actos de comercio las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua y las empresas de turismo.

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, fracción VIII, del propio Código de Comercio, que señala que es acto de comercio la empresa de transporte de personas o cosas por tierra o por agua, y así evitar la

confusión que se presenta con, el artículo 2646 del Código Civil, el cual, como el artículo 576, fracción I del Código de Comercio, al conceptuar el contrato de transporte, también hace referencia a las mercaderías, como elemento objeto de transportación.

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.<sup>3</sup> El contrato de transportes acto de comercio cuando constituye un acto de empresa.<sup>4</sup>

La participación de un comerciante como 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, a 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, o más bien resulta difícil considerarlo, como no, relacionado con la actividad del comerciante y en consecuencia, se entiende de naturaleza mercantil. [...]

## 1. CONSIDERACIÓN GENERAL

[...] El auge de la producción en todos los campos y la necesidad de mover las materias primas o los bienes producidos de un lugar a otro y, como consecuencia el desarrollo del transporte, hacen que el contrato de transporte se coloque como uno de los contratos de más uso en el comercio actual y su práctica sea motivo de la creación de empresas poderosas.

El transporte tiene carácter local e internacional, es decir, se practica bajo el imperio las leyes nacionales y de disposiciones aceptadas intencionalmente.

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

<sup>3</sup> Joaquín Rodríguez Rodríguez, op. cit., p. 240, en relación con la fracción 1 artículo 576 del Código de Comercio, dice que es inútil el criterio. objetivo, porque ponerlo en contraste con el artículo 2646 nos encontramos con que éste califica civiles los contratos de transporte cuando los objetos transportados sean mercaderías, si no constituyen un contrato mercantil; pero de este modo tenemos que el transporte de mercancías será civil cuando no sea mercantil y como no hay norma alguna para calificarlo como mercantil, llegamos a la conclusión de que con arreglo a este criterio no hay posibilidad de distinción alguna; Rodrigo Uria, op. cit. p. 504, al estudiar los elementos del contrato en relación al sujeto dice que el porteador; es el empresario que asume directamente la obligación de realizar el transporte; Joaquín Garrigues, op. cit., p. 203) J. George Ripert, op. cit., p. 131, el transporte *es hoy objeto* de empresas comerciales constituidas en forma, de poderosas sociedades.

<sup>4</sup> Alberto Asquini, Del contratto di trasporto, Il codice di commercio commentato, Torino, 1935, p.79; Tullio Ascarelli, op. cit., p.402, dice que el contrato constituye un acto de comercio para el porteador, cuando éste tiene establecida una empresa de transportes; lo constituye para el cargador, cuando es conexas a otro acto de comercio o a su establecimiento comercial; Jorge Barrera Graf, op.cit., p.10 y 126.

En cuanto al transporte marítimo, los problemas que requieren soluciones internacionales han sido tratados por conferencias entre los representantes de los países marítimos importantes, habiendo establecido convenciones.<sup>1</sup>

Con relación al transporte por tierra, esto es, por ferrocarril o por carretera, aún cuando los problemas legales relativos a este medio de transporte no son tan complicados, se ha organizado la colaboración internacional, donde la necesidad del transporte a través de las fronteras nacionales se ha hecho notoria. Los países acuerdan y regulan el tránsito y por convenios bilaterales cooperan entre sí en materia técnica y en otros diversos aspectos.

Como los medios de transporte son diversos, a cada modo de transporte corresponden normas particulares, de tal suerte que nos encontramos con normas aplicables al transporte terrestre, marítimo y aéreo. Nos ocuparemos solamente del transporte objeto del Código de Comercio, esto es, el terrestre, dejando a un lado el transporte aéreo y marítimo, que tienen reglas muy particulares y se estudian por separado.

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

La aplicación de las disposiciones sobre transportes, contenidas en las leyes de carácter administrativo, entre nosotros, Ley de Vías Generales de Comunicación, sólo tiene acción en los contratos que se realizan respecto de transportes que se efectúan en vías generales de comunicación, pero la relación jurídica entre quien transporta y el usuario es de naturaleza privada, el vínculo que se establece queda sometido al derecho mercantil.<sup>2</sup>

#### 9.4.1. Diversas clases de transporte terrestre y partes que en el mismo intervienen.

9.C. OLVERA de Luna, Omar,  
**Contratos Mercantiles**  
2ª Edición, México, Porrúa, 1987,

<sup>1</sup> Max Sorensen, *Manual de derecho internacional público*, México, 1978, p. 590; en cuanto a las convenciones del transporte marítimo, véase también Raúl Cervantes Ahumada, *Derecho marítimo*, México; Omar Olvera de Luna, *op. cit.*; Mario Sarragnini, *Corso di diritto della navigazione marittima ed aerea*, Piacenza, 1970, p. 573; Juliene le Clere, *Avaries communes avaries particulaires et manquantes*, París, 1957; p. 19.

<sup>2</sup> Joaquín Rodríguez Rodríguez, *op. cit.*; p. 236; Emilio Langle y Rubio, *op. cit.*, p.468; Mario Lannuzzi, *Del trasporto*, Bologna, 1970, p. 55, dice que en el ámbito de transportes terrestre, aéreo y de la navegación interna, el ejercicio de servicio de línea es decir, con itinerario y periodicidad prefijada, se considera por el ordenamiento jurídico, como un servicio público y como tal, se ejerce bajo el régimen de concesión administrativa, cuando no se efectúa por el Estado u otro entre público. La disciplina de la relación que se establece, por el acto de concesión, entre el Estado o entre el público y el sujeto concesionario, es naturalmente extraña a la disciplina de contrato de transporte; Fernando Sánchez Calero, *op. cit.*, p. 501.

#### [...] B) DIVERSAS CLASES DE TRANSPORTES TERRESTRES

Según lo transportado, este contrato puede ser:

- De personas,
- De mercancías,
- De documentos.

Según el medio utilizado para el transporte, puede ser:

- Ferroviario,
- Caminero.

Por el volumen transportado, podría clasificarse como:

- Masivo,
- Parcial,
- Particular.

Por el carácter del porteador, el transporte es:

- Público,
- Privado.

Por la extensión del transporte, el servicio puede ser:

- Urbano,
- Rural,
- Mixto.

#### C) CONTENIDO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE, Y PARTES QUE EN EL MISMO INTERVIENEN

Los elementos personales del contrato, son de diferenciarse con claridad:

1. Porteador, que es la persona física o moral que acepta la obligación de realizar el transporte, por sus propios medios, o explotando la transportación pública.
2. Cargador, que es la persona física o moral que entrega la carga a transportar.
3. Y el consignatario, persona o empresa a quien deberá ser entregada la carga transportada.

Porte es el término con que se designa la cantidad que está en juego como pago, en el contrato que nos ocupa. Y es carta de porte, el título representativo de la mercancía, aunque independiente del contrato relativo, además de constituir la prueba básica respecto a las obligaciones que adquiere al contratar, tanto porteador como remitente o cargador.

Por ello, contiene generalmente:

- Nombre y domicilio de porteador, cargador y consignatario.
- Reconocimiento escrito de las obligaciones de las partes.
- Descripción de lo porteador, cuando de mercancías o efectos se trate.
- Condiciones del servicio, tales como: precio, tiempo, riesgos del transporte, garantías de entrega, seguros relativos, etc.

Ahora bien, en general podemos señalar como obligaciones de las partes en el contrato de transporte terrestre, las siguientes.

A cargo del remitente, pagar el precio convenido por el servicio solicitado; precio que ha de consistir en dinero, cuya cuantía se suele determinar por la distancia o alzado, recibiendo el nombre de porte pagado, cuando se reclama por parte del porteador al momento de celebrar el contrato; o porte debido, si ha de pagarse por el destinatario en el acto mismo de recibir la remesa.

Además, perfeccionado el contrato por el consentimiento de las partes, tiene también el remitente la obligación de entregar los efectos en el lugar y momento convenidos, y según las condiciones de empaque, presentación, etc., que señale el porteador o el uso generalizado; declarar su género, calidad, material, valor, etc., sin falsedad y a satisfacción del porteador.

A cargo del prestador del servicio de transporte, estarán estas obligaciones:

En el momento de la entrega de las mercancías: recibirlas y custodiarlas.

Durante el transporte: custodiar lo porteado con la diligencia que se haya pactado o la que señalan los usos técnicos; transportadas a través del itinerario fijado de antemano, salvo que lo impida causa de fuerza mayor; hacerlas llegar a su destino en el tiempo pactado, y cumplir con cualquier formalidad administrativa que le fuere inherente, tal como revisiones fiscales, aduaneras, de salubridad pública, etc.

Y desde la arribada de las mercancías a la plaza de destino: entregar lo porteado al destinatario prefijado, en el mismo estado en que a su vez le fueron confiadas, o hacer depósito judicial de las mercancías si tal destinatario fuere inexistente u omiso en la aceptación de la remesa.

Cuando se trata de transporte de personas, el billete o boleto que el porteador entrega, es el elemento probatorio de la obligación de éste, y suele expedirse en forma anónima. Obviamente en el contrato de transporte de personas, la obligación de custodia por parte del porteador, desaparece, aunque no estas otras obligaciones:

Transportar al viajero a través del itinerario fijado; en el plazo o tiempo convenidos y con la asignación previa de una plaza en el vehículo, de la clase, categoría y condiciones pactadas; transportar al propio tiempo el equipaje del viajante, también en las condiciones de seguridad, higiene y condiciones generales que los usos y costumbres señalen.

Por parte del viajero, su obligación fundamental es pagar el precio del transporte, y guardar la compostura y conducta adecuadas dentro del vehículo transportador.

La responsabilidad sobre la vida y seguridad física en general del viajante, y a cargo

del porteador, se regula por reglamentos especiales y por la Ley Civil vigente. [...]

#### 9.4.1.1. Transporte terrestre de cosas.

#### 9.4.1.2. Concepto.

9.D.	DÍAZ Bravo, Arturo, <b>Contratos Mercantiles</b> , 6ª Edición, México, Harla, 1997, Págs. 125-126.
------	---

### [...] 101 OTROS DERECHOS, RESPONSABILIDADES Y OBLIGACIONES EN EL TRANSPORTE TERRESTRE

Ahora con específica referencia al transporte terrestre, destacan por su importancia las siguientes previsiones legales:

- a) Por lo que hace al transporte de carga, la responsabilidad de los permisionarios por las pérdidas y daños que sufran los objetos transportados, desde el momento en que reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario, salvo en los siguientes casos: vicios propios de la carga o embalaje inadecuado; deterioro o daño parcial o total de la carga, por razón de su propia naturaleza; transporte de la carga, a petición escrita del remitente, en vehículos descubiertos, a pesar de que, por su naturaleza, debería transportarse en vehículos cerrados o cubiertos; falsas declaraciones o instrucciones del cargador, consignatario o destinatario, o del titular de la carta de porte; no declaración del valor de la mercancía, en cuyo caso la responsabilidad quedará limitada al equivalente a quince días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada, o la parte proporcional cuando se trate de embarques de menor peso (art. 66, *LCPAF*); es posible, sin embargo, que el porteador asuma la responsabilidad de pérdidas o daños derivados de caso fortuito o fuerza mayor, para lo cual el usuario deberá declarar el valor respectivo y cubrir un cargo adicional (art. 67, *LCPAF*);
- b) En el transporte de personas, los siguientes derechos del pasajero: conservar en su poder ciertos bultos que no ocasionen molestias a los demás pasajeros ni pongan en riesgo la seguridad del transporte; que se le admita, en concepto de equipaje y libre de porte, un máximo de veinticinco kilogramos; obtener el reembolso del importe de su boleto en caso de que la partida del medio de transporte se retrase más de dos horas (art. 29, *RAFSA*), y
- c) Ningún porteador de carga puede limitar sus responsabilidades como tal, sino en los siguientes casos:
  - 1) Cuando esté autorizado a cobrar una tarifa más baja que la ordinaria, y siempre que el usuario del servicio pueda optar libremente por una u otra (art. 690, *LVGC*);
  - 2) Cuando las condiciones convenidas para el transporte, la naturaleza de la mercancía o los descuidos u omisiones del cargador o del consignatario

permitan considerar que el transporte se realiza en condiciones que se apartan de las normales (art. 71), y

- 3) En caso de que el remitente declare una mercancía que cause un flete inferior a la realmente embarcada, bien una mercancía diferente y de valor superior a la entregada (art. 72).

Jurisprudencia: No cabe duda –según criterio jurisprudencial de la Tercera Sala de la SCJN- de que los autobuses destinados al servicio de transporte de pasajeros son instrumentos peligrosos por la velocidad que desarrollan; por tanto, el daño que lleguen a causar, y la consiguiente responsabilidad no pueden tener por base el contrato de transporte, sino lo dispuesto por el art. 127, LVGC y los arts. 1913, 1915 y ss., C. Civ.

Con referencia concreta a los daños a pasajeros, el propio órgano jurisdiccional dejó sentado, también con carácter jurisprudencial, que tales daños no pueden reclamarse mediante la acción derivada de incumplimiento del contrato de transporte, sino en ejercicio de la acción extracontractual de responsabilidad objetiva.

Finalmente, la misma autoridad ha establecido que a la empresa porteadora de carga le corresponde justificar en juicio que los daños o pérdidas de la mercancía transportadora se debieron a caso fortuito o a fuerza mayor, sin que baste demostrar la ocurrencia de un accidente al vehículo que la transportaba.<sup>5</sup> [...]

#### 9.4.1.3. Elementos personales, reales y formales.

9.E.	VÁSQUEZ del Mercado, Óscar, <b>Contratos Mercantiles,</b> 7ª Edición, México, Porrúa, 1997, Págs. 230-231.
------	---

### 6. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

[...] Como mencionamos anteriormente, el transporte puede ser de cosas o personas. Veamos primero el transporte de cosas.

En virtud del contrato de transporte, un sujeto, el porteador, se obliga a transportar, o hacer transportar las cosas por cuenta de otro sujeto, el cargador, de un lugar a otro a

<sup>5</sup> *Apéndice de jurisprudencia de 1917 a 1965 del Semanario Judicial de la Federación*, Tercera Sala, cuarta parte, México, pp. 976-977 y 1160.

cambio de un precio por el transporte.

Las mercancías deben ser entregadas al final del transporte al mismo cargador o a un tercero que se les designa consignatario. [...]

### 10. CARGADOR

[...] Quien solicita al porteador el transporte, se llama cargador y constituye el segundo de los elementos personales del contrato. A nombre propio celebra el contrato, sin que importe si es o no propietario de las mercancías.

Para los 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 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. Esto implica que a pesar de que el comisionista obra por cuenta del comitente, el contrato de transporte lo hace a su nombre.

También el contrato puede celebrarse por medio de representante, en cuyo caso el cargador es el representado. Los efectos del cato que implica el acto material de la celebración del contrato y la entrega de la mercancía, recaen exclusivamente en el cargador<sup>10</sup>.

### 8. ELEMENTOS DEL CONTRATO

[...] Los elementos del contrato de transporte .son tres: I. Personales; II. Reales; y, III. Formales.

Los elementos personales ya los señalamos. Uno de ellos es la persona que se compromete y responsabiliza de la realización del contrato, se llama porteador. El artículo 577 del Código de Comercio indica quien es tal. El porteador asume la obligación de transportar los objetos utilizando medios propios, aunque si bien, la ley le permite estipular con otros la conducción de las mercancías, en cuyo caso conserva tal carácter respecto de la persona con quien haya contratado primero y toma el carácter de cargador con relación a la segunda.

. Como el porteador asume las obligaciones y responsabilidades derivadas del

<sup>10</sup> Alberto Asquini, op. cit., p. 103 Giuseppe Ferri, Manuale, p. 658, conceptúa al cargador (Mittente) como aquel que requiere el transporte y efectúa la entrega de la carga al porteador y más precisamente aquél en cuyo nombre el transporte es solicitado y la entrega efectuada; Rodríguez Rodríguez, op. cit., p. 246; Joaquín Garrigues, Curso, p.206, dice que remitente o porteadores la persona que a su propio nombre solicita el transporte.

contrato en caso de que el transporte lo realice con el auxilio de otros, o por sus dependientes; en igual forma sobre él repercutan económica y jurídicamente los riesgos del cumplimiento de la obligación de transportar.<sup>8</sup>

El porteador puede ser bien, una persona física o bien una persona colectiva, ambas de naturaleza privada. También lo puede ser, y es el caso del monopolio de autoridad, el Gobierno Federal, Estatal o Municipal, o cualquier otro ente público.

## 11. CONSIGNATARIO

El consignatario, llamado también destinatario es aquel que al término del viaje recibe la mercancía. Lo designa el cargador y su nombre aparece en la carta de porte. El artículo 581, en la fracción III, indica que en la carta de porte que expida el portador se expresará 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.

En el curso del viaje puede cambiarse al consignatario, si se diere con oportunidad la orden respectiva al porteador, a efecto de que entregue la mercancía al nuevo destinatario, dice la fracción I del artículo 589 del Código de Comercio

No es una necesidad designar un destinatario distinto al propio cargador, pues éste puede hacer que la mercancía le sea consignada a él mismo, en cuyo caso a él le será entregada en los términos que se estipulen en el contrato. Sin embargo, es más común que se consigne a un tercero que frecuentemente resulta ser el sujeto comerciante con quien tiene relación el cargador.

A pesar de que en el contrato se haga mención a un consignatario, éste no es parte del mismo, es un tercero, en su caso, beneficiario del contrato, en base al cual adquiere el derecho de reclamar y recibir la mercancía transportada<sup>11</sup> no es parte, decimos, porque no interviene en la celebración del mismo, aun cuando después reciba la mercancía. Prueba de que no es parte y por lo mismo no adquiere de inmediato derechos derivados

<sup>8</sup> Alberto Asquini, op. cit., p.86; Joaquín Rodríguez Rodríguez, op. cit., p.245 Rodrigo Uria, op. cit., p.505; Francesco Messineo, Manuale, III, p. 213.

<sup>11</sup> Giuseppe Valeri, op. cit., p. 198, dice que frecuentemente se menciona en el contrato un destinatario, persona diversa del cargador y a quien las cosas transportadas le deberán ser entregadas por el porteador, pero que obvio, que en tanto que el porteador y cargador son partes en el contrato, el destinatario no puede considerarse tal. En igual sentido, Emilio Rubio y Langle, op. cit., p. 474; Joaquín Rodríguez Rodríguez, op. cit., p. 246, quien dice que el titular jurídico del negocio es el cargador; Joaquín Garrigues, *Curso*, p. 208. expresa que un ejemplo legal de la concesión de derechos contractuales a terceros no contratantes, pero tan interesados como los contrastes mismos en la ejecución del contrato, es el consignatario o destinatario de las mercancías.

directamente del contrato, es que el cargador puede variar la consignación de las mercancías, en los términos que señala el artículo 589, fracción 1, devolviendo la carta de porte a favor del primer consignatario, o bien variar el lugar de la entrega, indicando al porteador el nuevo consignatario, si lo hubiere, como lo indica la fracción II del artículo mencionado.

## 12. ELEMENTOS REALES

Hemos dicho que en el contrato de transporte una persona, porteador, se obliga frente a otra, cargador, a transportar de un lugar a otro, cosas o personas, utilizando el medio de tracción más adecuado, y por cuya prestación recibe un precio. En consecuencia, los elementos reales del contrato son, en el transporte de cosas, el precio y las cosas mismas.

El artículo 581, fracción IV, dice que en la carta de porte debe hacerse la designación de los efectos, con la expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan. Es decir; se mencionan en este documento las cosas que se transportan, que deben ser siempre cosas materiales, esto es, cosas corporales.

*Precio.* Asimismo, en la fracción V del artículo citado, se hace referencia al precio del transporte, el otro elemento real del contrato.

Por lo que se refiere al 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 es la contraprestación que corresponde cumplir al cargador, o bien, en los casos en que así se establezca al consignatario.

El precio del transporte, debe ser determinable o determinado. 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 fijara el precio, habría que aplicar: el uso que se practique.

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 el precio autorizado. 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 peso de la mercancía, así como a la distancia del transporte, de manera que quien contrata el transporte paga siempre acorde a la tarifa establecida. Existe una igualdad de trato.

La razón de la paridad de trato se justifica porque se está frente a un servicio público que se presta por el porteador, debido a una concesión otorgada por la autoridad pública y por lo mismo, el porteador no puede negarse a dar el servicio a quien lo solicite, ni

tampoco preferir a uno o a otro requirente, porque como se dice, 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.<sup>12</sup> La tarifa es una reglamentación de orden público<sup>13</sup>. La Ley de Vías Generales de Comunicación, confiere facultad a la Secretaría de Comunicaciones para aprobar las tarifas, que serán formadas por las empresas y sometidas a la autoridad mencionada, según el artículo 55, fracción I. La propia ley consagra en la fracción II del mismo artículo, el principio de la igualdad de tratamiento al formular y aplicar las tarifas, excepto en los casos en que la ley autorice lo contrario.

Las tarifas estarán en vigor, dice la fracción III, del citado precepto, durante el periodo que las mismas indiquen. Cuando para un servicio determinado fuesen aplicables diversas tarifas de una misma empresa, ésta tendrá la obligación de combinarlas, si la combinación resultare más ventajosa para el público, que la aplicación aislada de una de ellas, salvo el caso de tarifas de competencia entre dos puntos determinados, establece el artículo 56, de la ley antes dicha.

Conforme a las tarifas aprobadas, el cargador deberá pagar el precio del transporte, mismo que se señala en la carta de porte.

En el artículo 587 del Código de Comercio, se indica que en los transportes que se verifiquen por ferrocarriles u otras empresas sujetas a tarifas o plazos reglamentarios, bastará que las cartas de porte o declaraciones de expedición facilitadas por el cargador, se refieran en cuanto al precio, plazos y condiciones especiales del transporte, a las tarifas y reglamentos cuya aplicación solicite; y si no determinare tarifas, deberá el porteador aplicar el precio de las que resulten más baratas, con las condiciones que a ella sean inherentes, consignando siempre su expresión o referencia en la carta de porte que entregue al cargador.

### 13. PAGO DE PRECIO EN CASO DE RESCISIÓN

Respecto del precio, éste debe ser cubierto aun 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, como dice el artículo 578 del Código de Comercio.

---

<sup>12</sup> Luigi Lordi, *op. cit.*, p. 261; A. Asquini, *op. cit.*, p. 138, dice que la naturaleza obligatoria de las tarifas legales en el campo del servicio público y especialmente en el transporte ferroviario, es garantía del principio de paridad de trato; Emilio Langle y Rubio, *op. cit.*, p. 498; Rodrigo Uria, *op. cit.*, p. 507; Joaquín Rodríguez Rodríguez, *op. cit.*, p. 243, se refiere a las condiciones comunes a todos los contratos de transporte sobre vías generales de comunicación, enunciando el principio de igualdad de trato para todos los usuarios.

<sup>13</sup> George Ripert, *op. cit.*, p. 172, al considerar el carácter jurídico de la tarifa, dice que es una reglamentación de orden público y que se ha llegado a considerar que tienen fuerza de ley; sin embargo, considera, no es aún ley, ni desde el punto de vista formal ni desde el punto de vista material, pues puede ser impugnada por ilegalidad; Rodrigo Uria, *op. cit.*, p. 507, señala que la principal característica del precio del transporte por líneas regulares es que ha de ajustarse a tarifas impuestas o aprobadas por el Poder Público; Francesco Messineo, *Manuale*, III, p. 211.

### 14. ELEMENTO FORMAL

El elemento formal lo constituye la carta de porte. Si bien el artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y el artículo 581 del Código de Comercio la exigen al porteador, ésta no es esencial para el perfeccionamiento del contrato. La carta de porte juega solamente el papel de documento probatorio.

El contrato de transporte se forma sólo con la manifestación de voluntad, sin que se requiera algún 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 al momento 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.<sup>14</sup>

Los títulos legales del contrato, dice el artículo 583 del Código de Comercio, entre el cargador y el porteador serán la carta 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 emisor, es decir, el porteador, responde de la verdad respecto del contenido de la carta de porte, y en su caso, deberá soportar todas las consecuencias derivadas de una falsa indicación de la misma.<sup>15</sup>

La carta de porte se devuelve al porteador, cuando el contrato se ha cumplido y consecuentemente, se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones y acciones.

No hay duda de que el documento a que aludimos es un medio de prueba, si atendemos a lo que el artículo 583 del Código de Comercio dice, en el sentido, de que en caso de extravío o por otra causa no pueda el consignatario devolver la carta de porte en el acto de recibir los géneros, dará un recibo de los objetos entregados, produciendo este recibo los mismos efectos que la devolución de la carta de porte.

---

<sup>14</sup> Véase Joaquín Rodríguez Rodríguez, *op. cit.*, p. 248; Emilio Langle y Rubio, *op. cit.*, p. 476, para quien la expedición de la carta de porte es facultativa, porque ningún elemento de forma es requisito *sine qua non* del contrato. Mario Lannuzzi, *op. cit.*, p. 233; Georges Ripert, *op. cit.*, p. 140, la carta de porte, dice, era anteriormente una carta misiva, dirigida por el cargador al destinatario para hacerle conocer lo que había de recibir y que era entregada por el cargador al transportador, de ahí su nombre.

<sup>15</sup> Véase Alberto Asquini, *Del contratto*, quien analiza el caso en el que el porteador anote en la carta de porte indicaciones que no corresponden a la verdad, ya sea por error, culpa o dolo; Joaquín Garrigues, *Curso*, p. 211, indica que la declaración falsa o errónea hecha por el remitente en la carta de porte, hace desaparecer la fuerza probatoria privilegiada de ella.

Además de lo anterior, el extravío de la carta de porte sólo produce como efecto que las cuestiones que surjan respecto al contrato se decidirán, como dice el artículo 584 del ordenamiento antes citado, por las pruebas que rindan los interesados. Y cuando se omitan algunas de las circunstancias requeridas en su contenido, no invalidarán el documento, ni destruirá su fuerza probatoria, señala el artículo siguiente, pudiendo rendirse sobre las que falten las pruebas relativas. [...]

#### 9.4.1.3.1. Obligaciones y derechos de los elementos.

#### 9.4.1.4. Peculiaridades del contrato

9.F.	OLVERA de Luna, Omar, <b>Contratos Mercantiles,</b> 2ª Edición, México, Porrúa, 1987, Págs. 125.
------	---

#### D) PECULIARIDADES DEL CONTRATO

[...] Doctrinariamente se ha considerado este transporte como una subespecie del arrendamiento de obra. Además, es contrato generalmente de empresa; consensual; sinalagmático perfecto; oneroso y con reducida autonomía de la voluntad de las partes, en ocasiones por disposiciones administrativas y en ocasiones por tratarse de contratos de contenido fijo por parte del transportador. [...]

#### 9.4.1.4. Extinción por rescisión.

#### 9.4.2 Transporte de personas

9.G.	DÍAZ Bravo, Arturo, <b>Contratos Mercantiles,</b> 6ª Edición, México, Harla, 1997, Págs. 124 - 129.
------	--

### 100 DISPOSICIONES LEGALES APLICABLES A TODA CLASE DE TRANSPORTE

[...] A reserva de referirme a la posición jurídica de porteadores específicos, cúmpleme informar, primeramente, de las obligaciones comunes a todos, siempre con referencia al régimen federal y, por tanto, reserva hecha de las disposiciones consignadas en leyes o reglamentos *estatales* o municipales:

- a) Todo transportista debe: "proteger a los viajeros y sus pertenencias, de los riesgos que pueden sufrir con motivo de la prestación del servicio. . . La protección de referencia podrán efectuarla. . . por medio de un contrato de seguro o mediante la constitución de un fondo de garantía. . . La indemnización por la pérdida de la vida del pasajero será por una cantidad equivalente a mil quinientas veces el salario mínimo diario vigente en. . . el Distrito Federal. . . La Secretaría de Comunicaciones y Transportes fijarán dentro de los primeros quince días del mes de enero, la cantidad por la que debe protegerse al usuario de la vía o al viajero. . .";
- b) En caso de que el porteador no contrate el seguro ni constituya el fondo de garantía antes mencionados, reportará la obligación directa de hacer frente a su responsabilidad objetiva;
- c) Todo pasajero que tenga derecho a viajar gratuitamente debe pagar en efectivo el importe de la prima del seguro o de la suma que corresponda para la constitución del fondo de garantía, como requisito para gozar de los beneficios antes mencionados (art. 127, LVGC);
- d) Ningún porteador puede rehusarse a prestar el servicio, salvo disposición en contrario de la SCT. (art. 62), y
- e) Todo transporte amerita la expedición, por parte del transportista, de un documento que consi...

#### 104 *idem*: EN EL TRANSPORTE AÉREO

[...] Daré cuenta, en el orden acostumbrado, de los principales derechos y obligaciones de las partes.

##### a) Transporte de personas:

- 1) El porteador es responsable de la muerte o lesiones causadas al pasajero, así como de pérdidas o averías de su equipaje de mano (art. 61, LAC);
- 2) La responsabilidad por daños a los pasajeros se rige, en cuanto a montos de indemnización y derecho a percibirla, por lo dispuesto en los arts. 1915, C. Civ., triplicados los importes resultantes del mismo, y 501 Y 502 de *la LFT* (art. 62, LAC);
- 3) La responsabilidad por destrucción o averías del equipaje de mano se limitará al importe de cuarenta días de salario mínimo en el Distrito Federal; si se trata de equipaje facturado, de setenta y cinco días de tal salario (art. 62, LAC), salvo que se demuestre el dolo o mala fe del porteador o de sus empleados (art. 64).  
El pago de todas las sobredichas responsabilidades deberá garantizarse mediante seguro (art. 74);
- 4) Importa dejar sentado que en ninguno de los referidos supuestos cabrá responsabilidad alguna del porteador si demuestra que los daños se debieron a culpa o negligencia inexcusable de la víctima, vicios o defectos ocultos de los bienes, embalajes inadecuados, transporte no idóneo por culpa del cargador o falsas declaraciones o instrucciones del cargador en cuanto al manejo de la carga (art. 67), y
- 5) Finalmente, en caso de que el transportista haya vendido boletos en exceso de la

capacidad disponible de la aeronave, o de que se cancele el vuelo por causas imputables al propio transportista, deberá reintegrarse al pasajero el precio del boleto o billete de pasaje, o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje, pero además, habrá de ofrecérsele transporte en el primer vuelo posterior disponible, así como, con carácter gratuito, servicios de comunicación telefónica o cablegráfica, alimentos durante el tiempo de espera, alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad respectiva y, en tal caso, transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto, pero si el pasajero así lo decide, deberá transportársele en fecha posterior a su destino original; en todo caso, además, deberá pagarse al pasajero una indemnización no inferior al veinticinco por ciento del precio del boleto o billete o de la parte no realizada del viaje (art. 52, LAC).

b) Transportes de cosas:

- 1) El porteador responde por la pérdida o avería de la carga, hasta diez veces el salario mínimo por kilogramo de peso bruto, y
- 2) Si el usuario declara el valor de la carga y cubre un cargo adicional, el porteador responderá por el precio total (síc), incluso de daños derivados de caso fortuito o de fuerza mayor (art. 65). [...]

#### 9.4.2.1. Concepto

#### 9.4.2.2. Elementos personales y reales

9.H.	VÁSQUEZ del Mercado, Óscar, <b>Contratos Mercantiles,</b> 7ª Edición, México, Porrúa, 1997, Págs. 244,245.
------	---

### 23. TRANSPORTE DE PERSONAS

[...] El contrato de transporte puede referirse no sólo a las mercancías, sino también a las personas y el porteador asume entonces la obligación de transportar la persona de un lugar a otro a cambio de un precio. Por tanto, en el contrato de transporte de personas aún cuando tiene también como fin un desplazamiento, no puede ser idéntica la responsabilidad del porteador. El trato y la seguridad de la persona demandan una mayor atención; de ahí que, inclusive, se haya reglamentado la obligación del porteador al grado de que por el hecho de aceptar el cumplimiento de la prestación que le corresponde en el contrato, esto es, transportar a la persona, de contratar un seguro para asegurar a los viajeros y a sus pertenencias de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio.

El seguro que al efecto se establezca, dice el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, cuando se refiere a concesionarios de servicio público de transporte cubre cualquier responsabilidad objetiva del transportista y ampara los daños y perjuicios causados al viajero en su persona o en su equipaje y demás objetos de su propiedad o posesión que se registren en el momento de abordar el transporte.

El monto de la prima del seguro de viajero, quedará comprendido dentro del importe de la tarifa del transporte.<sup>23</sup>

### 24. ELEMENTOS

[...] El contrato de transporte de personas se conceptúa, como aquel por el cual el porteador o transportista, se obliga, mediante un precio, a trasladar una persona y su equipaje desde un lugar a otro.<sup>24</sup>

En este contrato desaparece la figura del consignatario y la del cargador se cambia por la del viajero, de tal manera que los elementos subjetivos son el porteador o transportista y el viajero. Aquí también desaparece la cosa como elemento; real y sólo subsiste el precio.

El pasajero se confía enteramente al porteador en todo lo relativo al viaje, en tanto que éste responde de la incolumidad de aquél. En este supuesto, el porteador tiene la obligación de emprender y concluir el viaje en los términos contratados.

Sobre el particular, cuando el servicio se presta a través de una empresa de transporte, no pueden rehusarse a recibir pasajeros, dice el artículo 598 del Código de Comercio y deben emprender el viaje aunque no estén tomados todos los asientos, establece la fracción III del artículo 600, del mismo ordenamiento. Por su parte, el artículo 62 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, dice que desde el momento en que una empresa de vías generales de comunicación o medios de transporte haya sido autorizada para poner sus líneas, instalaciones o vehículos en explotación y hayan sido aprobados sus horarios y tarifas, no podrá rehusarse a prestar el servicio correspondiente cuando se satisfagan las condiciones de la ley y sus reglamentos, salvo cuando la autoridad disponga otra cosa.<sup>25</sup>

### 25. PRECIO

Como ya indicamos en el caso de transporte de cosas, el precio por el transporte se puede fijar de común acuerdo, salvo que se trate de porteadores que realizan el servicio con base en una concesión para transitar en vías generales de comunicación y tienen aprobadas tarifas para el efecto. El artículo 55, fracción I de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece que las tarifas y los elementos de su aplicación serán formados

<sup>23</sup> Para un estudio del seguro de transporte, consúltese Vicente Cortés Giró, *Transportes y seguros de mercancías, en mar, tierra y aire*, Barcelona; Michele Grigoli, *L'assicurazione obbligatoria dei passeggeri*, Milano, 1971; Denise Berthoud, *L'assurance contre les risques de transport*, Zurich; Maurice Picard, *Les assurances terrestres en droit français*, París, 1970; Félix Benítez de Lugo, *Tratado de seguros*, Madrid, 1942.

<sup>24</sup> Rodrigo Uría, *op. cit.*, p. 517. en el contrato de transporte de personas, dice, no cabe hablar de entrega.

<sup>25</sup> Joaquín Rodríguez Rodríguez, *op. cit.*, p. 258.

por las empresas y sometidos a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para su aprobación.<sup>26</sup>

Generalmente al celebrarse el contrato, se entrega un boleto para que el pasajero pueda probar en cualquier momento la celebración del contrato y los derechos relativos. En el Código de Comercio, artículo 600, fracción III, se establece como obligación del empresario, de transporte a. dar a los pasajeros billetes de asiento, con el cual comprueban haber cubierto el precio del transporte y pueden exigir el traslado al punto de destino.

En el artículo 128 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se dice que las personas o. empresas que exploten servicios públicos de auto transportes de pasajeros y de carga en los caminos nacionales, estarán obligados a presentar a la: Secretaría de Comunicaciones o ante la oficina que ésta designe, para su resello, los boletos y conocimiento de embarque que se expidan, sin cuyo requisito no tendrán validez.

## 26. EL PASAJERO

El pasajero está obligado a pagar desde luego el precio <sup>27</sup> y a utilizar el boleto que recibe, precisamente en el día señalado para ello, pues después pierde su valor. Además, el boleto sirve para una sola vez a menos que permita interrumpir y Continuar posteriormente el viaje o sea considerado para viaje de ida y vuelta.

## 27. EL PORTEADOR

Tiene la obligación de emprender el viaje, como anteriormente señalamos en el día y hora que se fije en el contrato y. transportar al lugar de destino al viajero, incólume en su integridad personal.

El porteador por regla general, no responde del retardo en la llegada, en cambio sí responde como dijimos de la incolumidad del pasajero y deberá, por lo mismo, indemnizarle cualquier daño que sufra durante el viaje.

Si bien por regla general no responde del retardo en la llegada en los casos de retraso en el transporte por causas imputables empresa, dará lugar, dice el artículo 84 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, a la devolución parcial o total del porte cobrado, en la forma y términos que establezca el reglamento respectivo y al pago de los perjuicios inmediatos correspondientes. [...]

<sup>26</sup> Joaquín .Rodríguez Rodríguez, *op. cit.*, p. 258.

<sup>27</sup> 27. Rodrigo Uria, *op. cit.*, p. 517.

### 9.4.2.2.1. Obligaciones y derechos de las partes

### 9.4.2.3. Responsabilidad objetiva y el seguro del viajero

9.I.	DÍAZ Bravo, Arturo, <b>Contratos Mercantiles,</b> 6ª. Edición, México, Harla, 1997. Págs.:126 – 127.
------	---

## 102 *ídem*: EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

[...]Como quedó apuntado, la LN está formada por disposiciones de orden administrativo -derecho público- y por normas de derecho privado, reguladoras de contratos propios del ejercicio de la navegación, entre las cuales aparecen las siguientes, que separaré en igual forma que en los casos anteriores:

### a) Transporte *de personas*:

- 1) El contrato respectivo " debe constar en un documento denominado boleto, al portador o nominativo."; a falta de competencia efectiva en la prestación del servicio la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establecerá las bases tarifarias correspondientes (art. 106);
- 2) Si la prestación del servicio es causa de muerte o lesiones de los viajeros, incumbe al transportista la responsabilidad de ello, a menos que demuestre que el accidente no le es imputable;
- 3) También responde el transportista de daños o averías al equipaje registrado, así como a los efectos personales y equipaje de cabina, pero en este caso deberá demostrarse que la pérdida o avería se debe a falta del mismo o de sus empleados;
- 4) En garantía de las aludidas responsabilidades, el transportista debe contratar un seguro con la cobertura suficiente, en los términos del reglamento respectivo (art. 107);
- 5) A su vez, y como garantía de pago de los conceptos a su favor, el transportista tiene el privilegio y el derecho de retención sobre el equipaje (art. 108), y
- 6) Las acciones derivadas del contrato que nos ocupa prescriben en un año, contado a partir de la fecha de desembarque en el puerto de destino y, si la embarcación no llegare a zarpar, a partir de la fecha en que se informe al pasajero de ello (art. 109).

### b) Transporte *de cosas*:

- 1) En manifestación del contrato respectivo, la empresa naviera o el operador debe expedir un conocimiento de embarque (art. 98);
- 2) Cuando se trate de navegación de altura, las tarifas y recargos deberán ajustarse a lo previsto en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. En cuanto a los fletes por otros servicios, se pactarán libremente (art. 99);
- 3) Tanto el naviero como quien expida el conocimiento de embarque a nombre propio son responsables de pérdidas o averías; sin embargo, la empresa

naviera o el operador tiene derecho de limitar su responsabilidad al equivalente de 666.67 derechos especiales de giro por bulto o unidad, o a dos derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto, cualquiera que, resulte más alto, o en su caso, conforme a lo previsto en los tratados internacionales sobre la materia, en la inteligencia de que si la pérdida o daño resulta de actos u omisiones de la empresa naviera o del operador, no podrá acogerse a tales limitaciones de responsabilidad (art. 104);

- 4) En cambio, no habrá responsabilidad del transportista cuando los daños resulten de faltas náuticas del capitán, tripulación o piloto; incendio, salvo que haya sido ocasionado por hechos o faltas del transportista; caso fortuito o fuerza mayor; actos u omisiones del cargador, del propietario de la mercancía, sus agentes o representantes; características propias de las mercancías en cuanto a disminución de volumen o peso; embalaje insuficiente o marcas defectuosas; vicios ocultos y demás circunstancias liberadoras de responsabilidad conforme al C. Civ.;
- 5) El transportista está facultado para desembarcar, destruir o transformar en inofensivas, sin indemnización alguna, mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, no declaradas así; además, el cargador será responsable de los daños y perjuicios que se causen (art. 105), y
- 6) Las acciones derivadas del contrato que se examina prescribirán en doce meses, contados desde la fecha en que la mercancía haya sido puesta a disposición del destinatario o de que la embarcación llegó a destino sin la mercancía (art. 103). [...]

9.J.	VÁSQUEZ del Mercado, Óscar, <b>Contratos Mercantiles,</b> 7ª Edición, México, Porrúa, 1997 Págs.: 247,248
------	--

## 28. RESPONSABILIDAD

[...] La responsabilidad del porteador deriva del incumplimiento por éste, respecto al contrato de transporte celebrado con el pasajero. Sin embargo, tratándose de personas, no podemos aplicar los mismos conceptos por lo que se refiere a las cosas, en cuanto a los daños se refiere, aunque si bien el porteador tiene la obligación de trasladar incólume al pasajero.

Ya dijimos con anterioridad, que los concesionarios o permisionarios de servicios públicos de transporte deben contratar el seguro que cubra cualquier responsabilidad objetiva del transportista. La aseguradora intermedia en el riesgo y el viajero recibe la protección debida.

El porteador responde también de los efectos que lleve consigo el pasajero, como equipaje o bultos en determinada cantidad y dimensión. En Caso de pérdida, dice el artículo 602 del Código de Comercio, imputable a la empresa, el pasajero acreditará la entrega y valor de los efectos entregados a la administración de ella a sus agentes acreditados o a sus factores. En el artículo 71 de la Ley de Vías Generales de Comunicaciones, se prescribe que las empresas de vías generales de comunicación son responsables de las pérdidas o averías que sufran los efectos que transportan. El mismo artículo señala los casos de excepción.<sup>28</sup>18 [...]

### 9.4.3. Carta de porte y billete de pasajeros.

### 9.4.4. Responsabilidad del porteador.

## 9.5. Terminación del contrato

9.K.	CASTRILLON y Luna, Víctor M., <b>Contratos Mercantiles,</b> 2ª Edición, México, Porrúa, 2003, Págs. : 233
------	--

### Rescisión del contrato

[...] El artículo 578 señala que el contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador, antes o después de comenzarse el viaje, pagando en el primer caso al porteador la mitad, y en el segundo la totalidad del porte, siendo obligación suya recibir los efectos en el punto y en el día en que la rescisión se verifique y si no cumpliere con esa obligación, o no cubriere el porte al contado, el contrato no quedará rescindido.

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

En tales casos, cada uno de los interesados perderá los gastos que hubiese hecho, si el viaje no se ha verificado; y si está en curso, el porteador tendrá derecho a que se le pague del porte la parte proporcional respectiva al camino recorrido y la obligación de presentar las mercancías para su depósito a la autoridad judicial del punto en que ya no le sea posible continuarlo, comprobando y recabando la constancia relativa de hallarse en el

<sup>28</sup> La responsabilidad del porteador está muy bien tratada en el libro de Mario Lannuzzi, *Del transporte*, p. 77 y sigs., véase también Georges Ripert, *op. cit.*, p. 162; Joaquín Garrigues, *Curso*, p. 228, la muerte o el daño sufrido por la persona del viajero no puede ser equiparada a la pérdida o a la avería de una mercancía; Manuel Broseta Pont, *op. cit.*, p. 364.

estado consignado en la carta de porte, de cuyo hecho dará conocimiento oportuno al cargador, a cuya disposición deben quedar.[...]

#### 9.6. La prescripción en el transporte.

#### 9.7. Comparación con el contrato civil.

9.L.	DÍAZ Bravo, Arturo, <b>Contratos Mercantiles</b> , 6ª Edición, México, Harla, 1997, Págs.: 126 - 127.
------	--

### 96 EL CONTRATO CIVIL DE TRANSPORTE

[...] Quizá en razón de que el transporte civil está a punto de ocupar su lugar como pieza de museo jurídico, suele olvidarse que el C. Civ. regula el contrato de transporte, "si no constituye un contrato mercantil" (art. 2646); no es fácil predecir cuándo ocurrirá su desaparición en la práctica, por dos razones:

- 1ª. Ante la calificación de contrato civil de transporte que, aparentemente, debe atribuirse a la generalizada práctica de transportar gratuitamente, de modo especial en automóviles particulares, a personas con las cuales el conductor no tiene compromiso jurídico ni moral alguno, esto es, *pasajeros ocasionales* (práctica conocida en México con el pintoresco vocablo *aventón*, y a veces, con el aborrecible anglicismo *ride*); es, por lo menos, dudoso que tal: servicio deba catalogarse como contrato de transporte, pues, *stricto sensu*, el oferente *no se obliga* a prestarlo, y prueba de ello es que en cualquier momento puede dar por concluida su generosa conducta y obligar a su invitado a que descienda del vehículo, sin incurrir en responsabilidad ni en incumplimiento contractual alguno por ese solo hecho. A mi juicio, el mecanismo en cuestión debe tratarse como contrato de prestación de servicios gratuitos, sujetos a condición resolutoria; <sup>1</sup> Garrigues <sup>2</sup> opina que "un transporte gratuito no es un contrato de transporte en sentido técnico jurídico", por faltar el elemento precio, y
- 2a. Se me informa que en algunas localidades, alejadas de los grandes centros urbanos, ciertos individuos ofrecen, ocasionalmente, sus servicios para transportar dinero o mercancía, bien personalmente o mediante empleo de carretas por ellos empujadas, o tiradas por cabalgaduras, a cambio de una remuneración; en los términos de las disposiciones legales que más adelante examinaré, semejantes convenciones constituyen verdaderos contratos civiles de transporte.

<sup>1</sup> En el mismo sentido, SÁNCHEZ NEDAL, *De los contratos civiles*, 12a. ed., México, 1993, p. 26.

<sup>2</sup> GARRIGUES. Joaquín, *Curso de derecho mercantil*, Madrid, 1955, p. 260.

Pero además del contrato de transporte, y entremezclada en los preceptos que lo regulan, el C. Civ. consigna una curiosa figura, que quizá encuadraría mejor en las disposiciones relativas al arrendamiento: se trata del alquilador, personaje que, en el viejo derecho español, era el que daba en arrendamiento "una cosa mueble o semoviente, como un tonel, un caballo, un coche"<sup>3</sup> y que nuestro C. Civ. conserva con marcada simpatía por el segundo carácter, esto es, como arrendador de animales de carga, pues de los tres preceptos que al alquilador se refieren, en dos se emplea el vocablo *cabalgadura*. De tal suerte, es evidente que el antedicho contrato de alquiler nada tiene que ver con el de transporte. [...]

### GUÍA DE AUTOEVALUACIÓN.

**Instrucciones: Contesta brevemente lo que se te pide a continuación.**

#### I. PREGUNTAS ABIERTAS

- 1.- ¿Cómo se distingue un contrato de transporte civil del mercantil?
- 2.- Enumera y explica a cada uno de los elementos personales del contrato de transporte.
- 3.- ¿Qué requisitos debe contener la carta porte?
- 4.- ¿Que opinión te merece el transporte de personas?
- 5.- ¿Qué tipo de transportes conoces y con motivo de la celebración del contrato de transporte con cada uno de ellos, indica que nombre reciben los documentos que se expiden con motivo del mismo?

<sup>3</sup> ESCRICHE, Joaquín, *Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia*, vol. I, México, 1979, voz Alquilador, p.150

#### **BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA.**

- DÍAZ Bravo, Arturo, ***Contratos Mercantiles***, 6ª. Edición, México, Harla, 1997
- GARRIGUES Joaquín, ***Curso de Derecho Mercantil***. 7ª Edición. México, Porrúa, 1987.
- VÁSQUEZ del Mercado, Óscar, ***Contratos Mercantiles***, 7º. Edición, México, Porrúa, 1997.