



FONDO  
ABELARDO A. LEAL LEAL

KN 22  
FB  
L 9  
V. 2



CAPITULO V.

DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

472. Cuando se trata del transporte de un lugar á otro, interviene necesariamente un contrato entre la persona que quiere hacer transportar mercancías ó hacerse transportar ella misma, y la que se encarga de efectuar el transporte; éste es el *contrato de transporte*. Esta denominación, tan sencilla y natural, no se encuentra, sin embargo, en nuestras leyes. Este contrato es regido por el Código Civil (arts. 1782 y 1786), que lo considera como una variedad del arrendamiento de obra (1) y por el Código de Comercio que trata de él en el título *de la prenda y de los comisionistas* (arts. 96 á 108) (2). Estas disposiciones no tienen relación sino con el transporte de mercancías (no con el de las personas), en tanto que se opera por tierra y por las aguas interiores; reglas especiales sobre el contrato de transporte por mar, llamado *fletamento ó flete*, se encuentran en los arts. 273 á 310 del Código de Comercio. (3) No se tratará en este volumen sino del transporte de las mercancías, y el presente capítulo dejará á un lado el transporte marítimo de que se hablará solamente en la *tercera parte* consagrada al comercio de mar.

473. El contrato de transporte interviene entre el cargador que hace operar el transporte de las mercancías y el porteador que se compromete á operarlo. El su-

[1] Arts. 2510 á 2531 del Código Civil del Distrito Federal de México.

[2] Arts. 576 á 604 del Código de Comercio de México.

[3] Arts. 727 á 767 del Código de Comercio de México.

pone, frecuentemente, la existencia de una tercera persona, aquella á la cual se dirigen ó destinan las mercancías, y que se llama *destinatario*. A veces las dos cualidades de *cargador* y *destinatario*, están reunidas en la misma persona; así es cuando una persona se expide á sí misma mercancías de que tiene necesidad en un lugar diferente de aquel en donde ellas se encuentran. Salvo este último caso, el destinatario no interviene en el contrato de transporte, sino que el cargador estipula en él en su provecho.

474. Las personas que tienen mercancías que transportar, no tratan siempre directamente con un porteador ó agente de transporte; se dirigen á veces á un comisionista que se encarga de contratar con los porteadores por cuenta del cargador.

El recurso á un *comisionista* de transporte, puede ser útil en circunstancias diversas, especialmente cuando las mercancías deben pasar por manos de varios porteadores; el comisionista de transporte se pone en relación con cada uno de ellos. Esto sucede, por ejemplo, cuando se deben transportar mercancías sucesivamente por ferrocarril y por mar.

El comisionista de transporte y el porteador están sujetos á obligaciones casi idénticas; esto explica que el Código de Comercio haya tratado del contrato de transporte á propósito de la comisión. Por lo demás, si se puede decir que el comisionista de transporte es el que se encarga de tratar con los porteadores, mientras que el porteador se obliga á efectuar el transporte, por lo menos las cualidades de comisionista de transporte y de porteador no están muy separadas casi siempre. Aún es raro que un comisionista de transporte no lo efectúe por sus agentes, al menos en una parte del trayecto. Esta reu-

nión de las dos cualidades de comisionista de transporte y de porteador, se verifica en un caso muy frecuente: cuando las mercancías deben, para llegar á su destino, pasar sobre las redes de varias compañías de ferrocarriles, cada una de ellas es porteadora en tanto que opera el transporte sobre sus propias líneas; y *comisionista de transporte*; en cuanto se encarga de transmitir las mercancías á las compañías subsecuentes. La última compañía, que debe remitir las mercancías al destinatario, tiene sola el papel de porteadora, sin ser al mismo tiempo comisionista (1).

En la práctica, los comisionistas de transporte no son remunerados con un derecho de comisión fijado de antemano. Se ajustan á destajo con el cargador por un precio determinado y realizan utilidades, pagando un precio inferior á los porteadores que emplean. Esto nada tiene de contrario al principio, según el cual el comisionista no debe reclamar á su comitente sino lo que ha pagado por la operación, porque esta regla no se aplica sino salvo convenio en contrario. En materia de transporte por caminos de fierro, los comisionistas de transporte realizan utilidades, particularmente practicando lo que se llama el agrupamiento (*groupage*). Pero en sus relaciones entre sí, las compañías de ferrocarriles se prestan recíprocamente el servicio de desempeñar, una respecto de la otra, el papel de comisionista; no exigen, cuando son á la vez porteador y *comisionista de transporte*, una remuneración más elevada que cuando no tienen sino la primera de estas cualidades.

475. La palabra *porteador* tiene en nuestros Códigos un sentido muy amplio: designa todo agente de transpor-

(1) Art. 577 del Código de Comercio de México

te, individuo ó compañía, de cualquiera manera que se efectúe el transporte. En virtud de esta idea general, las disposiciones del Código de Comercio son aplicadas, en principio, al transporte por ferrocarril. Se debe, sin embargo, advertir que, para esta última especie de transporte, hay un gran número de reglas especiales y que se admiten disposiciones particulares para el transporte por mar (artículos 273 á 310 del Código de Comercio).

Se tratará su esivamente: 1º *De la naturaleza y prueba del contrato de transporte.* 2º *De las obligaciones del porteador y del comisionista.* 3º *De las obligaciones del cargador ó del destinatario.* 4º *De las principales reglas particulares al transporte de las mercancías por ferrocarriles.*

1º *De la naturaleza y prueba del contrato de transporte.*

476. ¿El contrato de transporte es un acto de comercio? A este respecto hay que hacer varias distinciones. *Respecto del cargador*, el contrato no tiene el carácter comercial, sino en tanto que se refiere al ejercicio de su comercio. Así, hay acto de comercio para la persona que hace transportar mercancías que ella ha fabricado ó que ha comprado para revenderlas; no hay acto de comercio para el que ha hecho transportar los muebles de su habitación personal ó para el agricultor que hace operar el transporte de los frutos de su cosecha que ha vendido. *Respecto del porteador mismo*, el contrato no es necesariamente comercial. Tiene en verdad este carácter, en el caso muy frecuente en que el porteador es una persona ó una compañía que hace profesión de transportar personas ó mercancías; y es, por consiguiente, un *empresario de transporte*; en efecto, el artículo 632 del Código de Comercio, coloca entre los actos de comercio la *empresa de*

*transporte.* Pero la persona que se encarga accidentalmente de operar un transporte, no ejecuta acto de comercio. Las disposiciones del Código de Comercio rigen al *empresario de transporte*, con exclusión de aquel que ejecuta accidentalmente un transporte: así, los artículos 105 y 108, no conciernen sino al *empresario de transportes* (1).

477. El contrato de transporte que partiepa de la naturaleza del depósito y del arrendamiento de obra, es sinalagmático, crea obligaciones para el cargador y el porteador. Es real en el sentido de que no hay contrato de transporte propiamente dicho, sino á partir del momento en que las mercancías sean entregadas al porteador. Antes de esta entrega, el porteador que se ha comprometido á ejecutar el transporte, está obligado válidamente; pero hay en esto solamente una promesa de transporte.

478. *Prueba del contrato de transporte.*—Cuando (lo que es el caso más frecuente) el contrato de transporte tiene el carácter de acto de comercio, para las dos partes, la prueba puede hacerse por todos los medios conforme al artículo 109 del Código de Comercio (2). A fin de evitar dificultades, la ley prescribe al porteador ó al comisionista de transporte, inscribir en su libro diario la declaración de la naturaleza y de la cantidad de las mercancías; y si es requerido para ello, de su valor (artículos 26 del Código de Comercio y 1785 del Código Civil (3)). Por lo demás, frecuentemente en la práctica se levanta un escrito: en otro tiempo era *una carta de porte*; hoy es casi siempre un recibo (*recepissé*). El Código de Comercio no se ha ocupa-

(1) Arts. 75, fracción VIII y 576 del Código de Comercio de México.

(2) Arts. 583, 584 y 585 del Código de Comercio de México.

(3) Arts. cit. del Código de Comercio y 2522 del Civil del Distrito Federal de México.

do sino de la carta de porte. Este era el único escrito empleado en 1807.

479. *De la carta de porte.*—Se designa bajo este nombre un escrito privado que tiene la forma de una carta dirigida por el cargador al destinatario, y que hace constar las condiciones del contrato de transporte (1). El artículo 102 del Código de Comercio, enumera las enunciaci-ones que debe contener y que se refieren á las personas interesadas, á las cosas que hay que transportar, á las condiciones del transporte.

La carta de porte menciona:

a. *El nombre y domicilio del porteador, el nombre y domicilio del comisionista por cuya mediación se opera el transporte, si hay uno; el nombre de aquel á quien se dirige la mercancía.* Es claro que, si no hay comisionista, es necesario indicar el nombre del cargador, quien por lo demás, es necesariamente conocido por lo mismo que firma la carta de porte (2).

b. *La naturaleza, el peso ó el contenido de los objetos por transportar; ella presenta al margen la marca y los números de estos objetos.* Estas enunciaci-ones individualizan las mercancías y permiten al destinatario reconocer las que se le dirigen, á pesar del gran número de objetos de la misma especie que transporta el porteador (3).

c. *El plazo en que el transporte debe ser efectuado* (4).

*El precio del porte, es decir, del transporte.* Se indica si este precio ha sido pagado por el cargador [*porte pagado*] ó si deberá serlo solamente á la llegada por el destinatario [*porte debido*] (5).

(1) Art. 2510 del Código Civil del Distrito Federal de México.

(2) Art. 581, fracciones I, II y III del Código de Comercio de México.

(3) Art. 581, fracción IV del Código de Comercio de México.

(4) Art. 581, fracción VIII del Código de Comercio de México.

(5) Art. 581, fracción V del Código de Comercio de México.

*La indemnización debida por causa de retraso.* Se trata aquí de una cláusula penal que tiene por objeto evitar las dificultades á que puede dar lugar la fijación de los daños y perjuicios debidos por retraso (1)

*La carta de porte es datada y firmada por el cargador ó comisionista.* La fecha sirve, en general, para fijar el punto de partida del plazo concedido al porteador para el transporte. La firma del cargador testifica que las condiciones expresadas en la carta de porte son conformes á las convenciones. No se exige la firma del porteador. La forma misma de este escrito [carta dirigida por el cargador al destinatario], no implica que el porteador firme. Por lo demás, á fin de asegurar de una manera más cierta la prueba del contrato de transporte, la carta de porte debe ser copiada en un registro especial [art. 102 *in fine*, del Código de Comercio [2].

Puede no extenderse sino un solo ejemplar de la carta de porte. Ella es entonces remitida al porteador que la entrega á sus empleados para que viaje con las mercancías y sea dada al destinatario al tiempo de su llegada. Pero frecuentemente se extienden dos ejemplares, uno de los cuales, firmado por el cargador, se remite al porteador, y el otro firmado por el expedidor es guardado por el cargador. A veces sólo se hace una copia no firmada del ejemplar único: se llama entonces el original *buena carta de porte*, y la copia, *falsa carta de porte* [3].

480. La carta de porte es útil desde varios puntos de vista:

1. Hace prueba del contrato de transporte y de sus

[1] Art. 581, fracción IX del Código de Comercio de México.

[2] Arts. 581 fracciones VI y VII, 586 y 587 del Código de Comercio y 2522 del Civil del Distrito Federal de México.

[3] Art. 582 del Código de Comercio de México.

condiciones. El art. 101 dice, que la carta de porte *forma* el contrato. Esto no significa que la existencia ó la validez del contrato de transporte esté subordinada á la confección de una carta de porte; no hay allí seguramente un contrato solemne. Esta expresión, de carácter puramente práctico, quiere decir que la carta de porte hace constar y prueba el contrato de transporte.

¿Respecto de quién hace ella prueba? Según el art. 101, *la carta de porte forma un contrato entre el cargador y el porteador, ó entre el cargador, el comisionista y el porteador.* Esta disposición comprende, á la vez, el caso en que el contrato ha sido concluido por el cargador y el caso en que lo ha sido por intermedio de un comisionista. En el primero, es claro que el contrato se prueba entre el cargador y el porteador; lo es también respecto del destinatario que, obrando contra el porteador, no puede invocar sino la carta de porte en la cual el cargador ha estipulado por el destinatario. En el segundo caso, es claro que la carta de porte firmada por el comisionista, hace prueba entre él y el porteador. Pero, ¿cómo el art. 101 puede decir que ella hace también prueba contra el cargador que, en este caso, ha quedado extraño al contrato de transporte? Esto significa que, si el cargador obra contra el porteador, las enunciaciones de la carta de porte firmada por su comisionista le son oponibles. (1)

Cuando la carta de porte no contiene todas las enunciaciones que enumera el art. 102 del Código de Comercio, prueba solamente en cuanto á las enunciaciones en ella contenidas y para las enunciaciones omitidas, ha lugar de ocurrir á otros medios de prueba. (2)

(1) Arts. 583 y 584 del Código de Comercio de México.

(2) Art. 585 del Código de Comercio de México.

2. La carta de porte sirve de instrucción al porteador y á sus agentes. Por ella saben qué precio de transporte deben reclamar al destinatario cuando la expedición de las mercancías no se ha verificado *en porte pagado*; saben también dentro de qué plazo debe operarse el transporte, pudiendo verificar durante el camino, el número y naturaleza de las mercancías. Cuando hay varios porteadores sucesivos, ella indica á cada uno la dirección que hay que dar á las mercancías.

3. Siendo remitida al destinatario la carta de porte, lo pone en estado de conocer el precio del transporte que tiene que pagar, de saber si las mercancías que se le entregan son aquellas que el cargador le ha dirigido, si los plazos del transporte han sido bien observados.

4. La carta de porte puede ser muy útil como medio de poner las mercancías transportadas á la disposición del destinatario ó de otras personas aún antes de que hayan llegado á su destino.

El porteador es *detentador* de las mercancías mientras dura el transporte. Las detenta, sea por cuenta del cargador, cuando el único ejemplar de la carta de porte ha sido entregado al porteador; sea por cuenta del destinatario, cuando habiendo recibido el porteador una *falsa carta de porte* ó un ejemplar, la buena carta de porte ha sido transmitida al destinatario. En este último caso, éste es quien tiene la posesión de las mercancías; porque sólo á él puede entregar las mercancías el porteador. Así, cuando las mercancías han sido vendidas, la entrega al comprador de la carta de porte relativa, vale entrega á su respecto mismo; si revende las mercancías, puede, transmitiendo á su turno la carta de porte á su comprador, hacer la entrega. La carta de porte permite, pues, vender mercancías en el curso del transporte, asegurando

al comprador, que sólo él podrá hacérselas entregar por el porteador.

En virtud de la misma idea general, las mercancías transportadas pueden ser válidamente constituidas en prenda por medio de la transmisión de la carta de porte al acreedor prendario. Así se satisface la condición de la toma de posesión del acreedor prendario (arts. 92 del Cód. de Comercio y 2076 del Cód. Civil). V. antes núm. 412 bis.

La transmisión de la carta de porte depende de la forma misma de este título. Ha lugar de llenar las formalidades del art. 1690 del Cód. Civil, respecto del porteador, si ella es á persona determinada; se transmite por vía de endoso, cuando es á la orden, ó por la simple tradición cuando es al porteador.

481. *Del recibo (recepissé)*. El uso de la carta de porte se ha hecho muy raro; no se utiliza ya mucho en los transportes por ferrocarriles. Generalmente ha sido reemplazada por un escrito firmado por el empresario del transporte, que hace constar que ha recibido las mercancías del cargador; y relata, como lo hace la carta de porte, las condiciones del contrato de transporte.

La forma y modo de entrega de los recibos (*recepissés*), no han sido arreglados por la ley sino en lo que concierne á los transportes por ferrocarriles. Según el art. 49, párrafo último del Cuaderno de cargos, la compañía de ferrocarril, que recibe mercancías para transportar, debe entregar un recibo de ellas, á menos que el cargador no reclame una carta de porte.

Según la ley de 13 de Mayo de 1863 (art. 10), el recibo enuncia la naturaleza, el peso y la designación de los fardos, los nombres y dirección del destinatario, el precio total del transporte y el plazo en el cual debe ser

efectuado. El recibo se desprende de un libro talonario. Un duplicado del recibo debe acompañar á la expedición para ser remitido al destinatario: el otro se entrega al cargador.

El recibo tiene, en general, la misma utilidad que la carta de porte. Así prueba el contrato de transporte, da instrucciones al porteador, indicaciones al destinatario: en fin, el cargador ó el destinatario pueden transferir la posesión de las mercancías mientras que están en camino, á compradores ó á un acreedor prendario.

El recibo corresponde, casi por su forma, al conocimiento usado en los transportes marítimos. Se designa con este nombre, el reconocimiento entregado por el capitán de un navío al cual se remiten las mercancías de que se encarga (art. 222 del Código de Comercio).

De hecho, el conocimiento presta más servicios desde el punto de vista de la venta y de la constitución en prenda de las mercancías en camino de transporte, que la carta de porte ó el recibo. Esto proviene de que los transportes por mar son generalmente de más larga duración que los transportes por tierra. Estos se hacen con más frecuencia, hoy tan rápidamente, que no es muy posible que intervengan ventas ó constituciones de prenda relativamente á las mercancías transportadas. [1.]

2º *De las obligaciones del porteador ó del comisionista hacia el cargador ó el destinatario.*

482. El porteador está obligado á transportar las mercancías en los plazos convenidos, á velar durante el trans-

(1) Arts. 586-587 del Código de Comercio y 111 de la Ley de Ferrocarriles de 29 de Abril de 1899, de México.

porte por su conservación, y á remitirlas al destinatario. También es responsable hacia los interesados del perjuicio resultante de la falta á una de estas obligaciones (1).

483. La responsabilidad del porteador se verifica en tres casos, en caso de *pérdida*, de *averías*, de *retraso* (arts. 103 y 104 del Código de Comercio) (2).

La *pérdida* puede ser total ó parcial. Hay *pérdida* en el sentido legal, no solamente cuando se prueba que las mercancías han perecido en realidad, sino también siempre que el porteador no pruebe que las ha entregado al destinatario. Al porteador toca probar la entrega de las mercancías, porque, en caso de litigio, un deudor debe probar que está libre de la obligación. (Arts. 1302 y 1315 del Código Civil) (3). Frecuentemente, para tener en sus manos la prueba de su liberación, el empresario de transporte (así pasa especialmente con las compañías de ferrocarriles), hace poner por el destinatario su firma en un registro; esto es lo que se llama una *anotación marginal*.

Hay *averías*, cuando sin que haya *faltas*, las mercancías han sufrido deterioros. En fin, hay *retraso*, cuando las mercancías no han llegado al destinatario en los plazos convenidos (4).

484. El comisionista de transporte es responsable en los mismos casos que el porteador. (Arts. 97 y 98 del Código de Comercio). Solamente, para que su responsabilidad esté empeñada, no es necesario que la *pérdida*, las *averías* ó el *retraso*, se hayan producido al tiempo que las

[1] Arts. 590 del Código de Comercio; 2512 á 2515 del Código Civil del Distrito Federal de México.

[2] Art. 590 frac. II á VI, IX y X del Código de Comercio de México.

[3] Arts. 590 frac. VIII del Código de Comercio, 2512 á 2515 del Civil del Distrito Federal de México.

[4] Art. 590 fracciones IV-VI á X del Código de Comercio de México.

mercancías estaban en su poder. El comisionista de transporte es, en efecto, responsable de los hechos de los porteadores y comisionistas intermediarios á los cuales dirige las mercancías (arts. 97 y 99 del Código de Comercio); no podría alegar que ha elegido los agentes intermediarios con el más grande cuidado. El comisionista de transporte es, pues, de pleno derecho un *comisionista garante* (V. antes núm. 448). Así es aun cuando ha debido recurrir necesariamente á un porteador determinado; el Código no distingue.

485. La responsabilidad de los porteadores ó de los comisionistas de transporte comienza en el momento mismo en que sus agentes reciben las mercancías. El artículo 1783 consagra esta regla, disponiendo que *ellos responden no solamente de lo que han recibido ya en su edificio ó carro, sino también de lo que les ha sido remitido sobre el puerto ó en el lugar de depósito para ser colocado en su edificio ó carruaje* [1].

486. La responsabilidad de los porteadores y de los comisionistas de transporte, cesa á consecuencia de tres causas: el *caso fortuito* ó de *fuerza mayor*, la *falta del cargador*, el *vicio propio de las mercancías* [arts. 97, 98 y 107 del Código de Comercio y 1784 y 1149 del Código Civil] [2].

Hay *caso fortuito* ó de *fuerza mayor*, cuando la *pérdida*, la *avería* ó el *retraso* son debidos á una causa independiente del hecho del porteador y de las personas de

[1] Art. 590 del Código de Comercio y 2516 del Civil del Distrito Federal de México.

[2] Arts. 590 fracciones VI y VIII-602 del Código de Comercio; 1446-1447-1459 2512-2513-2515 y 2525 del Código Civil del Distrito Federal de México.