

668
2ej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

ANÁLISIS JURÍDICO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE



FACULTAD DE DERECHO
SECRETARÍA AUXILIAR DE
EXÁMENES PROFESIONALES

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

LILIA EVA PRADO TRIAS



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está 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.

INDICE GENERAL

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS

INTRODUCCION		Página
A)	Edad Antigua	4
1)	Egipto	4
2)	Babilonia	6
3)	Fenicia	7
4)	Grecia	8
5)	Roma	10
B)	Edad Media	17
C)	Edad Moderna	25
D)	Edad Contemporánea	33
E)	México	48
1)	Código de Comercio de 1854	69
2)	Código de Comercio de 1884	75

CAPITULO II
DE LOS CONTRATOS EN GENERAL

	Página
A) Principales Clasificaciones de los Contratos.	95
B) Elementos del Contrato	98
1) Elementos esenciales	99
2) Elementos de Validez	103
C) Interpretación de los Contratos	113
1) Teoría de la Voluntad Interna o de la Autonomía de la Voluntad	113
2) Teoría de la Voluntad Declarada	114
D) Cláusulas que se deben distinguir en los Contratos.	115
E) Contratos Mercantiles	117
F) Clasificación de los Contratos	117
G) Elementos de los Contratos	118
H) Capacidad	125

CAPITULO III

CONTRATO DE TRANSPORTE

	Página
A) Contrato de Transporte Civil y Contrato de Transporte Mercantil.	128
1) Derechos del Cargador	131
2) Obligaciones del Cargador	131
3) Derechos del Porteador	131
4) Obligaciones del Porteador	132
5) Derechos del Consignatario	132
6) Obligaciones del Consignatario	133
7) Responsabilidad del Porteador	133
8) Causas excluyentes de Responsabilidad	133
9) Causas de rescisión del Contrato de Transporte	134
B) Definiciones del Contrato de Transporte Mercantil de diferentes autores	137
C) Calificación del Contrato de Transporte en Mercantil.	140
D) Clasificación del Contrato de Transporte.	144

CAPITULO IV

CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

	Página
A) Vías Generales de Comunicación	146
B) Preceptos Legales aplicables al Contrato de Transporte Terrestre	151
C) La Concesión	157
D) Situación Jurídica de las Empresas de Transporte Terrestre	170
E) Definición y Contenido del Contrato de Transporte Terrestre	173
F) Transporte de Cosas	174
1) Elementos Personales	175
2) Elementos Reales	193
3) Elementos Formales	197
4) Requisitos de la Carta de Porte	200
G) Transporte de Personas	204
1) Elementos Personales	206
2) Elemento Real	210
3) Elemento formal	211
H) Instrumento utilizado en el contrato de transporte terrestre.	213
a) Transporte de cosas	213
1) Servicio de carga	213
2) Servicio express	219

	Página
b) Transporte de personas	223
I) Servicio de Paquetería y Encargos en el Contrato del Transporte Te- rrestre.	227
J) Responsabilidad en el Transporte Terrestre	234
1) Responsabilidad en el transporte de cosas	234
a) Limitación legal	242
b) Limitación convencional	243
2) Responsabilidad en el transporte de personas	246
K) Seguro	248
a) Seguro de transporte terrestre	248
b) Seguro del viajero	253
L) Rescisión en el Contrato de Transporte Terrestre	259
M) Conclusiones	
N) Bibliografía	

INTRODUCCION

Este ensayo no pretende haber agotado el tema del contrato del transporte terrestre, pues fue realizado con la idea de mostrar sus vinculaciones con el transporte, y como éste colaboró en el progreso de la humanidad, facilitando el intercambio de productos y costumbres, de lenguas e ideas y en general, de cómo desarrolló una gran influencia en el crecimiento de la economía de los pueblos.

Al mismo tiempo, se hace una breve referencia a los contratos en general, señalando sus principales clasificaciones y los elementos que las integran, en este análisis se le da un trato especial al contrato de transporte terrestre señalando sus características, así como sus derechos y obligaciones y por último, su clasificación.

Vale la pena señalar, que a diferencia de otros contratos, el de transporte está regulado por preceptos, tanto administrativos, como mercantiles; y así tenemos que en aspecto administrativo se rige por la Ley de Vías Generales de Comunicación y por sus múltiples reglamentos, la cual regula con mayor claridad, además de -

las vías generales de comunicación, los medios de transporte y los servicios públicos establecidos. De la misma manera se encuentra - sujeto en lo mercantil, al Código de Comercio vigente, toda vez -- que una de sus características, el traslado de personas o mercan-- cías, por parte de empresas que se dedican al transporte, es un -- acto de comercio.

También se muestra en este análisis la situación jurídica de las empresas que se dedican al transporte terrestre, su contenido, el instrumento utilizado, los servicios de paquetería y encargo -- que se realizan dentro del transporte de pasajeros, la responsabi-- lidad, el seguro, tanto de daño como del viajero y la rescisión -- del mismo.

De la misma manera se analizan las figuras práctico-adminis-- trativas, como la Carta de Porte y el Servicio Conducto Banco. El -- trámite de la primera se realiza ante la Secretaría de Comunicaci-- nes y Transportes; y la segunda, a través del Servicio de Express.

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS

El progreso de la humanidad hacia una vida mejor ha estado ligado siempre a la historia del transporte. El progreso del transporte facilitó el intercambio de productos, ideas, lenguas, costumbres, religiones y en general todo movimiento de tipo cultural.

El transporte es un aspecto fundamental del comercio y por lo mismo ha ejercido una influencia decisiva en el desarrollo de la economía de los pueblos. "El transporte ha existido desde los más antiguos tiempos; casi es connatural con la idea de sociedad y se practicaba entonces en las formas más rudimentarias". (1) Seguramente el primer recurso que utilizó el hombre para transportar sus pertenencias, -- fue su propia capacidad de carga, sin embargo lo limitado de este hecho debe haber originado que el hombre se las in-

(1) CAMARA, Héctor. Contrato de Transporte de Cosas. Distribuidora Delpelna. Buenos Aires. 1946. p. 8.

eniare para satisfacer su necesidad buscando un nuevo elemento que le ayudara en la transportación de sus pertenencias. Para ello ideó, por primera vez, el arrastrarlas por medio de una tabla: acababa de inventar el primer medio de transporte: El trineo.

Posteriormente surgiría el primer logro gigantesco en la materia, ese logro fue su habilidad para domesticar a los animales, sobre todo al caballo, al buey, a la mula, al elefante, al camello; a fin de que le sirvieran como cabalgadura, como bestias de carga o como auxiliares en la agricultura.

Después el hombre hizo un descubrimiento muy importante: el rodillo. Este sistema de transporte por rodillo fue muy usado y se comprende, porque la fuerza de fricción que hay que vencer con él resulta muy inferior a la generada al arrastrar una tabla. Pero el mayor mérito del rodillo sería haber sido la transición hacia lo que para muchos es el invento más genial del hombre: la rueda; que era un disco de madera con un agujero en el centro, del que partía un madero que le servía de eje, todo lo cual era tirado por anima-

les domesticados; esto trajo como consecuencia una mayor facilidad en la transportación que el hombre efectuaba, ya -- que le permitió llevar una mayor cantidad de carga a una mayor velocidad.

Con respecto a las vías de comunicación podemos decir que las primeras rutas no fueron sino sendas que abrieron -- los animales buscando agua. El hombre primitivo transitó -- por ellas primero a pie, después arrastrando un trineo y -- más tarde conduciendo un carro. Es entonces cuando comprendo que esa senda no se aviene a sus necesidades, ya que el -- carro no puede doblar tan abruptamente como un animal, pues sus ruedas se hunden en el barro, de ahí que decide mejorar la senda y consolidar y rehacer las curvas, así nace la ruta terrestre.

En este análisis observaremos que la evolución del comercio, del transporte y de las vías de comunicación a través de la historia han sido aparejadas. También veremos el surgimiento de la figura del contrato de transporte a través de los tiempos.

EDAD ANTIGUA

La aportación de los pueblos y culturas antiguas (Egipto, Babilonia, Fenicia, Grecia y Roma) a la evolución del derecho comercial, es importante, aunque limitada. Sin embargo podemos encontrar rastros de diversas instituciones mercantiles.

En aquella época el comercio era principalmente marítimo y fluvial y creció en el Mediterráneo y en el Mar Rojo, en el Eufrates, en el Tigris y en el Nilo y por lo mismo las instituciones mercantiles que florecieron se relacionaron con el comercio marítimo; sin embargo también encontramos que existieron normas aisladas del comercio terrestre.

1.- Egipto.- Aún cuando algunos consideran que la civilización egipcia no dá ninguna aportación al Derecho Mercantil, en virtud de que los egipcios se preocupaban sobre todo de la agricultura y abandonaron el comercio a los extranjeros, en este pueblo encontramos ciertos inventos con respecto al transporte que van encaminados al desarrollo del comercio.

Entre los años 2000 y 1500 a.C. en Egipto se inventó la rueda de rayos; perfeccionamiento muy importante, porque las precedentes ruedas de disco se quebraban con facilidad. Los egipcios hicieron también otras dos invenciones; reemplazaron la plataforma heredada del trineo por una verdadera caja de carro y fijaron a ella un eje, lo que permitía girar libremente a la rueda.

La primera ruta sobre la cual se tiene noticias es la abierta por el Faraón Mentcuhotep IV que iba hacia el mar Rojo. Con respecto al transporte marítimo de los egipcios, estos construían para navegar en el Nilo, barcas con cañas de papiro y unidos en haz; popa curva y alta, proa más baja, fondo plano y para gobernarlas usaban pértigas. Hacia el año 300 a.C. iniciaron la construcción de embarcaciones de madera, a base de tablazón se ligaba a las gruesas cuerdas para mejor asegurar la solidez del conjunto. Se comenzó entonces a usar la vela que primero fue cuadrada, pero que no tardó en adoptar la forma rectangular y en lugar de ancla se usaba una pesada piedra.

2.- Babilonia.- Los caldeos-asirios fueron un pueblo guerrero y comercial, debido a su excelente posición geográfica, que les permitió ser el intermediario entre todos los pueblos civilizados. Ejercieron un comercio de tránsito que fue primordialmente terrestre. Su medio de arrastre fue el camello.

En sus instituciones se encuentran ya los lineamientos de los títulos de crédito, producto de la situación propia de la época, ya que el comercio, sobre todo el terrestre corría grandes riesgos por los asaltos que sufrían los comerciantes. Estas circunstancias los obligaron a reunirse para transportar sus mercancías en caravanas, pero más que eso, a idear la forma de pago sin llevar consigo metálico. Crearon un sistema de tablas que representaban el equivalente en metálico ya que implicaban una orden de pago en un determinado lugar, diverso a aquél en que se habían preparado.

"El Código babilónico de Hamurabi, que data de veintiséis siglos antes de Cristo, reglamentó diversas instituciones mercantiles, como el préstamo a interés, el contrato de so-

ciudad, el depósito de mercancías y el contrato de comisión." (2) La primera banca de la cual se tiene noticia es la de los Igibi, en Babilonia en el siglo VI a.C. El rey - Hamurabi dictó normas especiales relativas a préstamos agrícolas y comerciales.

3.- Fenicia.- Pueblo emplazado en las orillas del Mediterráneo, que ante la imposibilidad de extenderse por tierra, se lanzó resueltamente al dominio de los mares. Así descubre y explota su genio comercial y crece en los países - por conquistar colonias, que sirvieron para dar salida al crecimiento natural de su población.

Los fenicios por ser los navegantes por excelencia, rompen con la tradición del comercio terrestre. Comienzan a hacer los primeros distinguos entre naves mercantes y de guerra; las primeras eran generalmente a vela y las de guerra, las famosas galeras que eran impulsadas a remo. Van a ser los fenicios quienes introduzcan dos grandes adelantos - con respecto al transporte: el primero para aumentar la ve-

(2) HAMEL Y LANGARDE. cit. por CERVANTES AHUMADA, Raúl. De-recho Mercantil. Editorial Herrero, México 1984. p.4.

locidad; que consistía en dos líneas de remos paralelas y a diferentes niveles y el segundo de tipo netamente bélico, que consistía en que la proa remataba en un sólido espolón.

Con respecto a las instituciones mercantiles no han perdurado leyes escritas. Sin embargo ellos aportan al derecho marítimo una institución que ha trascendido hasta nuestros días "La institución que recogida por el Derecho Romano, puesto que no dejaron escrito nada relativo a sus reglas mercantiles, pasa y llega hasta la época actual, es la Lex Rhodia de iactu, por la cual todos los propietarios de las mercancías cargadas de un navío deben contribuir o reparar las pérdidas sufridas por alguno de los propietarios cuyas mercancías se arroje, echen al mar para salvar al navío". (3).

4.- Grecia.- Aquí las primeras trazas de rutas datan de unos 10 000 a.C.; dos surcos paralelos rellenos con arena o pedregullo y separados unos 90 cm., que eran las medidas entre las ruedas de los cerros. Los griegos que también era marinos, estructuraban sus barcos con una gran quilla como base;

(3) VASQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Contratos Mercantiles. Editorial Porrúa, S.A., México 1985, Segunda Edición. p. 3.

las proas eran agudas y las popas bien definidas. El esqueleto del casco estaba recubierto con planchas de madera, unidas borde a borde. Las naves fenicias, griegas y romanas dedicadas al tráfico, tenían una vela rectangular y eran más profundas que las de guerra, de mayor manga, sin espolón y el casco de sección casi redondo, en forma de palangana.

Los griegos descollaron en las expediciones marítimas y en la colonización. Muchas instituciones jurídicas debieron ser origen y desarrollo del genio helénico. Los discursos de Demóstenes nos informan sobre la existencia de una regulación de la compraventa, comisión, préstamo, transporte, sociedad, copropiedad marítima, avería común, jurisdicción especial mercantil, etc. "Más la principal característica del Derecho Mercantil griego estriba en haber sido, ante todo y sobre todo - derecho marítimo. Para aquellos hombres de temple heróico, el verdadero comerciante era quien se lanzaba a la mar, arriesgando la vida en busca de riquezas". (4)

(4) LANGLE Y RUBIO, Emilio. Manual de Derecho Mercantil Español. Tomo I. Boch. Cass Editorial. Barcelona. 1950. p. 103

En Grecia existió también una institución marítima, la cual fue recogida posteriormente por los romanos; *Foenus nauticum*; que era una operación de crédito en cuya virtud un capitalista entregaba un objeto de valor (generalmente dinero) a un empresario de transporte marítimo quien debía emplearlo en un negocio especulativo del comercio marítimo, con obligación de reembolsar y pagar cuantiosos intereses; si el viaje resultaba satisfactorio, y sin obligación alguna en el caso que este fuera ruinoso. Esta operación de crédito es conocida como el préstamo a la gruesa.

5.- Roma.- Los romanos enriquecieron a la rueda con -- una gran innovación: "el sistema de dirección". En un principio los carros eran chicos y de dos ruedas, en ellos, el problema de virar ya no se planteaba, si doblaba el animal que estaba unido al carro, éste lo seguía automáticamente. Pronto se construyeron carros más grandes que resultaban mucho más equilibrados, ya que tenían cuatro ruedas. Fue para estos carros que los romanos crearon el "mecanismo de dirección" por el cual, las dos ruedas delanteras y su eje pueden girar como un todo, pivoteando alrededor del eje vertical. Este sistema facilitaba enormemente la conducción y fue profundamente utilizado, a través de los años.

En el siglo IV a. C. se inicia la era de las carreteras modernas, con la construcción de la "Vía Apia", por parte de los romanos. La mayor contribución de este pueblo al progreso de las comunicaciones, fue la portentosa red de caminos con la que enlazaron todas las regiones que conquistaron. Esta red llegó a cubrir en su momento de esplendor, 85 000 Km.

Las rutas romanas tenían de 6 a 8 metros de ancho, eran abovedadas para facilitar el escurrimiento del agua y se construían con los materiales de cada región. Ningún obstáculo natural era capaz de detenerlos; sus constructores desecaban pantanos, tendían puentes, desviaban curso de agua, talaban bosques y eran capaces de solucionar cualquier problema técnico que se les pudiera presentar.

Cada 20 Km. había estaciones de relevo para caballos y cada 40, lugares de hospedaje; en la construcción de este gigantesco sistema de carreteras se empleaban a los soldados que no estaban ocupados en las tareas bélicas.

Los romanos no se contentaban con enlazar el imperio con su vasta red de caminos, sino que lucharon incansablemente hasta hacer del Mediterráneo un lago interior, al que lla-

maban "Mare Nostrum".

A la galera tradicional le introdujeron una hilera más de remos, creando así el trirreme, el que era utilizado para fines bélicos. También utilizaron la nave redonda como barco mercante impulsada a vela y que estaba destinada al transporte de pasajeros, alimentos y caballos, pero principalmente, de mercancías que los romanos llevaban de un extremo a otro del Mediterráneo.

Instituciones comerciales de los romanos.- Aunque Roma se caracterizó por su genio creador del derecho, no conoció una disciplina jurídica especial separada y autónoma de las relaciones comerciales; esto es, si bien es cierto que Roma fue un centro de gran movimiento comercial, con una gran población, no creó propiamente un derecho para el comercio, -- quizás por el desprecio que en cierta forma tenían los romanos hacia él, pues no se consideraba al comercio actividad exclusiva de los ciudadanos, sino que era permitido a los extranjeros que venían a Roma o estaban domiciliados en ella.- O bien por la flexibilidad del Derecho Romano para adaptarse a las exigencias del tráfico mercantil, el que permitía encontrar la solución adecuada a las necesidades de cada caso,

o por las facultades legislativas que el pretor tenía, por la que podía adecuar las instituciones jurídicas a las necesidades comerciales. "En realidad los romanos no hicieron distinción entre el Derecho Civil y el Derecho Mercantil". (5)

Se pueden señalar en el ordenamiento romano tres clases de instituciones comerciales:

a).- La actio institoria, gracias a la cual, contrariamente al jus civiles que ignora la representación, los terceros que hubieran efectuado una operación de comercio con un esclavo o un hijo de familia, podían exigir directamente el pago al amo o al pater familia.

b).- La actio exercitoria, por la que los terceros que han contratado directamente con el capitán de una embarcación, podían exigir la obligación al dueño del buque.

c).- La nauticum foenus, que regulaba el préstamo a la gruesa. Préstamo cuya exigibilidad se supeditaba al feliz ---

(5) VASQUEZ DEL MERCADO, Descar. Ob. cit. p. 4.

arribo de un buque. Esto es, un capitalista o un banquero, -- prestaba fondos a un comerciante y estipulaba un fuerte interés, si el navío llegaba a su puerto de destino, en caso contrario, perdía su capital e intereses.

Los banqueros eran personas de gran poder económico --- que, naturalmente gozaban también de una creciente influencia política. Las operaciones de cambio tuvieron en esa época un fuerte desarrollo, debido a la concurrencia de los comerciantes de otras regiones en el mercado de Roma; quienes requere--- rían convertir sus monedas en monedas romanas para la realización de sus operaciones. Lógicamente proliferaron las casas - de cambio pero no se concretaron sólo a la actividad cambiaria, sino también efectuaron todas las operaciones bancarias - y de esta actividad, surgió la contabilidad. Los banqueros -- anotaban las sumas que ellos les remitían en libros llamados - accepti y depensi.

"Como el derecho romano era Jus gentium, de los problemas relativos conocía el pretor peregrinos "qio jus dicit -- inter peregrinos et inter lites et peregrinus". La grandeza -

del imperio romano se debió ante todo, a su esplendor comercial". (6)

En relación al transportista o porteador y al contrato de transporte, pocos son los antecedentes que encontramos en esta época, ya que el comercio por lo regular era realizado por el comerciante mismo. Sin embargo muy pronto, por el desarrollo lógico del comercio, hubo personas que se dedicaron exclusivamente al transporte, naciendo entonces la figura -- del porteador, que obraba de acuerdo a las indicaciones del remitente (artesano). Esta persona fue conocido en aquel --- tiempo, como el mercader que favorecía al artesano, llevando sus excedentes de producción a la próxima ciudad o aldea y -- entregándole al volver, los productos de los vecinos. Los -- mercaderes sumarios usaban los sellos de sus anillos como -- una garantía de buena fé y así, crearon el crédito, que ayudaba a la producción y al intercambio de mercancías.

En el siglo VII a. C. aparecieron las primeras monedas acuñadas en Libia, con una aleación de oro y plata, las que empezaron a circular fácilmente de mano a mano.

(6) CERVANTES AHUMADA, Raúl. Ob. cit. p.6.

En el comercio marítimo ya observamos que en Grecia, - aparece la figura del empresario del transporte marítimo, en la institución *Foenus nauticum*.

Con respecto al contrato de transporte, las normas que lo regulaban eran muy simples y escasas, especialmente en - el terrestre, ya que si bien el transporte marítimo no encontró grandes obstáculos para su desarrollo, porque el mar --- siempre estuvo abierto a los mercaderes, no acaeció lo mismo con el transporte terrestre, que requería especiales y seguros medios de comunicación que la naturaleza no ofrecía, - - siendo necesario el transcurso de muchos siglos para obtener los. "Por ello, la legislación casi no se ocupaba del transporte y así en las Partidas de Alfonso el Sabio.- V. 8, leg. 13- en el título "De los logueros o de los arrendamientos", - sólo copian las disposiciones del Digesto-libro XIV, tit. II y libro XIX, tit. II, V-, al tratar incidentalmente del - -- transporte marítimo, siendo más explícitas aún las reglas -- del Consulado del Mar en el capítulo LXXXIII, Recién en las-

Ordenanzas de Bilbao, en el capítulo XVIII hallamos normas extensas a cerca del contrato de fletamento".(7)

EDAD MEDIA

Cuando en el año 456 cae el Imperio Romano de occidente, comienza la desintegración de la red caminera. Durante 12 siglos no se construye ningún camino en lo que fuera el área de influencia del imperio. En la edad feudal la gente se desplaza poco y no tiene interés en abrir nuevas vías de comunicación, ni en conservar las ya existentes; por lo cual el carro alcanzó su plenitud con los romanos. Posteriormente sólo se le agregan algunos perfeccionamientos.

Tras la caída del Imperio, el arte naval encontró un rápido desenvolvimiento en Bizancio; aquí, basándose en las tradiciones marinerías de Roma, se creó el dromon; esto es, buque semejante al antiguo trirreme romano, sólo que más li

(7) CAMARA, Héctor. Ob. cit. p. 9

gero y de menor tonelaje. Contemporáneamente al dromon, hacia el siglo IX, hacen su aparición en los mares del norte algunas naves normandas, a las que se da el nombre de dragones, cuya figura difiere notablemente de la habitual de los mares mediterráneos y anuncian ya la evolución que se va a producir en la construcción naval. También durante la Edad-Media fue la galera la unidad naval capaz de combatir con los más poderosos adversarios. Deriva directamente de la trirreme griega y del trirreme romano, y comienza a asumir la forma que habría de conservar durante cuatro siglos. En la época de las Cruzadas, cuando el fervor de las conquistas y los descubrimientos animaban al mundo occidental la galera impulsó el transporte de hombre y mercancías, por las vías marítimas. Como una evolución de esta nave, aparece el bergantín, más pequeño que su antecesora y llegó a convertirse en una nave de tráfico.

Surgimiento del Derecho Mercantil en la Edad Media -- con la caída del Imperio Romano de Occidente, el mundo se ve totalmente perturbado en la actividad comercial, que prácticamente quedó suprimida, pues el comercio se redujo tan sólo a intercambios entre las personas de un mismo lugar; es decir, de un mismo centro urbano o de una población

rural. Estas personas se concretaban únicamente a satisfacer sus propias necesidades. También el feudalismo fue un factor importante en el estancamiento del comercio, con su régimen basado exclusivamente en la propiedad territorial, y sus pequeñas y numerosas soberanías, recelosas y hostiles entre sí.

Son las cruzadas las que vienen a romper con esta situación, cuando en el siglo XI abren las vías de comunicación con el cercano oriente, provocando un intercambio de productos con los países europeos.

El comercio crece y se desarrolla en gran medida favoreciendo el surgimiento de los grandes centros industriales y comerciales, principalmente en las ciudades italianas y particularmente en aquellas ubicadas en los puertos. como Génova, Venecia, Amalfi, etc.

La ciudad de Florencia constituye una excepción en esta regla, ya que a pesar de no estar comunicada directamente por mar, se convirtió en un próspero centro de desarrollo, para las industrias del cuero y de la lana. "Más para regular cumplidamente la vida jurídica tan exuberante y

nueva de aquellas sociedades. el Derecho Romano, con todo y haber sido la obra maestra del pueblo-rey, tenía que resultar insuficiente".(8) Por lo que con objeto de regular las relaciones mercantiles, se instituyeron corporaciones de comerciantes; quienes gracias a su riqueza adquirieron poder político y económico. Al frente de estas corporaciones se encontraban uno o varios comerciantes, a los cuales se les denominaba Cónsules. El cónsul duraba de 6 meses a un año y su función consistía en administrar justicia en los negocios mercantiles. Sobre los cónsules estaba un Consejo, formado por los más antiguos comerciantes, siendo éstos elegidos por una asamblea de asociados. Se crean también en esa época, los tribunales ante quienes, en un principio, se ventilaban sólo controversias de los comerciantes inscritos en la matrícula mercantur, pero después su acción se amplió no sólo a juzgar a los miembros de las corporaciones, sino a todos aquellos que efectuaban operaciones de comercio, aunque no fueran comerciantes. Es así, como se prepara la materia objetiva del acto de comercio. Las corporaciones a través de sus tribunales dictaban resoluciones en materia de comercio, resoluciones que van

(8) DE J. TENA, Felipe. Derecho Mercantil Mexicano. Editorial Porrúa, S.A. México 1979, Sexta Edición. P. 26.

compilándose y formando un cuerpo de leyes y reglamentos que reciben el nombre de Estatutos y, con base en ellos, se regularían posteriormente las relaciones de los miembros de las corporaciones.

La característica principal del comercio en la Edad Media, fue su internacionalidad. Debido a ella, las relaciones entre los centros comerciales fue de suma importancia. Su frecuencia originó que surgiera un derecho especial para regular estas actividades, separándolas del derecho civil, que había sido común a todos los pueblos de Europa occidental, como el ius mercatorum o derecho de los comerciantes.

"Así nace el derecho mercantil autónomo, con un doble carácter; como derecho profesional (de y para los comerciantes en el ejercicio de su industria) y como derecho privilegiado (de una clase social determinada.)" (9)

(9) BAUCHE GARCADIIEGO, Mario. La Empresa. Editorial Porrúa, S.A. México 1977, Segunda Edición. p.5.

El comercio terrestre se desarrolló sobre todo, mediante la celebración de grandes ferias, que reunían a los mercaderes de las diversas regiones en ferias previamente fijadas. Estas ferias dieron lugar a la práctica del cambio y el comercio, del dinero y de la banca, destacándose de manera excepcional en estos aspectos, los judíos y los lombardos. - En la antigua Francia hubo ferias célebres, como las de Saint Denis de Champagne y Lyon Beaucaire. El rey intervenía para reglamentar la política de las ferias, lo que ha permitido conservar numerosos documentos sobre el derecho de ferias. - Las transacciones efectuadas en las ferias, se regían por los usos particulares de los mercaderes de todos los países. La necesidad de pagar al contado las mercancías compradas, provocó la creación de las letras de cambio, y se conserva todavía el uso de librar letras de cambio a tres meses, fecha como recuerdo de la celebración trimestral de ciertas ferias. Para dirimir las diferencias que existían, se instituyeron tribunales de ferias, la ejecución de las decisiones debía tener lugar inmediatamente y podía procederse al embargo de los bienes del deudor; el comercio ha conservado la costumbre de este procedimiento de ejecución rápida.

"En estas ferias se elabora un derecho especial, que se designará con el nombre de jus nundinarum. Este derecho de las ferias se caracteriza por dos elementos que a la postre constituyen las base del derecho comercial moderno; por una parte, la rapidez de las operaciones y, por otra, el fortalecimiento del crédito". (10)

En un principio el derecho de las ferias, jus nundinarum, se aplicaba solamente en las relaciones celebradas en las mismas, pero ese derecho llegó a tener tal reputación, que se extendió su aplicación a todas las operaciones comerciales, y en un gran número de contratos en la Edad Media, se estipulaba que las reglas aplicables en caso de litigio, serían aquellas que se practicaban en una determinada localidad en donde se celebraba una feria. De esta manera, ese derecho especial vino a completar el jus mercatorum.

Principales compilaciones en la Edad Media.- Especialmención debe hacerse de los estatutos de las corporaciones de la Edad Media, toda vez que influyeron grandemente en el desarrollo del Derecho Mercantil.

(10) VASQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Ob. cit. p.8.

Los estatutos, como se dijo, se formaban por las compilaciones de las sentencias dictadas por los cónsules de los tribunales de las corporaciones. Era, como se indicó, reglas de Derecho Mercantil que se practicaban en diversas ciudades.

Las principales compilaciones o estatutos se formaron dentro de la actividad comercial marítima y de ellas han trascendido tres fundamentalmente.

El consulado del Mar; reglas que eran aplicadas en los pueblos mediterráneos por los cónsules de las corporaciones. Se considera que se originaron en Barcelona, por las ordenanzas de 1435, 1458, 1484 que en él se materializan.

Los juicios o Roles de Olerón, que se consideran del siglo XIV y que consistieron en la compilación de las sentencias dictadas por los tribunales de la isla de Olerón, en los asuntos que se ventilaban por el comercio marítimo en el Océano, especialmente entre Francia e Inglaterra.

Las reglas de Wisby, isla en el Mar Báltico, cuya aplicación se limitó a esa parte, así como en el Mar del Norte.

Estas compilaciones que no eran sino verdaderas normas de derecho que regulaban las operaciones comerciales, principalmente marítimas, se aplicaron y aceptaron como obligatorias a pesar de no haber sido, en un principio, mencionadas por el orden público.

El derecho, no obstante que se encuentra escrito, pues las sentencias así quedaron redactadas, era consuetudinaria. Las compilaciones contenían definiciones, ejemplos, razones, como una obra doctrinal en que se consignan y explican al mismo tiempo los usos existentes. No hay allí, se ha dicho, ninguna regla con el carácter de mandato.

En las compilaciones medievales de las ciudades italianas, los estatutos no citan entre los actos de comercio el contrato de transporte y en ellos sólo encontramos algunos textos referentes a las obligaciones de los acarreadores, quienes estaban sujetos a las leyes mercantiles.

EDAD MODERNA

En esta época y como ya lo indicamos, las vías de comunicación terrestres no tuvieron ningún progreso, puesto que -

se ocupaban las ya existentes.

En el siglo XV, se construye en Francia carrozas en las que la caja viajaba suspendida de correas, y no apoyada directamente sobre los ejes.

En el siglo XVII aparece en Inglaterra la diligencia, - inaugurándose en 1640 el primer servicio público con estos -- carruajes entre Londres y Oxford. De allí se extenderá como - medio de transporte por toda Europa y más tarde pasará a Amé- rica.

La navegación en el siglo XV sufrió grandes transforma- ciones. Queda atrás, la Edad Media y florece el Renacimiento. Aparecen nuevas cartas y aparatos marítimos. Cae Constantino- pla y Egipto va a ser casi conquistado por el Imperio Otomano, con lo que se cierran las rutas tradicionales a la India y -- China; Europa que depende de materias primas provenientes de- tierras lejanas, se ve apremiada por encontrar nuevos caminos hacia el Indico. Mientras que los españoles y los portugueses ya tenían recorridas las costas africanas hasta el cabo de -- Buena Esperanza, Inglaterra y Holanda, que junto con los an- teriores eran las potencias marítimas de ese tiempo, compiten

intensamente por lograr romper el virtual bloqueo que significaba Constantinopla en manos turcas. Con respecto a las embarcaciones de esa época, encontramos el botequín, una embarcación muy marinera, dotada de dos mástiles. La carabela aparece un siglo después del botequín; era pequeña y estaba equipada con tres mástiles de altura media, a los que se les provveyó de velas latinas, la mayor de las cuales iba atada en el primer mástil.

Medio siglo después que la carabela aparece la carraca italiana, que incorporándosele velas cuadradas en los dos primeros mástiles. Las planchas de madera que forraban su casco seguían manteniendo el sistema de unión por excavado.

De los tres barcos utilizados por Cristóbal Colón en el descubrimiento del nuevo mundo, dos eran carabelas: la Niña y la Pinta; y la Santa María que era nao ésta última era una combinación del botequín y la carabela que al estar dotada de gran capacidad de carga, podía intentar largos cruceros sin entrar a puerto.

El descubrimiento de América abrió nuevas rutas al comercio europeo y produjo un cambio fundamental en el mismo. Pero, así como el transporte marítimo se desarrollaba a medida que se abrían nuevas fuentes de comercio, el transporte terrestre continuó sin progreso hasta el siglo XVIII.

La supremacía comercial de los países mediterráneos -- principalmente Italia, pasa a las naciones occidentales. España, Francia, Inglaterra y Portugal, quienes se encuentran en una mejor posición geográfica para traficar con el nuevo mundo.

Actividad legislativa mercantil en la Edad Moderna.- La creación de los grandes estados nacionales al comenzar la Edad Moderna, va aparejada, como es obvio, a la decadencia de los gremios de mercaderes, que habían llegado a asumir en toda su plenitud, facultades propias del poder público.

Aunque todavía a fines del siglo XVI se publica en Ruan una compilación privada, el Guiden de la Mer (Gallarde del Mar), de especial importancia para el seguro marítimo,

pronto la actividad creadora de normas jurídicas, es resúmda en su integridad por el Estado, al preocuparse éste de dictar leyes adecuadas al comercio.

Esto es, las corporaciones que tuvieron una importancia de primer orden en la vida comercial, toda vez que, como sabemos, reglamentaban el comercio a través de los estatutos, perdieron su importancia legislativa. El derecho estatutario o sea, el proveniente de los estatutos de las corporaciones, es sustituido por el derecho codificado en las ordenanzas reales. El derecho comercial no encontrará ya su base en la autonomía de las corporaciones, sino que será la autoridad quien dicte las ordenanzas como derecho general nacional. El Derecho Mercantil se afirma superando su origen corporativo, y el centro de propulsión se desplaza a las grandes monarquías centralizadas.

Visto lo anterior, Francia va a ser una nación que se preocupa por este movimiento, y lo encauza y protege por medio de sus leyes. Así lo atestiguan sus numerosas ordenanzas.

Dos de ellas tendrán importancia tan trascendental en la historia del derecho mercantil, que no podemos dejar de mencion--
narlas: Nos referimos a las ordenanzas de Juan Bautista Col--
bert, ministro de Luis XIV.

En 1673 Colbert busca unificar el Derecho Mercantil re--
curriendo para ello a un comerciante llamado Savary, a quien
le encomienda la redacción de una ordenanzas para regular el
comercio terrestre; esta ordenanzas toma el nombre de "Codel--
Savary." Estas no tuvieron el éxito internacional que tuvie--
ron las de 1681, ya que solamente se aplicaron en Francia; -
sin embargo, tuvieron el mérito de representar una verdadera--
obra de codificación del derecho comercial. Su contenido en -
12 títulos, se refiere a las principales instituciones de De--
recho Mercantil. Abarca el estado personal de los comercian--
tes, los libros de comercio, la sociedad, la letra de cambio--
y la quiebra.

"La primera de estas ordenanzas atenúa el carácter pre--
dominante subjetivo que hasta entonces había tenido el dere--
cho mercantil, al someter a la competencia de los tribunales--
de comercio los conflictos relativos a letras de cambio fue--

sen quienes fuesen las personas que en tal conflicto figura---
ran". (11)

Algunos años después en 1681, y aprovechándose de un --
trabajo anónimo, el propio Colbert promueve "La Ordenanza de-
la Marina"; cuyo prestigio fue tan grande, que se impuso en -
el comercio marítimo en una gran parte de europa occidental.-
Durante los siglos XVII y XVIII su influencia fue enorme y se
convirtió en un factor determinante para la unificación del -
Derecho Marítimo moderno.

Estos textos, a través del Código Francés de 1808 llama
do, "Código de Napoleón", en cuya redacción influyeron consi-
derablemente, fueron de capital importancia para la formación
del Derecho Mercantil moderno; sobre todo, como acabamos de -
mencionar, la Ordenanza de la Marina, pues gran parte de sus
disposiciones pasaron al Código Francés.

Con los grandes descubrimientos geográficos de esta épo-
ca, España adquiere singular preponderaciones en el comercio-

(11) MANTILLA MOLINA, Roberto L. "Derecho Mercantil". Editio-
rial Porrúa, S.A. México. 1979. Decimoneva Edición. p. 7.

y, consecuentemente, en la legislación y en la doctrina mercantil.

Diversos fueros, edictos, bandos y ordenanzas se ocuparon en España de los problemas mercantiles; pero, de entre ellos las más importantes son las ordenanzas de Burgos, Sevilla y las de Bilbao. Estas debían ser confirmadas por el rey para obtener fuerza legal en la metrópoli.

Las Ordenanzas de Burgos, fueron confirmadas el 18 de septiembre de 1538, por don Carlos y doña Juana y trataban extensamente de los seguros y averías.

En las Ordenanzas de Sevilla, aportadas por Carlos I en 1554, figura lo relativo al seguro. Estas ordenanzas se convirtieron en el libro IX de las Leyes de Indias, que se aplicaron como derecho principal en América.

Sin embargo, las que descuellan sobre todo, por su mayor importancia, son las Ordenanzas de la Universidad y Casa de Contratación de Bilbao, divididas en 29 capítulos, estas regularon las instituciones del comercio en general, tanto terrestre, como marítimo, llenando cuantos vacíos se notaban en materia de letra de cambio, comisión, sociedades, contabilidad, --

quiebras y libros de los comerciantes. Aunque dictadas para la villa de Bilbao, la jurisprudencia las hizo generales en España y traspasando las fronteras se observaron en las colonias de América y en las repúblicas hispanoamericanas más tarde.

EDAD CONTEMPORANEA

En esta época el transporte, logra una mejoría considerable. La Revolución Industrial trajo consigo el perfeccionamiento de las máquinas que lograron una mayor y mejor producción, los adelantos se logran, especialmente, por el empleo de la fuerza tractiva del vapor de agua; empleada, tanto en las máquinas de las fábricas, como en los transportes, los cuales evolucionan rápidamente con éste sistema.

En el transporte marítimo ya con este sistema, y a partir del barco de vapor denominado Clermont, del norteamericano Robert Fulton, que alcanzó gran éxito comercial en 1807, y a partir de ese momento las mercancías perecibles ya no se arruinaban antes de llegar a su destino, así como los nitra--

tos, cereales, fibras y metales que cada día era más necesarios, eran transportados por estas naves. En 1881, el 80% de los vapores en construcción eran de hierro y, para entonces ya comenzaba a emplearse el acero.

En 1892 empiezan a aparecer nuevos motores, Rudolf --- Diésel patenta uno de combustión interna que no necesita de chispa eléctrica para la combustión, ya que ésta se produce mediante la elevación de la temperatura del aire, fuertemente comprimido en los cilindros. A pesar de todo, aquellos -- pioneros dotados de motores diésel tuvieron algunos proble-- mas. Las sucesivas construcciones fueron introduciéndoles me-- joras en materia de rendimiento, economía y tamaño. Con la -- llegada de la primera guerra mundial, prácticamente queda -- frenada la expansión del motor diésel en la navegación mer-- cante; sin embargo terminada la contienda, el nuevo sistema-- (diésel) es casi perfecto y queda a disposición de los arma-- dores civiles y fue así, como se extendió su aplicación al -- transporte de pasajeros.

La combustión diésel-eléctrica no tardó en imponerse.-- El Wandal había sido un precursor en la materia, pues había--

sido construido por la firma Nobel como buque de pasajeros - en el mar Caspio y el primero de tamaño considerable que empleó un motor de combustión interna encargado de generar la corriente que alimentaba su propulsión eléctrica. La perfección de este sistema llegó en 1928. En ese año son botados - transocéanicos como el California y el Viceroy of India, - equipados con este tipo de propulsión. Hoy en día casi todos los buques llevan motores diésel-eléctrico o turbinas. Estas últimas son preferidas para los buques de pasajeros, mientras que la diésel se emplea generalmente en los gigantes -- cargueros.

Con el transporte terrestre ocurrió algo similar, la Revolución Industrial produjo un enorme desarrollo, con la aparición del automóvil y de la locomotora, en este tipo de transporte, pues estos, se volvieron de inmediato indispensables en el transporte terrestre e influyeron grandemente en su desarrollo.

La historia del automóvil, se inicia con el vehículo - de Nicolás Cugnot, denominado "El Fardier" (carguero), este es el primero en autopropulsarse mediante una fuente de energía racional: vapor de agua, este auto se construyó en 1765,

era capaz de transportar 4 personas a una velocidad de 3 Km. - por hora. A causa de la Revolución Francesa, le fue retirado - el apoyo del gobierno y no pudo continuar Cognot con sus inven- tos.

50 años después del invento de Cognot, en 1822 el inglés- Julius Frifith, fabrica y patenta la primera diligencia a va- por e inaugura con ella el primer servicio público. Stephenson, al mismo tiempo, comienza a operar el primer ferrocarril de -- línea. Ambos sistemas de transporte se desarrollan paralelame- te, en las dos décadas siguientes se establece entre ellos una feroz competencia. La diligencia de vapor fue limitada por las autoridades a través de la "Ley de la Bandera Roja", ya que -- ocurrieron varios accidentes. Esta ley demoró el desarrollo de los vehículos mecánicos en Inglaterra.

En Francia, en cambio, se siguió ensayando con las máqui- nns de vapor. En la década de 1870, Amadée Bollés perfeccionó- varios extraños vehículos, uno de los cuales llegó a desplazar- se a 40 Km. por hora, otro de ellos "el Rapide", presenta ade- lantos tecnológicos, como un motor delantero y ruedas motrices traseras unidas al motor por un árbol de transmisión y un di- ferencial.

Los primeros intentos de utilizar la electricidad para impulsar un vehículo, pertenecen a Nicolás Raffard, quien en 1883 logra presentar en París un pequeño automóvil alimentado por un acumulador. Los motores de vapor y electricidad que utilizaron los primeros automóviles, demostraron ser poco prácticos. Esa necesidad apresuró la invención del motor de combustión interna. Los italianos Bersanti y Mameucci presentaron -- en 1856 y 1861 un prototipo, pero no pasaron de la etapa experimental.

Así la historia reconoce a Etienne Lenoir como el verdadero creador de este tipo de motor, ya que en 1862 fue aplicado a un vehículo de ruedas. El motor trabajaba en ciclo de --- tres tiempos: admisión, explosión y escape. Más tarde, en 1885, el alemán Karl Benz construyó un triciclo que estaba equipado con un motor de un solo cilindro, alimentado por gasolina, con un ciclo de 4 tiempos: admisión, compresión, explosión y expulsión.

Con el correr de los primeros años de nuestro siglo, el automóvil fue ganando cada vez más aceptación y prestigio.

Los periódicos comentaban las carreras y los perfeccionamientos técnicos que cada marca introducía en sus modelos. El automóvil en esta época fue un artículo de lujo inalcanzable -- para la mayoría de la gente; su producción exigía un largo y paciente trabajo artesanal. Que además de lento resultaba muy costoso.

Lo lento de este proceso preocupó a un fabricante norteamericano de automóviles llamado Henry Ford. El señor Ford se propuso fabricar más automóviles en menor tiempo y a un costo más bajo, con lo que provocaría una nueva revolución, transplantando a la industria automotriz. "El sistema de trabajo en cadena", Con este método, también llamado "producción en serie", el señor Ford logró poner en el mercado --desde su aparición en 1908 hasta 1927-- más de 15 millones de automóviles.

Las fábricas europeas, que también adoptaron sistemas masivos de producción, se especializaron en fabricar modelos de manejo sencillo y económico en su mantenimiento y precio.

La primera guerra mundial interrumpió la producción automovilística europea, pero fue un formidable banco de prue--

bas para el automóvil, que fue utilizando en tareas de enlace, transporte y sanidad, y hacia el fin de la contienda, directamente en función bélica, con la aparición del carro de guerra. Al terminar la guerra el mercado había cambiado; la clase media demandaba en todos lados coches baratos y de fácil mantenimiento.

La segunda guerra mundial, al igual que la primera puso a prueba el automóvil y los grandes e importantes progresos logrados en el campo de la metalurgia, de la aerodinámica y de la electrónica, fueron incorporados a la industria automotriz.

La postguerra vió a las grandes fábricas reemprender el camino seguido en la segunda mitad de los años treinta, en América, fabricación de modelos gigantes y confortables, mientras Europa fabricaba modelos utilitarios y medianos. El número total de vehículos a motor, coches, camiones, autobuses, etc., es hasta la fecha, aproximadamente de 360 millones.

Como lo mencionamos en párrafos anteriores, la locomotora dió gran auge al transporte, por lo que trataremos también de su evolución. En 1814 aparece la primera locomotora, inventada por un inglés llamado George Stephenson, al que se le re-

conoce como el padre de la locomotora, esta primera locomotora, llamada "Blucher" fue empleada con éxito para el transporte de carbón en las minas.

En 1823 el mismo Stephenson se asocia con su hijo Robert y crean en Newcastle, la primera fábrica de locomotoras del mundo.

En 1824 otros ingleses, Burstall y Hill, construyen una locomotora equipada ya con 6 ruedas. Al año siguiente, Stephenson, con su locomotora "Locomotion", inaugura la línea de Stockton-Darlington. El 27 de septiembre de 1825 se realiza el primer viaje ferroviario entre estos dos poblados mineros. La locomotion es la encargada de arrastrar aquel tren, que a la fantástica velocidad de 13 km. por hora, transportó 90 toneladas de carbón y harina y 600 pasajeros.

Sin embargo la era del ferrocarril se reconoce iniciada hasta 1830 con la inauguración del trayecto Liverpool-Manchester. Los propietarios organizaron una competencia para seleccionar el tipo de locomotora que emplearían para arrastrar sus trenes. La locomotora Rocket de Stephenson fue la triunfadora y-

el padre de la locomotora logró el contrato para que su máquina arrastrara el tren de la futura línea.

A partir de la locomotora Rocket el desarrollo del ferrocarril se acelera. El constante incremento del uso de la electricidad llevó a considerar su empleo en la tracción y comienzan a surgir los intentos de lograr una locomotora eléctrica. Casi todos los inventores, científicos y técnicos especializados tuvieron algún tipo de relación con la electrificación ferroviaria, desde la invención y el desarrollo de los motores eléctricos, hasta el suministro de energía por rieles y cables aéreos.

La primera locomotora eléctrica propiamente dicha, fue construida en Alemania en 1879 por William Siemens, uno de los padres de la siderúrgica moderna. Después de su locomotora, Siemens presentó en la exposición de electricidad, realizada en París en 1881 una especie de tranvía eléctrico que tomaba la corriente de la línea mediante un "Trolley".

En 1883 se inauguró en el norte de Irlanda un tramo ferroviario electrificado. Finalmente, en 1892, Siemens experimentó con una locomotora de corriente alterna trifásica.

A finales del siglo XIX los trenes alcanzan la mayoría de edad, transformándose en un fenómeno mundial, tanto técnico como económico y social.

Las consecuencias económicas y sociales del ferrocarril en las naciones que lo adoptaron, fueron las de una verdadera revolución. Por primera vez, granjeros, industriales, comerciantes y viajeros, disponían de un transporte terrestre rápido y relativamente barato, poco afectado por las inclemencias del tiempo y capaz de trasladar gran número de personas y toneladas de carga. El desarrollo de la ciencia y tecnología del siglo XIX y comienzos del XX, proporcionó a los trenes valiosas herramientas para su desarrollo.

Los intentos de adaptar el motor diésel a la tracción ferroviaria, comenzaron casi inmediatamente después de que su inventor, el alemán Rudolf Diésel, la patentara en 1892. Cuarenta años después en 1932, se perfecciona la combinación de los dos sistemas, cuyo resultado es una locomotora diésel-eléctrica.

Luego de la segunda guerra mundial, el sistema diésel va ganando rápidamente los rieles de todo el mundo principalmente

los de los Estados Unidos. En la época de los 60, los trenes diésel-eléctricos se habían apropiado, casi completamente, de los dominios de los viejos caballos de hierro. A comienzos de la década del 70, surgió en Japón un tren bala, un notable exponente de la moderna tecnología ferroviaria y el primer índice de lo que podemos lograr en esta materia.

El desarrollo de la legislación mercantil en la época contemporánea. Después de la Revolución Francesa, ya en el siglo XIX y bajo la idea revolucionaria de que debería ser la ley escrita la que rigiera las relaciones de los ciudadanos, y al crearse en Francia, la comisión para redactar el Código Civil, se decidió también que otra comisión preparara el Código de Comercio. Para este efecto se adoptó la misma forma que para el Código Civil: división en libros y títulos con una sola numeración por artículos. Es un Código breve, que comprende solamente 648 artículos. El Código de Comercio francés, llamada también de Napoleón, fue publicado en 1808 y en su mayor parte reproduce las célebres Ordenanzas de Colbert.

"El Código Francés no se apoya ya en el elemento subjetivo; esto es, en los gremios o corporaciones de los comerciantes para reglamentar su actividad como tales sino hace una ---

enunciación de los actos de comercio independientemente de -- quien los ejecute". (12)

Con esta nueva forma, la legislación mercantil deja de ser una legislación de clase, en la que el elemento personal lo era todo, para convertirse en una legislación aplicable a todas las manifestaciones de la actividad comercial, derivadas o no de un comerciante; esto es, no se concibe como un derecho de clase determinada, sino como un derecho regulador de una categoría especial de actos: los actos de comercio. Este ordenamiento pretende dar al derecho mercantil una base objetiva, que deriva de la naturaleza comercial intrínseca de los actos a que se aplica.

La importancia del Código de Comercio, por lo que se refiere a su influencia, estriba en que una gran cantidad de -- países de Europa siguieron muy de cerca su contenido, para redactar sus propios códigos; entre estos países se encuentran España e Italia, de donde se proyecta esa influencia a las -- legislaciones latinoamericanas y, muy notoriamente, a nuestro

(12) VASQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Ob. cit. p. 15

Código de Comercio.

En los principios del siglo XIX, España tenía su legislación mercantil dispersa en numerosos cuerpos heterogéneos. Como ya lo hemos mencionado, estos fueron: El libro del Consejo del Mar, las ordenanzas de Burgos, Sevilla y Bilbao y la Nueva y Novísima Recopilación ordenadas por Felipe II en 1567 y en 1805 por Carlos IV, las cuales monopolizaban sus respectivas plazas con respecto a los negocios comerciales.

La lógica ambición de acabar con esa legislación anárquica, y en especial, el ejemplo de Francia que acababa de rematar felizmente su obra codificadora con el Código de Napoleón, marcan la primera fase de proceso de la codificación mercantil española. Las cortes de Cádiz, en 1810, acordaron nombrar una comisión que redactara el proyecto del código lo que no se llevó a cabo, puesto que Fernando VII desechó el proyecto de la comisión y aceptó el de don Pedro Sáinz de Andino, sancionándolo y promulgándolo, por real cédula del 30 de mayo de 1829, como el primer Código de Comercio. Este código estuvo vigente hasta 1885, año en que se promulgó un nuevo Código de Comercio de ese país, y vigente hasta la fecha.

Situándonos ya en el derecho contemporáneo, el contrato de transporte terrestre resulta ser uno de los más modernos, - pues a partir de la segunda mitad del siglo pasado, cuando la máquina sustituyó a la potencia animal, con el establecimiento de las líneas de ferrocarril, adquirió fisonomía propia, siendo legislado en primer término por la ley civil como "Locación de obra" y, posteriormente, por la ley comercial como "Comisión". Por esto se ha dicho que tiene la edad del ferrocarril; es decir menos de un siglo, así como, que ha nacido y se ha desarrollado al calor del derecho comercial, de cuyo sistema, - constituye una de las instituciones jurídicas más importantes.

Realmente, este contrato recibió un gran impulso a medida de que se fueron perfeccionando los medios de comunicación. El legislador y el jurista se ocuparon de buscar las normas -- más adecuadas para reglamentar el transporte de mercancías y - de cosas, especialmente a través del transporte por ferrocarril, resultando Inglaterra la primera nación que lo reguló -- en forma precisa y concreta, con la ley del 23 de julio de --- 1830. Las otras naciones, posteriormente y a imitación suya, - han ido transformando poco a poco los antiguos principios, --- para adaptarlos a las nuevas necesidades.

En el momento presente las normas de derecho privado -- que regían este contrato, y que habían perdido mucho de su valor por efecto del gran desarrollo del transporte ferroviario, han vuelto a cobrar importancia y significado por el incremento del transporte automotriz, -autobuses, camiones, automóviles, etc.-, poniéndose de nuevo en acción, textos legales --- casi en desuso.

En su origen, la carta de porte era un instrumento unilateral redactado por el remitente, quien la entregaba al porteador con la cosa a transporte. Por la fórmula de su redacción puramente epistolar, se comprende su carácter: "En la guarda de Dios y bajo custodia de N., porteador, recibiréis, tantos paquetes". Era pues, una carta abierta confiada al --- porteador para que la entregase al destinatario. Pero como -- en ella se consignaban además datos relativos al transporte, -- más tarde se redactaron con copias, guardándose el original -- en las oficinas del porteador y entregándose una de aquellas -- al encargado del transporte y otra al destinatario, siguiendo así la declaración de expedición; la hoja de ruta y el talón -- para reclamar la mercancía.

M E X I C O

En este análisis veremos como fue el desarrollo en nuestro país de las vías generales de comunicación, del transporte terrestre, del comercio y del contrato de transporte terrestre.

A la llegada de los españoles, el Estado Mexicano, se extendía en los territorios comprendidos entre los 15 y 20 grados de longitud norte. Al norte limitaba con pueblos nómadas, sin límites precisos, al oriente con el Golfo de México entre los ríos Pánuco y Alvarado y al sur con el Istmo de Tehuantepec y el Océano Pacífico.

Con respecto a las vías de comunicación podemos decir que en el Estado Mexicano había caminos, sólo que desde el punto de vista de la civilización occidental, éstos eran poco útiles, ya que no eran ni de herradura ni carreteros. Sus caminos eran cintas o veredas, bastante funcionales para comunicar el vasto imperio azteca e inclusive, más allá de sus fronteras, Eas veredas eran construidas por los prisioneros de -

guerra y en general, por todos los habitantes, los cuales estaban obligados a cooperar en los trabajos. Casi siempre escogían la línea recta para hacer su trazo, ya que no tenían necesidad de evitar el esfuerzo de las bestias o de las carretas, pues como lo veremos posteriormente el transporte era -- realizado por el ser humano.

Los tenochcas trataron siempre de tener estas rutas comerciales y tributarias en las mejores condiciones posibles, -- además de que fueran fácilmente reconocibles. Las indicaciones de las rutas no sólo eran señales dejadas por los transeúntes anteriores, sino que también utilizaban mapas dibujados sobre telas de algodón, papel de amate o pieles. Se puede --- afirmar que por primitivos que fueran los caminos, satisfacían plenamente las necesidades de los pobladores; prueba de -- ello, es que sobre la traza de la mayoría de éstos. los españoles construyeron sus caminos carreteros y de herradura durante la época virreinal.

Los caminos mencionados impulsaron en gran medida las -- relaciones de comercio, actividad que en los tiempos cercanos a la conquista se practicaban en todo el territorio mexicano, pues existía un gran número de rutas comerciales.

Con respecto a las vías de comunicación urbana: la principal ciudad del estado mexicano era la gran Tenochtitlan, que presentaba la forma de un cuadrado de tres kilómetros de lado aproximadamente y que cubría una superficie de mil hectáreas, toda esta área había sido transformada durante siglos de actividad, en una red geométrica con terraplenes ordenados alrededor de dos centros principales: el Templo Mayor y la Plaza de Tenochtitlan. Las arterias de comunicación urbanas fueron las grandes calzadas; calles en forma de canales navegables, que eran transitados por pequeñas canoas.

"El ser humano, las canoas y las balsas constituyeron el transporte, tanto urbano, como foráneo; sin embargo, fue el -- hombre el principal transportista, según referimos el hombre -- fue el principal transportista, y se constituían caravanas o -- grupos de mercaderes, tamemes o topiles (esclavos cargadores) -- y hacían las expediciones perfectamente organizadas; no sólo -- para protegerse, sino para desplazar las mercancías. Llevaban -- sus mercancías en arcas tejidas de cañas fuertes (petlacalli), o en otros arzones ad hoc (huacalli), que cargaban a cuestas los indios denominados tamemes." (13).

(13) LOPEZ ROSADO, Diego G., Historia y Pensamiento Económico de México, Textos Universitarios. 1969. p. 17.

Algunas veces el mercader principal era conducido dentro de una especie de hamaca, mientras que los cargadores, con sus fardos de mercancías y gente de la escolta, iban detrás.

El Derecho Mercantil de esta época.- El comercio tenía especial consideración y los comerciantes ocupaban un lugar -- honroso en la organización social. Podemos encontrar en el arte maya múltiples referencias al comercio.

Los tianguis son una institución del comercio indígena - que llega hasta nuestros días. Uno de los más importantes de esa época fue el de tlaltelolco, al cual acudían unas cincuenta mil personas aproximadamente para celebrar transacciones comerciales y allí los jueces en rapidísimos procesos, dirimían las cuestiones que se suscitaban.

En la organización de los aztecas, los comerciantes, llamados Potchecas, tenían una singular importancia, no sólo económica, sino también política. Yacatecutli era el dios de los Potchecas.

Los comerciantes deambulaban por todo el territorio lo mismo por las poblaciones que están en la ribera del mar, como en aquellas que están tierra adentro, comprando o vendiendo lo que en otras poblaciones habían adquirido. Son osados y astutos y no se detienen ni en los territorios enemigos, donde penetran escudriñándolo todo y aprehendiendo sus lenguas para hacerlos sus clientes.

Estos potchecas tenían una especie de corporación con un jefe que era un funcionario muy respetado, asimismo, tenían tribunales especiales que dirimían los litigios entre comerciantes.

Las Vías de Comunicación en la Nueva España.- La colonización española en México, tuvo profundas repercusiones en el sistema de comunicaciones y transportes.

La hegemonía española trajo como resultado inmediato la introducción de animales de tiro y carga, así como el uso de palanquines y literas arrastradas por caballos o mulas.

"Los caminos de la Nueva España, aunque en general fueron de muy mala calidad, algunos de ellos tenían el carácter de carreteros, ya que la naturaleza del terreno se prestaba al paso de los carruajes. Otros fueron los llamados de herradura, angostos, casi veredas, por donde transitaban bestias de carga." (14)

Cortés fue el primero que se interesó en la apertura y construcción de los caminos de la Nueva España. Ya con posterioridad, las autoridades de la Nueva España y los particulares, fueron desarrollando y abriendo nuevos caminos.

Se pueden clasificar los caminos de la Nueva España en tres grandes grupos:

I.- Caminos Longitudinales:

1. De México a Santa Fé de Nuevo México, pasando por Durango.
2. De México a Guatemala, pasando por Oaxaca.

II.- Caminos Transversales:

1. De México a Veracruz, pasando por Jalapa.
2. De México a Veracruz, pasando por Orizaba.
3. De México a Acapulco, pasando por Cuernavaca y - Chilpancingo.
4. De Zacatecas a Nueva Santander.
5. De Guadalajara a San Blas.
6. De Valladolid a Colima.
7. De Durango a Mazatlán.

III.- Caminos Secundarios:

Eran la prolongación de los anteriores o los vecinales que con ellos entroncaban.

Una tupida red de caminos de herradura completaba el -- cuadro de las comunicaciones terrestres, por lo que se puede decir que a pesar de las numerosas dificultades que presentaba la configuración orohidrográfica del territorio, los españoles lograron construir apropiado a sus intereses económicos, 26,107 kilómetros de caminos; de los cuales 18,600 eran de herradura y 7,507 carreteros.

En relación al transporte, podemos decir que casi todos los transportes se hacían en un principio, utilizando a los indios como cargadores. Afortunadamente, con la introducción de la arriería y las carretas como medios de transporte, por comodidad y costo, se liberó a los naturales de tan pesada faena.

En México la arriería entró en auge tan luego como llegaron las mulas de carga, lo que sucedió en los primeros años de la colonización. También llegaron caballos y burros que cumplían funciones semejantes.

El acrecentamiento de la arriería se aprecia a través de el comercio de Veracruz que ocupaba cerca de 70 mil mulas al año.

"Sebastián de Aparicio construyó en 1536 la primera carreta en el país, siendo el primer vehículo que se hizo para transitar por los pocos caminos anchos que rodeaban a la ciudad de México y los pueblos vecinos." (15)

(15) LOPEZ ROSADO, Diego G. Ob. cit. p. 28.

Estos vehículos se multiplicaron con rapidez. Lógicamente esto favoreció el desarrollo económico y comercial.

Por otra parte el transporte marítimo se hizo conforme a los transportes de aquella época y las primeras rutas marítimas para el desarrollo de este transporte fueron: En la región del golfo, el puerto de Veracruz, que después de realizada la conquista, fue el primero que sirvió para la comunicación comercial y para el traslado de personas, de México a España.

Con el fin de que la Nueva España sirviera de intermediaria entre el comercio de oriente y el de la península y también para tenerlo directo entre México y Filipinas, fue autorizado en 1531 el establecimiento del Puerto de Acapulco, que sería el concesionario del comercio en oriente y que fue el único transoceánico que se hizo por esa ruta.

"La historia de las rutas marítimas de la Nueva España pueden dividirse en tres diferentes épocas:

Primera.- Desde la llegada de los conquistadores, en 1519, hasta 1565, en que de manera reglamentaria principia el

período de las flotas o convoyes marítimos, obedeciendo las órdenes de los Reyes Católicos. Este período se puede llamar de exploraciones.

Segunda.- Desde 1565, fecha de arribo de la primera flota al mando de Pedro de Roelas, hasta el 12 de octubre de --- 1778, en cuya fecha Carlos III expidió las ordenanzas relativas a la libertad de comercio, que vinieron a terminar con el sistema de flotas. Durante este período se mantiene restringido el comercio y existe monopolio de España en cuanto a los puertos, a los barcos y sobre todo a las mercancías.

Tercera.- Se inicia desde la expedición de las ordenanzas de libertad del comercio hasta 1821, en que se consuma la independencia de México." (16)

Período Independiente.- Va a comprender de 1821 a 1880. Con el movimiento armado de 1810, las comunicaciones y los transportes fueron los que más resintieron los estragos del proceso libertario, pues los pocos caminos que se construyeron durante el virreynato sufrieron grandes trastornos.

(16) LOPEZ ROSADO, Diego G. Ob. cit. pp. 30 y 32.

En este período se distinguen tres etapas claramente -- identificadas: de 1821 a 1852, estos años se caracterizaron, -- porque durante ellos se expidieron numerosas leyes y decretos relativos a caminos, que no pasaron de ser proyectos que nunca se realizaron, a causa de una serie de factores adversos, -- como los escasos recursos del erario, la inestabilidad política en que vivía el país y las limitaciones impuestas por la -- configuración orográfica del territorio nacional.

De 1858 a 1863; en esta etapa sólo no se construyeron -- nuevos caminos, sino que fueron destruidos muchos de los existentes, como consecuencia de la guerra civil.

De 1867 en adelante se promulgaron leyes tendientes a -- proporcionar al erario los recursos necesarios para conservar, reparar y construir las comunicaciones y transportes, que estaban requiriendo las diferentes actividades económicas del -- país y no es sino hasta la restauración de la República en -- 1867, cuando el gobierno deja a los particulares la construcción de ese tipo de obras, limitándose sólo a otorgar franquicias, exenciones y en ocasiones subsidios, con el fin de estimular a quienes estaban en condiciones de hacerlos.

Durante esta época independiente se lleva a cabo el transporte de carga a base de mulas, carros y carretas, lo que tenía el inconveniente de ser muy lento y costoso, ya que así eran pocas las mercancías que podían ser transportadas, sin ser maltratadas y capaces de soportar el recargo de las altas tarifas.

Los principales medios de transporte para pasajeros eran los carruajes, entre los que se incluyen las diligencias. En otros casos usaban las literas, las calesas, las volantas, las carretilas y los convoyes.

No obstante los esfuerzos del gobierno federal para construir los caminos que el país requería y en vista de lo reducido de sus recursos y la existencia de las líneas de diligencias que en mucho facilitaron e hicieron más cómodos y rápidos los viajes, todavía era patente la necesidad de mejorar el transporte de mercancías, pues muchos productos, por su peso y volumen, no podían utilizar los medios de transporte existente, además de que las altas tarifas constituían otro de los obstáculos que limitaban el movimiento comercial, esto aunado a que el país necesitaba un transporte más eficaz para acelerar su progreso, -- hizo pensar en el establecimiento del ferrocarril. Después de varias concesiones otorgadas y retiradas de fracasos de tipo -- económico: en 1855, el gobierno, por decreto del 2 de agosto, --

concedido a Massu Hermanos la construcción de una vía férrea de Veracruz a Acapulco, pasando por la ciudad de México.

Después del triunfo de la República sobre Maximiliano, las concesiones aumentaron y el gobierno afirmó su política de subvencionar a los concesionarios.

Las concesiones de importancia para la construcción de ferrocarriles fueron: la que uniría a Veracruz con Puebla, pasando por Perote; la de Veracruz a Medellín; la de México a Tlalpan y la de México a Cuautitlán, tocando Toluca. Además se prestó ayuda a otras empresas en la realización de sus obras: la de los ferrocarriles de Córdoba a Cuapinole, de Jalapa a Coatepec, etc., concediéndoles la libre importación de maquinaria y materias primas.

Con respecto al transporte marítimo, al consumarse la independencia, los puertos mexicanos se incorporaron al comercio internacional, pues durante toda la dominación española se limitaron al comercio efectuado con España. Desde entonces se inicia en México la política de dar incentivos a las diferentes líneas de navegación de otros países, con el fin de que tocaran los puertos nacionales, en tanto se disponía de una marina nacional.

Sin embargo, poco se podía lograr, mientras no se realizaran las obras necesarias para acondicionar los puertos del país, a las necesidades impuestas por el tráfico marítimo de altura.

El puerto de Veracruz, por ser el más importante de la República y el que más necesitaba de las obras de reconstrucción fue el primero en atenderse, ya que carecía de un muelle apropiado para la carga y descarga de mercancías.

Otro puerto que mereció la atención del gobierno, fue el de Campeche, donde se construyó un muelle, de julio de 1868 a agosto de 1869.

La primera línea de navegación que llegó periódicamente a las costas de México, después de la independencia, fue la de la compañía Prusiana de Eberferl, con el nombre de "Las Indias Occidentales", que comunicaban a Veracruz con Inglaterra, por medio de buques de vela.

En los años siguientes se establecieron nuevas líneas de vapores, que mantenían en comunicación frecuente a las costas-

del país, con las europeas; la de Las Indias Occidentales y - México; la de la India Occidental y el Pacífico; la de López y Compañía y la Compañía General Transatlántica Francesa.

Si tomamos en cuenta las condiciones tan precarias por las que el gobierno federal siempre atravesó, las obras realizadas son dignas de encomio, pues a pesar de todo, siempre -- cumplió puntualmente con los compromisos contraídos.

El esfuerzo se vió compensado, pues al final de este período, varias líneas de vapores que llegaban a los puertos mexicanos incrementaron notablemente el comercio internacional con Europa y con los Estados Unidos.

A continuación trataré de mostrar un panorama, que permita ver con mayor claridad el adelanto logrado en el renglón de comunicaciones y transportes, durante esta época.

Es sin lugar a dudas, en las líneas ferroviarias donde mejor se aprecia los resultados obtenidos por la dictadura -- porfiriana, en materia de comunicación, pues si en 1880 --último año de la etapa anterior-- había 1,073.5 km. de vías férreas para 1910 alcanzaban ya 24,680.9 kms.

También los puertos nacionales acusaron al final de esta época una gran afluencia de vapores extranjeros, pues sus instalaciones fueron mejoradas considerablemente con la construcción de faros, boyas, bahías, muelles, escolleras, malecones, almacenes y maquinaria para maniobras.

A pesar de la política de dar preferencia a los ferrocarriles, también la red troncal de caminos carreteros se incrementó, al estimularse la construcción de caminos en cuyo trayecto no se hubiera proyectado o construido un ferrocarril.

De 1911 a 1925; en este período la red carretera no sufrió daños graves, debido a que había sido abandonada durante el porfirismo y, por su pésimo estado, no fue utilizada por las fuerzas en pugna.

Durante la etapa de la revolución el sistema de ferrocarriles fue gravemente dañado y grandes tramos de líneas ferroviarias quedaron inservibles. Las locomotoras, vagones y carros que continuaron en servicio, quedaron muy deteriorados por el uso excesivo en condiciones anormales.

Se puede considerar a los ferrocarriles que es a partir de 1925 cuando se da la tarea de rehabilitación, la cual va a ser lenta y de aparente estancamiento.

Las vías de comunicación y sus transportes desempeñan - sin duda, un papel decisivo en el desarrollo económico del -- país; por lo que los primeros gobiernos revolucionarios, esti mularon la restauración, apertura y renovación de la red de - caminos y vías férreas, con el propósito de reanudar la acti- vidad en sectores tan importantes como el comercio, la agri- cultura, la industria, etc.

Con el progreso técnico de los motores de combustión in terna y la producción de éstos en serie, se popularizó el uso del automóvil y por consiguiente se hizo necesario el mejora- miento de los caminos, lo que favoreció que cada día se conta- ra con mejores técnicas de construcción. Fue en esta época en que se mejoraron y se construyeron nuevos caminos carreteros.

Se puede afirmar, que es a partir de 1925 cuando se ini cia en forma interna la construcción de caminos en México con una clara tendencia a dar preferencia a los caminos modernos, que pudieran ser utilizados por vehículos automotrices y así- permitir una rápida comunicación entre los puntos de produc- ción y consumo del país.

Fue la navegación en esta etapa la que comparativamente sufrió menos trastornos por causa de la Revolución, y fue la marina mercante la que realizó en forma más intensa el transporte de pasaje y carga hasta 1926, año en que empezó a superarse el desorden económico nacional.

Se puede señalar que a partir de 1925 se inicia la reparación general en los puertos del país y de manera especial, aquellos por los cuales se exportaba el petróleo.

Legislación Mercantil en México.- Con la conquista se implantó en la Nueva España, naturalmente, el orden jurídico-español, y como el desarrollo e incremento del comercio adquirió gran importancia, los litigios en materia mercantil crecieron en la misma proporción. A fines del siglo XVI en 1584, los mercaderes de la Ciudad de México establecieron la Universidad de Mercaderes de la Nueva España, a la que se llamó --- Consulado. Dicha corporación fue autorizada por real cédula de Felipe II, fechada en 1592 y confirmada por el mismo monarca, en 1594. Esta confirmación fue necesaria, debido a la oposición que la primera suscitó por parte de los Escribanos de Cámara y Relatores.

En tanto que el consulado tenía sus propias ordenanzas, se mandaron aplicar las de Burgos y Sevilla. Las ordenanzas se formaron en el propio Consulado, y fueron enviadas a España para la sanción real, la cual tuvo efecto el 24 de julio de 1604. Fue Felipe II quien aprobó las ordenanzas del Consulado.

El Consulado de México tenía funciones legislativas, judiciales, administrativas y militares. Las funciones legislativas consistían en crear y someter las leyes mercantiles a la aprobación del Monarca. En la ejecución de las funciones administrativas, el Consulado procuraba la protección y fomento del comercio y, en relación a éste, actuaba en función judicial, resolviendo las controversias que del mismo derivaban. Cuidaba de los intereses generales mercantiles, para lo cual ejercitó obras de gran importancia, como el camino carretero de México a Veracruz. La función financiera la desempeñaba a través de la recaudación de un impuesto o derecho aduanal, -- con el nombre de avería; y también se constituía en arrendatario de alcabalas y rentas públicas. Hubo un cuerpo militar de mercaderes, llamado Regimiento Urbano de Comercio, en el cual el Consulado intervenía para proponer las vacantes de jefes y oficiales.

Posteriormente se crearon los Consulados de Veracruz, de Guadalajara y de Puebla, sin que éste último, llegara a obtener la autorización real.

La consumación de la independencia de México, no trajo consigo la abrogación del derecho privado español, por lo que continuaron en vigor las Ordenanzas de Bilbao, como el único cuerpo de legislación comercial de la República. Sin embargo, por decreto del 16 de octubre de 1824, se abolieron los consulados, y se dispuso que los juicios mercantiles se fallaran -- por el juez común asistido de dos colegas comerciales.

"En el año de 1841, se reestablecieron los antiguos consulados, pero con el nombre de tribunales mercantiles, la ley que los estableció declaró que continuaban vigentes las ordenanzas de Bilbao." (17)

Después de la aparición del Código Español de 1829, en México se hizo un intento para preparar un Código que más que otra cosa fue la copia del Código Español y Francés de 1808, con algunas modificaciones. El proyecto no pasó de tal. Fue -- hasta 1854, cuando apareció el primero Código de Comercio mexi

(17) VASQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Ob. cit. p. 20

cano, obra de Teodosio Lares, ministro de Santa Ana; de ahí - que se le conozca como el Código de Lares. Un año escaso duró su vigencia, ya que, por razones políticas, con el triunfo de la Revolución de Ayutla y desplazamiento de Santa Ana, fue de rogado a fines del año de 1855. Las ordenanzas de Bilbao volvieron a aplicarse.

Cuando se restauró la República en 1867, se pensó en la creación de un Código de Comercio que pudiera aplicarse en todo el territorio nacional y para ello hubo necesidad de reformar la Constitución de 1857, en su artículo 72, de manera que el Congreso quedara facultado para expedir códigos obligatorios de minería y comercio en toda la República, la reforma se hizo hasta 1883 y al año siguiente se promulgó el Código de Comercio. Este código de 1884 derogó todas las disposiciones mercantiles, incluyendo las Ordenanzas de Bilbao.

Como tercero y actual Código de Comercio, nos encontramos con el de 1889, aunque vigente a partir del 1o. de enero de 1890. Su antecesor de 1884, como el primero de 1854, tuvieron efímera vigencia. En su preparación influyeron tanto el Código Español de 1885, como el italiano de 1882; ambos influidos por el Código Francés de 1808.

En relación al Contrato de Transporte Terrestre en nuestro país, es hasta el año de 1854, en donde lo encontramos plenamente reglamentado ya en el Código de Comercio de ese año, - en los artículos 188 al 217; que señalan: "La calidad de porteadores de comercio se entiende no sólo a los que se encargan de transportar mercaderías por tierra, sino también a los que hacen el transporte por ríos y canales navegables; pero no están comprendidos en esta denominación los agentes del transporte marítimo." (18)

Tanto el cargador de las mercaderías, como el porteador de ellas, pueden exigirse mutuamente que se extienda una carta de porte o conocimiento en que se expresará: El nombre, apellido y domicilio del cargador, del porteador y de la persona a quien va dirigida la mercadería; la fecha en que se hace la expedición; el lugar donde ha de hacerse la entrega; la designación de las mercaderías en que se hará mención de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan; el precio que se ha de dar por el porte; el plazo dentro del que se ha de hacer la entrega al consignatario; la indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto ha mediado algún pacto.

(18) CODIGO DE COMERCIO de 1854. p. 52.

La carta de porte es el título legal del contrato hecho entre el cargador y el porteador, y por su contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitirse más excepción en contrario que las de falsedad y error involuntario en su redacción. En su defecto se estará al resultado de las pruebas jurídicas que haga cada parte, en apoyo de sus respectivas pretensiones, y el cargador estará ante todas las cosas obligado a probar la entrega de la mercadería al porteador, en caso que éste las negare.

Las mercaderías se transportan a riesgo y ventura del propietario y no al del porteador, si expresamente no se ha convenido lo contrario. En consecuencia, serán de cuenta del propietario todos los daños y menoscabos que sobrevengan a sus géneros durante el transporte, por caso fortuito inevitable, por violencia insuperable, o por la naturaleza y vicio propio de los mismos géneros, quedando a cargo del porteador probar estas ocurrencias en forma legal y suficiente. Fuera de los casos previstos anteriormente, el porteador está obligado a entregar los efectos cargados en el mismo estado en que resulte de la carta de porte haberlos recibido.

Todas las averías que sobrevengan en las mercaderías durante su transporte, que no procedan de alguna de las tres causas designadas anteriormente, son del cargo del porteador. También responde el porteador de las averías que procedan de caso fortuito o de la naturaleza misma de los efectos que se transportan, si se probare que ocurrieron por negligencia suya o -- porque hubiere dejado de tomar aquellas precauciones que el -- uso tiene adoptadas entre personas diligentes.

Cesa la responsabilidad del porteador en las averías -- cuando se comete engaño en la carta de porte, suponiéndolas de distinta calidad genérica que la que tengan realmente.

Si por efecto de las averías quedaren inútiles los géneros para su venta y consumo, en los objetos propios de su uso, no está obligado el consignatario a recibirlos, y podrá dejarlos por cuenta del porteador, exigiéndole su valor al precio -- corriente de aquel día. Cuando entre los géneros averiados se hallen algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, tendrá lugar la disposición anterior con respecto a los deteriorados, y el consignatario recibirá los que estén ilesos, ha---ciéndose esta segregación por piezas distintas y sueltas, y -- sin que para ello se divida en partes un mismo objeto.

La responsabilidad del porteador comienza desde el momento en que recibe las mercaderías por sí o por medio de persona destinada al efecto en el lugar que se le indicó para cargarlas.

Estando prefijado el plazo para la entrega de las mercaderías, se habrá de verificar ésta dentro de él y en defecto pagará el porteador la indemnización pactada en la carta de porte, sin que el cargador ni el consignatario tengan derecho a otra cosa. No habiendo plazo fijado para la entrega de los efectos, tendrá el porteador la obligación de conducirlos en el primer viaje que haga al punto donde deba entregarlos y, no haciéndolo serán de su cargo los perjuicios que se ocasionen por la demora.

El cargador puede variar la consignación de los efectos que entregó al porteador, mientras estuviere en camino, y éste cumplirá su orden, con tal que al tiempo de prescribirle la variación de destino, le devuelva en el acto el duplicado de la carta de porte suscrita por el porteador. Si la variación de destino dispuesta por el cargador exige que el porteador varíe de ruta o pase más adelante del punto designado en la carta de porte para la entrega, se fijará de común acuerdo la alteración que haya de hacerse en el precio de los portes, y en otra forma no tendrá más obligación el porteador que la de hacer la entre-

ga en el lugar, prefijado en el primer contrato. Cuando medie pacto expreso entre el cargador y el porteador, sobre el camino por donde deba hacerse el transporte, no podrá el porteador variar la ruta, y en caso de hacerlo se constituye responsable a todos los daños que por cualquiera causa sobrevengan a los géneros que transporta, además de pagar la pena convencional que ha ya podido ponerse en el pacto. Si no hubiere intervenido dicho pacto, quedará al arbitrio del porteador elegir el camino que más le acomode, siempre que se dirija vía recta al punto donde debe entregar los géneros.

No hallándose en el domicilio indicado en la carta de porte el consignatario de los efectos que conduce el porteador, o rehusando recibirlos, se proveerá su depósito por la autoridad judicial a disposición del cargador o remitente de ellos, sin perjuicio de tercero de mejor derecho. El porteador no tiene -- personalidad para investigar el título con que el consignatario recibe las mercaderías que transporta, y debe entregarlas sin demora ni entorpecimiento alguno por sólo el hecho de estar designado en la carta de porte para recibirlas. De no hacerlo, se constituye responsable de todos los perjuicios que por la demora se causen al propietario.

Dentro de las veinticuatro horas siguientes al recibo - de las mercaderías tendrá lugar la reclamación contra el porteador, por daño o avería que se encontrare en ellas al abrirlos bultos, con tal que no se reconocieren en la parte exterior de éstos las señales del daño o avería que se reclaman. Después de haber corrido el expresado término de veinticuatro horas o que se hubiesen pagado los portes, es inadmisibile toda reclamación contra el porteador sobre el estado en que haga la entrega de los géneros que condujo.

"Los efectos porteados están obligados a la responsabilidad del precio del transporte, y de los gastos y derechos - causados en su conducción. Este derecho no transmite sucesivamente de un porteador a otro hasta el último que haga la entrega de los géneros, el cual reasumirá en sí las acciones de los que le ha precedido en las conducciones." (19)

Cesa el privilegio establecido anteriormente en favor - del porteador sobre los efectos que condujo, cuando pasen a - tercer poseedor, después de haber transcurrido tres días desde su entrega, o si dentro del mes siguiente a esta entrega no usare de su derecho. En ambos casos no tendrá otra calidad --

que la de un acreedor ordinario por acción personal contra el que recibió los efectos.

El derecho del porteador al pago de lo que se le deba por el transporte de los efectos entregados al consignatario, no se interrumpe por la quiebra de éste, siempre que lo reclame dentro del mes siguiente al día de la entrega.

Las disposiciones antes citadas, se entienden del mismo modo con los que aún cuando no hagan por sí mismos el transporte de los efectos de comercio, contratan hacerlo por medio de otros, ya sea como asentistas en una operación particular y determinada o ya como comisionista de transporte o conducciones. En cualquiera de ambos casos quedan subrogados en el lugar de los mismos porteadores, tanto en cuanto a las obligaciones y responsabilidad de éstos como en cuanto a sus derechos.

El Código de Comercio de 1884, Libro Primero, Título -- Quinto, Capítulo Primero, en las disposiciones generales, nos habla del transporte por tierra, ríos, canales y lagos. En -- este Código ya se va a manejar en forma expresa y con mayor -

importancia lo relativo al contrato de transporte terrestre, - ya que nos dá una definición "Transporte es un contrato por el cual se contrae, mediante cierto precio, la obligación de trasladar personas o efectos, de un lugar a otro, por tierra, canales, lagos o ríos, así como la de entregar los efectos a la persona a quien vayan dirigidos." (20)

Se llama cargador el que se obliga a dar los efectos para su traslación; consignatario, la persona a quien van dirigidos; porteador el que contrae la responsabilidad de la conducción; porte, la cantidad que por precio del transporte debe pagar el cargador al porteador. En este código se mencionan dos personas más: Empresarios públicos de conducciones, los que tienen un establecimiento de ellas y las hacen ejecutar en el tiempo, precio y condiciones que fijan en los anuncios que circulan. Empresarios particulares de ellas, lo que se encargan de hacerlas efectivas sin compromiso determinado, y anterior con el público, estipulando en cada caso los pactos respectivos.

"El porteador tiene el carácter de comerciante y debe por lo tanto hacer de los transportes su ocupación habitual, -

no obstante lo cual, deben aplicarse las reglas peculiares de ese contrato a los que celebran ocasional o accidentalmente."- (21).

El porteador, si no le estuviere prohibido, puede estipular con otra la conducción de las mercancías. En este caso conservará tal carácter respecto de la persona con quien haya contratado primero y tomará el de cargador en relación a la segunda. Si una carga fuere teniendo diversos porteadores, cada uno de ellos, por el hecho de recibirla, contraerá el deber de la conducción y los demás del contrato, teniendo el último el de entregarla al consignatario.

El contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador, antes o después de comenzar el viaje, pagando en el primer caso al porteador la mitad y en el segundo la totalidad del porte; y siendo obligación suya recibir los efectos en el punto y en el día que la rescisión se verifique, si no cumple con esta obligación o no cubriere el porte al contado, el -

contrato no quedará rescindido y se llevará adelante. También se puede dar el caso que el contrato se rescinda antes de emprender el viaje o durante su curso, si sobreviene algún suceso de fuerza mayor que impida, o verificarlo o continuarlo, como declaración de guerra, prohibición de comercio, interceptación de caminos y otros acontecimientos análogos. En los casos previstos anteriormente, cada uno de los contratantes perderá los gastos que hubiere 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 cambio que haya recogido 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 estar en el estado consignado en la carta de porte, de cuyo hecho dará conocimiento oportuno al cargador, a cuya disposición debe quedar.

Carta de Porte es el documento que extiende el cargador y el porteador, haciendo constar el contrato de transporte y la entrega de las mercancías, cuya conducción forma su materia. 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; o el del batelero o patrón si la conducción se ha de hacer por agua.

2. Las mercancías objeto del contrato, en 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 destino.

4. Los vehículos que deben emplearse para el transporte.

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

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

7. La indemnización que el porteador ha 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 res-- guarden la carga.

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

La omisión de alguna de estas circunstancias, no invalidará la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir sobre las que falten, las pruebas relativas. -- Estas pueden extenderse a favor del consignatario, a la orden de éste o al porteador y deben ser tres, una para el cargador, otra para el porteador y otra para el consignatario. La carta de porte es el único título del contrato de transporte y con -- arreglo a su tenor se descidirán las cuestiones que ocurran -- sobre su cumplimiento, sin admitirse en su contra más excepcio -- nes que las de falsedad, omisión o error involuntario. Si en -- tre las cartas hubiere diferencias, se estará a la que conste -- en la del consignatario y en su defecto, a la que aparezca en -- la del cargador, salvo en uno y otro caso la prueba que en con -- trario pueda rendir el porteador.

De las obligaciones y derechos del cargador.

El cargador está obligado:

1. A entregar las mercancías en buen estado de empaque y emfardadura y en el tiempo y lugar convenidos.

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

3. A responder de los comisos, multas y demás penas fiscales que se impongan, así por no pagar a la hacienda pública o municipio los derechos respectivos, como por no entregar al porteador los documentos a que se refiere el anterior inciso.

4. A sufrir las pérdidas y averías de las mercancías, que procedan de vicio propio de ellas o de caso fortuito, salvo los casos que prevén los incisos 9) y 10) del artículo 278.

5. A cubrir al porteador la mitad del transporte, si el contrato se rescinde por no entregar la carga al tiempo convenido, o a pagar el aumento del costo que ocasione la tardanza, si a pesar de ella se llevare adelante el contrato.

6. A pagar lo que faltare para cubrir las responsabilidades de la carga, si el valor de esta no alcanzare para llenar ese objeto.

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

8. A promover los fondos necesarios para cubrir los derechos que la carga cause a los puntos de tránsito, dando al porteador conocimiento oportuno de esa circunstancia.

9. A fijar, no sólo el porte estipulado, sino todos los gastos y desembolsos hechos con motivo de la carga y que no sean de la exclusiva responsabilidad del porteador.

10. A indemnizar a éste de los daños y perjuicios que por su culpa sufra por falta de cumplimiento del contrato o por violación de las leyes fiscales o municipales.

11. A no pretender que los efectos expresados en la carta de porte, tengan superior calidad a la que en ella se consigne.

El cargador tiene derecho:

1. A exigir que el porteador entregue las mercancías en buen estado, aún no habiendo carta de porte, o si en ella no se anunciare el que guarden al tiempo de su entrega.

2. A no pagar por las pérdidas o averías que las mercancías sufran durante la conducción por caso fortuito, si este ha tenido lugar o no se ha evitado por hecho o culpa del porteador.

3. A que el porteador cubra, en la parte proporcional respectiva, las pérdidas o averías que por caso fortuito o vicio -- hayado en las mercancías, sino hubiere empleado la diligencia o pericia indispensable.

4. A variar la consignación de las mercancías mientras -- estuvieren en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al porteador y le entregare la carta de porte expedida a favor del primer consignatario.

5. A variar el lugar de la entrega de la carga, acompañando al porteador, con la orden respectiva, la carta de porte extendida al consignatario e indicándole al mismo tiempo, si hubiere designado otro -- cuál sea; pero si la variación impusiere

cambio de ruta o un camino más largo y más costoso, la hará sólo con acuerdo del porteador y mediante las condiciones que de nuevo estipulare.

6. A que se le pague, con preferencia a los acreedores del porteador, con el valor de los vehículos, bestias, aparejos y demás útiles de transporte, la indemnización que le corresponda por retardo en el viaje, pérdidas, averías u otros motivos.

De las obligaciones y derechos del porteador

El porteador está obligado:

1. A recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenidos.
2. A emprender y concluir el viaje dentro del plazo estipulado, precisamente por el camino que señale el contrato.
3. A verificar el viaje, desde luego si no hay término ajustado, y en el más próximo a la fecha del contrato, si acogerlos periódicamente.

4. A cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las recibe hasta que las entregue a satisfacción del consignatario.

5. A entregar las mercancías al tenedor legítimo de la carta de porte o de la orden respectiva, sin examinar ni discutir los motivos que hayan impulsado al cargador para hacer a favor de ellos la consignación.

6. A promover el depósito de las mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega, si en él no encontrare al consignatario o a quien lo represente o si hallándolo rehusare recibirlas, previo siempre el reconocimiento de su estado por peritos.

7. A pagar en caso de retardo imputable a él, la indemnización convenida o si no se ha estipulado, el perjuicio que haya causado al cargador, deduciéndose en uno y otro caso el monto respectivo del precio del transporte.

8. A entregar las mercancías por peso, cuenta y medida, si así están consideradas en la carta de porte; a no ser que estén en barricas, cajones o fardos, pues entonces cumplirá con entregar éstas sin lesiones exteriores.

9. A probar que las pérdidas o averías de las mercancías o el retardo en el viaje, no han tenido por causa su culpa o negligencia, si es que alega no tener responsabilidad en esos acontecimientos.

10. A pagar las pérdidas o averías que sean a cargo, con arreglo al precio que a juicio de peritos tuvieran las mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrega, debiendo en este caso los peritos atender a las indicaciones de la carta de porte.

11. A cubrir al cargador o consignatario los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, ya porque no dé cumplimiento al contrato relativo.

El porteador tiene derecho:

1. A percibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje.

2. A rescindir el contrato si comenzando el viaje, impidiere su continuación con acontecimientos de fuerza mayor, cuyos efectos duren por lo menos la mitad del término que falta para concluirlos; en cuyo caso cubrirá del precio, sin alterarlo, la parte proporcionarla a la distancia recorrida; debiendo-

poner las mercancías a disposición de la autoridad judicial -- del lugar en que estén detenidas, pidiendo su depósito y dando de éste el cargador el aviso respectivo.

3. A continuar el viaje, removido el obstáculo a que alu de el inciso anterior, si no hiciere uso de la facultad que él consigna, siguiendo la ruta designada en el contrato o si no -- fuere posible la que sea más conveniente y si ésta resultare -- más dispendiosa y más larga podrá exigir el aumento de las cos tas y el del porte en proporción al exceso, pero sin cobrar -- nada por los gastos y tiempo de la detención.

4. A percibir el porte estipulado, si habiendo contrata-- do uno de sus vehículos con el exclusivo objeto de recibir las mercancías en un punto y trasladarlas al domicilio del carga-- dor, no se verificare la conducción por no haberlas entregado-- el cargador o su comisionista, pero si en el viaje de ida y de regreso o en ambos llevare carga, deducirá el importe de su -- precio.

5. A exigir del consignatario la apertura y reconocimien-- to de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción, y si éste, previo requerimiento rehusare u omitiere tal diligencia, el porteador quedará libre de responsabilidad--

que no provenga de fraude o dolo.

6. A que el consignatario le reciba de la carga averiada las mercancías que estén ilesas, salvo que siendo de un juego que lo complete, y todas aquellas que por efecto de la avería haya disminuido simplemente de valor, siempre que ponga a su disposición el importe del demérito; y si no lo hiciere a que se vendan por su cuenta al martillo.

7. A cobrar el porte y demás cantidades que se le deban abonar con ocasión al contrato, a las 24 horas de entregadas las mercancías, si dentro de ellas no se ha hecho declaración.

8. A que el crédito a que se refiere el inciso anterior se le cubra con preferencia a los demás acreedores con el valor de los efectos conducidos, mientras éstos permanezcan en poder del consignatario, o a disposición del cargador; los cuales no podrán enajenarlos sin pagar al porteador, a no ser -- ocho días después de haberlos recibido; y si lo hiciere antes se considerarán como reo de fraude para el caso de insolvencia.

Los artículos 280 al 282 nos mencionan lo relativo a la extinción de la responsabilidad del porteador por pérdidas, -- desfalcos o averías, de las mercancías.

De las obligaciones y derechos del consignatario

El consignatario está obligado:

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

2. A dar el recibo de las mercancías al reverso de la carta de porte, y si no la hubiere, en documento separado, consignando, si lo creyere oportuno, las notas y observaciones conducentes.

3. A pagar al porteador, así el porte, como los demás gastos, a más tardar a las veinticuatro horas después de recibidas las mercancías, a no ser que entre tanto haga algún reclamo; y si no lo verificare, ser responsable de los daños y perjuicios que se deriven de la demora.

4. A ejercer con eficacia los derechos que competan contra el porteador, cualesquiera que sean, exigiéndole sin pérdida de tiempo las responsabilidades que haya contraído; debiendo reportar en caso de dilación los perjuicios que ésta cause.

5. A cumplir con las órdenes del cargador, dándole cuenta inmediatamente de cuanto ocurra relativo a las mercancías - porteadas.

El consignatario tiene derecho:

1. A que mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor, se le entreguen las mercancías, cualesquiera que sean las órdenes que en contrario diere el cargador con - posterioridad.

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

3. A que los suplementos que haya hecho con motivo de la entrega de la carga, se le reintegren desde luego sin esperar - a que se cubran con el precio.

4. A todo lo demás que está previsto en las prescripcio - nes de este título.

En las empresas públicas de transportes se observarán -- las condiciones que registren los reglamentos y anuncios que -- circularen al público, en lo que no se oponga a las reglas es-- tablecidas en este capítulo.

Los empresarios de transporte están obligados:

1. A publicar y circular sus reglamentos, fijándolos en -- los parajes públicos, en la parte más visible de sus oficinas-- y en cada uno de los vehículos destinados a la conducción; po-- niendo al reverso de los boletos de pasajeros y de los conoci-- mientos de carga los artículos relativos.

2. A llevar un libro de registro con las formalidades -- prescritas en el artículo 67, para asentar por orden progresi-- vo de números, así los pasajeros como el dinero, efectos, vali-- jas, paquetes y demás bultos entregados para su conducción, su -- jetos al pago de porte.

3. A dar a los pasajeros billetes de asiento y a los car-- gadores recibos o conocimiento de los objetos que se obliguen -- a transportar.

4. A emprender y concluir, el viaje en los días y horas señalados en los anuncios, aunque no estén tomados los asientos y falten efectos para completar la cantidad de carga que sea posible conducir, llevando ésta el día fijado en el contrato.

5. A entregar la carga en los puntos convenidos, tan luego como llegue a su destino, al que presente el conocimiento respectivo, siempre que cumpla con las obligaciones que contenga; y a depositarla en sus almacenes mientras no haya quien se presente a recibirlas; así como a devolver a los pasajeros en los momentos de terminar el viaje, los sacos de noche o maletas que al tiempo de partir dé a los conductores, si éstos tuvieran el deber de su vigilancia.

El cargador está obligado a declarar el contenido de los bultos que comprendan la carga, si lo exigiere así el administrador de la empresa o los jefes de las oficinas de tránsito, al tiempo de recibirla para su conducción; sin que en ningún otro caso pueda compelersele a esa revelación, de la que siempre estarán libre los pasajeros respecto de los sacos de noche y maletas que los billetes de asiento les permitan llevar.

"En caso de pérdida imputable a la empresa, el pasajero o cargador acreditará la entrega y valor de los efectos entre

gados a la administración de ella, a sus agentes acreditados - o a sus factores." (22)

Si los efectos depositados en los almacenes de la empresa durasen en ellos el término que fijen sus reglamentos, y -- dentro de él nadie se presentare a reclamarlos, los pondrá a -- disposición de la autoridad judicial del lugar, para que venda desde luego lo bastante a cubrir las responsabilidades que sobre ellos pesaren con motivo de su conducción y con el resto -- se cumplan las obligaciones impuestas para esos casos por el -- derecho común. Si después del plazo aludido, el cargador o su representante se presentaren a exigir la devolución de las mercancías, quedará libre la empresa de toda responsabilidad y de toda ulterior contestación, poniendo de manifiesto el certificado mandando exigir por la autoridad judicial a cuya disposición se hayan puesto.

(22) CODIGO DE COMERCIO DE 1884. p. 86.

CAPITULO II

DE LOS CONTRATOS EN GENERAL

La palabra contrato "etimológicamente: proviene del latín *contactus*, que significa contraer, estrechar, unir, contrato, - pacto. Y esta voz de contrato, que entre otras acepciones, -- tiene la de juntar o reunir". (23)

Nuestro Código Civil en sus artículos 1792 y 1793 señala respectivamente: "Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones" y -- añade: "los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos, toman el nombre de contrato".

"Dentro de la terminología jurídica se ha hecho una distinción entre contratos y convenios en sentido estricto al contrato se le ha dejado la función positiva; es decir, el acuerdo

(23) ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA. Tomo IV. Editorial Bibliográfica. Argentina S.R.L. 1967. p. 120.

de voluntades para crear o transmitir derechos y obligaciones, - y al convenio en sentido estricto, le corresponde la función -- negativa de modificar o extinguir esos derechos y obligacio- -- nes". (24)

Consecuentemente, la definición del contrato civil desde el punto de vista legal, se debe formular diciendo: es el convenio que produce o transfiere derechos y obligaciones.

PRINCIPALES CLASIFICACIONES DE LOS CONTRATOS

Encontramos que son tan variadas como los autores que se han ocupado de esta materia; por lo que nos basaremos en la clasificación que nos da el maestro Rafael Rojina Villegas:

1. Contratos unilaterales y bilaterales.- El contrato unilateral es un acuerdo de voluntades que engendra sólo obligacio

(24) ROJINA VILLEGAS, Rafael. Compendio de Derecho Civil, Tomo- IV. Editorial Porrúa, S.A. México 1979. Decimo primera edición p. 7.

nes para una parte y derechos para la otra. El contrato bilateral es el acuerdo de voluntades que da nacimiento a derechos y obligaciones en ambas partes.

2. Contratos onerosos y gratuitos.- Es oneroso el contrato que impone provechos y gravámenes recíprocos. Es gratuito - aquel en que los provechos corresponden a una de las partes y los gravámenes a la otra.

3. Contratos conmutativos y aleatorios.- Los contratos onerosos se subdividen en conmutativos y aleatorios.

Conmutativo, cuando los provechos y gravámenes son ciertos y conocidos desde la celebración del contrato; es decir, - cuando la cuantía de las prestaciones puede determinarse desde la celebración del contrato.

Aleatorio, cuando los provechos y gravámenes dependen de una condición o término, de tal manera que no pueda determinarse la cuantía de las prestaciones en forma exacta, sino hasta que se realice la condición o el término.

4. Contratos reales y consensuales.- Los contratos reales son aquellos que se constituyen por la entrega de la cosa.

En tanto no exista dicha entrega, sólo hay un antecr^otrato, llamado también contrato preliminar o promesa de contrato. En oposición a los contratos reales, se citan los consensuales, que son todos aquellos que reglamenta nuestro derecho, respecto a prestación de cosas, exceptuando la prenda, porque en ningún caso exige el Código Civil la entrega de la cosa, para que se perfeccione o constituyan.

5. Contratos formales y consensuales.- El contrato formal es aquel en el que el consentimiento debe manifestarse por escrito, como un requisito de validez; de tal manera que si no se otorga en escritura pública o privada, según el acto, el contrato estará afectado de nulidad relativa.

El contrato consensual en oposición al formal, es aquel que para su validez no requiere que el consentimiento se manifieste por escrito, y por lo tanto, puede ser verbal o puede tratarse de un consentimiento tácito, mediante hechos que necesariamente lo supongan, o derivarse del lenguaje mímico, que es otra forma de expresar el consentimiento sin recurrir a la palabra o a la escritura.

6. Contratos principales y accesorios.- El contrato principal es aquel que existe por el mismo, en tanto que los acceso

rios son los que dependen de un contrato principal. Los accesorios siguen la suerte del principal.

7. Contratos instantáneos y de tracto sucesivo.- Los instantáneos son los contratos que se cumplen en el mismo momento en que se celebran, de tal manera que el pago de las prestaciones se lleva a cabo en un solo acto; y los de tracto sucesivo, son aquellos en que el cumplimiento de las prestaciones se realiza en un período determinado.

Otra clasificación es la de contratos nominativos o innominados: nominativos son aquellos que han sido objeto de una reglamentación legal, y los innominados, son los que carecen de reglamentación legal, y se denominan también atípicos.

ELEMENTOS DEL CONTRATO

Se denomina elementos del contrato, a los requisitos o condiciones que en éste deben concurrir para su existencia. En nuestro Código Civil vigente, encontramos perfectamente diferenciados los elementos esenciales del contrato a los de validez.

1. Elementos Esenciales; El Código Civil vigente en su artículo 1794 señala como estos elementos: al consentimiento y al objeto que pueda ser materia del contrato.

a) Consentimiento.- Etimológicamente consentimiento significa, acuerdo o coincidencia de dos o más voluntades sobre el mismo punto; por lo cual podemos decir que consentimiento es el acuerdo de dos o más voluntades que tienen por objeto la creación o trasmisión de derechos y obligaciones.

"El consentimiento no surge espontáneamente, sino que -- está precedido por una serie de tratos o conversaciones pre--vias, tiene como punto inicial una oferta y, como consecuen--cia normal de ella, la aceptación por aquel a quien se ha he--cho." (25)

De lo anterior podemos desprender que el consentimiento, dada su naturaleza está formado por una oferta o policitudón- y por la aceptación de la misma. Es decir, que una parte propo- ne algo a la otra respecto de un asunto de interés jurídico. - La aceptación implica la conformidad con la oferta.

(25) DE PINA, Rafael. Elementos de Derecho Civil Mexicano. To- mo III. Editorial Porrúa, S.A. México, 1980. Quinta edi- ción. p. 280.

El consentimiento puede darse entre presentes y ausentes. En los primeros el contrato se forma en el momento en que el aceptante da su conformidad a la oferta que le hace el oferente, sin embargo muchas veces dicha oferta no es aceptada lisa y llanamente, sino que la aceptación puede darse en forma condicional o haciéndole ciertas modificaciones. Si la oferta no se acepta en los términos en que se haya hecho, desde el punto de vista jurídico, el oferente no está obligado a mantenerla. Esto se encuentra establecido en nuestro Código Civil en su artículo 1805 que a la letra establece: "Cuando la oferta se haga a una persona presente, sin fijación de plazo para aceptarla, el autor de la oferta queda desligado si la aceptación no se hace inmediatamente. La misma regla se aplicará a la oferta hecha por teléfono".

A este respecto "En la doctrina se considera que éste, para los efectos jurídicos, es un contrato entre presentes por que existe la misma posibilidad material de discutir en el mismo acto de oferta y la aceptación, tal como si los contratantes estuviesen materialmente el uno frente al otro".(26)

(26) ROJINA VILLEGAS, Rafael. ob. cit. Tomo III p. 56.

El contrato celebrado entre ausentes presenta el problema de, en que momento se entiende por celebrado el contrato. - Encontramos que la doctrina y las legislaciones señalan cuatro momentos que corresponden a su vez a cuatro sistemas que sucesivamente se presentan en la formación del consentimiento, denominándoseles: de la Declaración, Expedición, Recepción e Información: En el primero, el contrato se forma cuando el aceptante declara su conformidad con la oferta. En el segundo, --- cuando expide su contestación afirmativa (esto es, cuando se deposita la carta o telegrama en la oficina respectiva). En el tercero hasta que el oferente recibe la conformidad del aceptante y el cuarto, hasta que se informa de la misma.

En nuestro sistema se acepta el tercer momento, el de la Recepción; esta teoría señala que el consentimiento entre personas, no presentes, se perfecciona hasta el momento en que -- la aceptación llega al oferente y éste la recibe; es decir, -- que la aceptación esté a su disposición. Aquí el oferente está en aptitud de conocer la respuesta afirmativa.

b) Objeto como elemento esencial del contrato.- Desde el punto de vista doctrinario, el objeto se distingue como directo e indirecto. El objeto directo es aquél que crea o trasmite

obligaciones en el contrato, mientras que el objeto indirecto, es la cosa que el obligado debe dar y el hecho que el mismo - debe o no debe hacer, artículo 1824 del Código Civil.

Tomando en cuenta que el objeto indirecto es la cosa que el obligado debe dar, por lo que debe tener las siguientes características: Existir en la naturaleza, ser determinado o determinable en cuanto a su especie, y estar en el comercio, artículo 1825 del Código Civil.

De acuerdo a la primera características podemos señalar, - que la cosa es físicamente posible, cuando existe en la naturaleza o puede existir (cosas futuras); por lo tanto, hay una imposibilidad física cuando no existe, ni puede existir en ella.- Ahora bien, no sólo las cosas presentes pueden ser objeto del contrato; sino también las futuras. Así lo señala el artículo- 1826 del Código Civil: Las cosas futuras pueden ser objeto de un contrato. Sin embargo no puede serlo la herencia de una persona viva, aún cuando ésta preste su consentimiento.

La segunda y tercera características podrían unirse y decir: para que algo sea objeto del contrato, deberá ser jurídicamente posible; esto es, deberá estar dentro del comercio y -

ser determinado, o susceptible de determinación jurídica. -- Por lo tanto son cosas imposible -desde el punto de vista jurídico- las que están fuera del comercio y las que no pueden determinarse con respecto a la especie.

2. Elementos de Validez: El contrato, una vez constituido con sus elementos de existencia, deberá reunir, además los elementos de validez necesarios para ser perfecto y producir efectos jurídicos plenos, estos son:

a) El consentimiento debe exteriorizarse con la forma exigida por la ley.

b) El objeto del acto y el motivo o fin de su celebración debe ser lícito.

c) La voluntad debe estar exenta de vicios.

d) Que las partes que lo celebran sean capaces.

Estos elementos se desprenden, de los conceptos a contrario sensu, del artículo 1795 del Código Civil.

a) El consentimiento debe exteriorizarse con la forma exigida por la ley: Esto es, que el consentimiento en los contratos puede manifestarse por cualquier medio que revele cuál es la voluntad de los contratantes.

En la actualidad, al expresarse el consentimiento debe revestir la forma que marca la ley. La forma es la manera de externar dicha voluntad; "es el conjunto de elementos sensibles que envuelven a la expresión de voluntad, de tal sentido que todo el contrato tiene accesoriamente una forma". (27)

La forma se puede manifestar de manera verbal o escrita, redactando un documento público o privado. Pero, También, el derecho reconoce el lenguaje mímico, la ejecución de ciertas señas o gestos que exterioricen la voluntad.

También la voluntad de las partes contratantes se pueden externar en forma tácita o expresa. La forma tácita es cuando la voluntad resulta de un hecho o de actos que se pre-

(27) BEJARANO SANCHEZ, Manuel. Obligaciones Civiles. Editorial Colección de Textos Jurídicos Universitarios. Primera Edición. p. 81.

supongan o autoricen a presuponerla. La forma expresa es, --- cuando la voluntad se manifiesta verbalmente, por escrito o --- signos inequívocos.

b) El objeto del acto y el motivo o fin de su celebración debe ser lícito.- La ilicitud del objeto se refiere sólo al consistente en prestar hechos o realizar abstenciones, --- pues respecto de las cosas materiales, no cabe hablar de que ellas sean lícitas o ilícitas, "no es un elemento de existencias, es sólo un requisito de validez que exige la ley, ya -- que no obstante que sea ilícito, no deja de ser un objeto posible de contrato, independientemente de las consecuencias - que de ello derivan". (28) Por lo anterior, el hecho o la --- abstención que realice el deudor, debe ser lícita.

El concepto de licitud no está dado por nuestro Código-Civil, ya que sólo habla de la ilicitud en el artículo 1830: Es ilícito lo que es contrario a las leyes del orden público o a las buenas costumbres; por lo que en sentido contrario se concluye que es lícito el hecho que no es contrario a las leyes del orden público o a las buenas costumbres.

(28) GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto. Derecho de las Obligaciones. Editorial Cajica, S.A. Quinta edición p. 259.

El motivo o fin de su celebración debe ser lícito. Esto quiere decir que la ley toma en cuenta la finalidad que se persigue en la conducta a realizar, ya sea ésta lícita o ilícita.- En base a esto, se puede decir nuevamente que, cuando el motivo o fin es ilícito, se va en contra de la ley y de las buenas costumbres y así nos lo señala el artículo 1831 del Código Civil.

c) La voluntad debe estar exenta de vicios.- De manera clásica se catalogan como vicios de la voluntad; el error, el dolo, la mala fe, la violencia y la lesión:

1. Error.- Se le considera una creencia no conforme con la verdad y también, puede decirse, que es una noción falsa de la realidad. Con frecuencia se confunde al error con la ignorancia, pues en ambas está impedido el conocimiento de la verdad, aunque difieren, en que el error supone una falsa noción de la realidad, y la ignorancia, es la ausencia de toda noción de la misma.

Existen varios tipos de errores:

Por sus efectos, el error se clasifica en tres clases:

- Error indiferente; es aquel que recae sobre circunstancias accidentales, o sobre motivos personales secretos, que no trascienden en la celebración del contrato.

- Error nulidad; es el que vicia la voluntad, produciendo la nulidad relativa del acto jurídico. El contrato podrá -- anularse, si el motivo es evidente, artículo 1813 del Código Civil.

- Error obstáculo; este error, impide la existencia del contrato pues es tan grave, y de tal magnitud, que en verdad no se puede decir que se haya integrado el consentimiento y al no integrarse éste, falta uno de los elementos de existencia del contrato.

Por la materia el error se puede clasificar en:

- Error aritmético; Es un error de cálculo, y sólo dá lugar a su reparación. Este tipo de error lo contempla el Código Civil en el artículo 1814.

- Error de hecho; es una equivocación, que se refiere a las circunstancias de hecho y no de derecho.

- Error de derecho; este se presenta cuando se tiene una falsa creencia sobre la aplicación de una norma jurídica, o -- también, cuando la equivocación versa sobre la existencia, alcance o interpretación de dicha norma.

En cuanto a la manera en que se genera:

- Error fortuito; en este error nadie induce a la falsa creencia de la realidad, por cuanto nadie interviene para que otra voluntad induzca al error.

- Error inducido o provocado; es aquel que provoca un sujeto, ya sea parte o tercero al contrato. Esto es, que realiza maquinaciones para hacer caer a la otra parte en el error.

2. Dolo.- La definición legal de dolo es: Cualquier su-
gestión o artificio que se emplee para inducir a error o mante-
ner en él a algunos de los contratantes, artículo 1815 del Có-
digo Civil.

El dolo se clasifica en dos grandes tipos:

Dolo bueno

Dolo malo

Dolo bueno es el que consiste, en una pequeña astucia - que sólo exagera las cualidades o el valor de una cosa. Dicha astucia, es usada por una persona para llevar a la otra a la celebración del contrato.

Dolo malo es el conjunto de maquinaciones empleadas --- para inducir al error y que inclinan a la persona a dar su voluntad o para que la de en condiciones desventajosas en la celebración de un contrato.

Cuando las dos partes procedieron con dolo ninguna de ellas puede reclamar indemnización a la otra, artículo 1817 - del Código Civil.

3. Mala fe.- Es la disimulación del error por parte de los contratantes, una vez conocido. Esto es, que hay actividad pasiva del contratante, que habiendo advertido el error - en que se encuentra la otra parte, se abstiene de alertarlo - más bien, lo disimula y se aprovecha de él.

4. Violencia.- La ley la define en el artículo 1819 del Código Civil, señalando: Hay violencia cuando se emplea fuerza física o amenazas que importen peligro de perder la vida,-

la honra, la libertad, la salud o una parte considerable de los bienes del contratante, de su cónyuge, de sus ascendientes, de sus descendientes o de sus parientes colaterales dentro del segundo grado.

Hay dos clases de violencia: la física y la moral.

La física consiste en coaccionar la voluntad del individuo, ya sea por motivo de la fuerza o por la privación de la libertad, para que se obligue.

La violencia moral consiste en amenazas que ponen en peligro la vida, la honra, la libertad, la salud o los bienes del actor del contrato, de su cónyuge, de sus ascendientes o descendientes o de sus parientes colaterales dentro del segundo grado.

5. Lesión.- El artículo 17 del Código Civil establece: Cuando alguno explotando la suma ignorancia, notoria inexperiencia o extrema miseria de otro, obtiene un lucro excesivo que sea evidentemente desproporcionado a lo que por su parte-

se obliga; el perjudicado tiene derecho a elegir entre pedir la nulidad del contrato o la reducción equitativa de su obligación, más el pago de los correspondientes daños y perjuicios. El derecho concedido en este artículo dura un año.

Aquí encontramos que el perjudicado tiene la opción de elegir entre pedir la nulidad del contrato -lo cual se da en vista de que el acto nace viciado- o pedir la reducción equitativa de su obligación. También tendrá derecho a exigir el pago correspondiente de los daños y perjuicios que le hayan sido ocasionados por la celebración del contrato.

d) Que las partes que lo celebren sean capaces.- La capacidad se define, como la aptitud para ser titular de derechos y obligaciones o para ejercerlos. En principio, todo sujeto tiene capacidad y sólo determinado grupo de personas, a título excepcional, son incapaces. Existen dos especies de capacidad:

1. De goce.- Es la aptitud de ser titular de derechos y obligaciones. El artículo 22 del Código Civil señala; La capacidad jurídica de las personas físicas se adquiere por el naci

miento, y se pierde por la muerte pero, desde el momento en que un individuo es concebido entra bajo la protección de la ley y se le tiene por nacido para los efectos declarados en el presente código.

2) De ejercicio.- Es la aptitud para ejercer y hacer valer por sí sus derechos y cumplir con sus obligaciones. Esta capacidad puede ser total o parcial. Es total cuando la ejerce un mayor de edad en pleno uso de sus facultades mentales.- Y tienen capacidad parcial de ejercicio, los menores emancipados que pueden hacer valer sus derechos personales y reales sobre bienes y muebles. Los menores no emancipados, solo tendrán capacidad de goce.

"La expresión incapacidad, ordinariamente se aplica a personas que poseen todos sus derechos, pero que no tienen el libre ejercicio de ellos. Por ejemplo: los menores y los demás sujetos a interdicción".(29)

La capacidad es uno de los elementos que se requiere para que el contrato sea válido, por consiguiente, la incapaci-

(29) BORJA SORIANO, Manuel. Teoría General de las Obligaciones. Editorial Porrúa, S.A. México 1984. p. 240.

dad es una causa de invalidez que origina la nulidad relativa - del contrato.

INTERPRETACION

"Se puede decir que interpretar un contrato es averiguar el sentido en que una declaración de voluntad es decisiva para el derecho, esto es, buscar el alcance y efectos jurídicos de las voluntades que en él intervinieron". (30)

Para hablar de la interpretación se hace necesario mencionar dos de las teorías que tratan a cerca de la interpretación: La teoría de la voluntad interna o de la autonomía de la voluntad y la teoría de la voluntad declarada.

a) Teoría de la voluntad interna o de la autonomía de la voluntad.- Esta teoría, cuyo autor es Savigny, indica que para interpretar un contrato, habrá que desentrañar la voluntad interna de las partes contratantes. Dentro de esta corriente, el intérprete debe adoptar la postura de un investigador psicológico

(30) BORJA SORIANO, Manuel, ob. cit. p. 304

de la voluntad interna de las partes, para saber y determinar, lo que los contratantes quisieron decir y así, saber el alcance que se quiso dar al contrato. Es decir, la interpretación del contrato consiste en determinar la común intención de las partes, por lo que es, pues, una cuestión de hecho y no de derecho. En esta teoría, el juez e intérprete, debe descubrir la verdadera voluntad de las partes en forma psicológica.

b) Teoría de la voluntad declarada.- Saleilles es el autor de esta otra teoría, y en ella señala que, para interpretar un contrato, hay que partir de la voluntad declarada. Esto es, de las declaraciones objetivas de las partes.

No toma, tanto en cuenta la voluntad, toda vez que ésta se presenta en el exterior en forma de una declaración; y es lógico inferir que en ella siempre subyace la voluntad; y habrá que darle el mismo tratamiento, ya sea que la voluntad -- que debe encarnar, exista o no en la realidad.

De lo anterior se desprende que, para interpretar un -- contrato, hay que partir, de la voluntad declarada; es decir, de las declaraciones objetivas de las partes.

En esta segunda teoría, el juez a través de la voluntad declarada, deberá averiguar la intención real de los contratantes y no atender al sentido literal de la declaración.

En realidad estas dos teorías en el fondo buscan desentrañar la voluntad común de los contratantes, sólo que la primera es a través de la investigación psicológica o interna y la segunda, por medio de la voluntad externa o declarada.

Cabe señalar que en nuestro Código Civil adopta las dos teorías, por lo que encontramos reglas de interpretación en los artículos 1851 al 1857.

CLAUSULAS QUE SE DEBEN DISTINGUIR EN LOS CONTRATOS

Las normas del código sobre el régimen de un determinado contrato, cuando se actualizan en una operación convencional, toman el carácter de cláusulas y son las siguientes: Esenciales, Naturales y Accidentales.

- Esenciales.- Son las que dan su calificación jurídica - al acto que se celebra y sin las cuales no se puede concebir la existencia del contrato o bien, en su ausencia, el contrato tendrá una denominación jurídica distinta. Estas cláusulas que se deben cumplir, porque la ley las determina, pueden o no considerarse expresamente en el contrato, pues las plasmen o no las partes, se requieren para la existencia misma del acto.

- Naturales.- Son aquellas que sin ser esenciales a la vida del acto, derivan del régimen legal complementario de éste, no obstante que los otorgantes nada hayan dicho al respecto. -- Sin embargo, también por acuerdo de estos se pueden excluir de la conversión, Estas cláusulas ocupan un lugar intermedio entre las esenciales y las accidentales y se distinguen fácilmente de ambas.

- Accidentales.- Son las que por regla general existen -- sólomente cuando las partes las estipulan. Ni son esenciales, ni de la naturaleza del contrato.

CONTRATOS MERCANTILES

Vale la pena señalar, que son escasos los preceptos que menciona el Código de Comercio con respecto a la formación de los contratos, ya que en sus artículos 77 al 88, indistintamente se refieren a los convenios, obligaciones y contratos: y es que, en la formación de éstos, se aplican las mismas normas generales que a los contratos civiles, con las excepciones siguientes:

CLASIFICACION DE LOS CONTRATOS

Los contratos mercantiles se clasifican de igual manera que los contratos civiles, salvo que no hay contratos mercantiles gratuitos, pues todos son onerosos. Estos se debe a que la actividad mercantil, como actividad económica, se ejerce profesionalmente; es decir, que aquél que la desarrolla, lo hace con el fin de obtener una ganancia. Ahora bien, la regla en las relaciones jurídico-mercantiles es, que todo actiende a lograr ese fin, por lo que existe en materia mercantil una presunción de onerosidad, por lo que siempre los contratos mercantiles son onerosos.

No hay norma general que establezca la onerosidad, sin embargo, en el Código de Comercio hay preceptos que contienen este principio. Así el artículo 304 dice, que salvo pacto en contrario, el comisionista tiene derecho a exigir retribución por su trabajo. Igual derecho asiste al depositario en el depósito, de acuerdo con el artículo 333; y en el artículo 591 se señala el derecho del porteador a recibir el porte convenido.

ELEMENTOS DE LOS CONTRATOS

Entre los elementos de existencia de los contratos mercantiles, encontramos al consentimiento, el cual como ya lo mencionamos; es el acuerdo de dos o más voluntades, que tiene por objeto la creación o trasmisión de derechos y obligaciones.

Nuestro sistema legal descansa en el principio, de que la declaración unilateral no tiene fuerza vinculante; lo que ata y liga es sólo el contrato. De aquí la gran importancia práctica que tiene la determinación del momento en que se perfecciona el contrato, ya que a partir de él, los interesados quedan vinculados jurídicamente y no pueden revocar su declaración.

La génesis del contrato atraviesa esquemáticamente tres fases o momentos. La oferta o propuesta, la aceptación y el acuerdo o perfeccionamiento del contrato.

a) La oferta o propuesta.- Es la declaración de voluntad del proponente encaminada a la perfección de un contrato y corresponsiva de los elementos esenciales del mismo, esto es, la propuesta debe llenar todos los requisitos necesarios, para que sea posible la conclusión del contrato a consecuencia de su aceptación.

La propuesta puede ser dirigida a una persona determinada o, a alguna indeterminada, como sucede cuando la propuesta está dirigida al público en general. Ahora bien, cuando del público surge alguien que manifiesta su aceptación, desaparece la incertidumbre del aceptante, al tiempo que se crea la relación contractual entre el proponente, y aquel que ha manifestado su aceptación.

Cuando una persona acepta la propuesta, ésta ya no puede ser aceptada por otras, a menos que la oferta no se agote con la primera aceptación y aún queden cantidades disponibles o cuando se trate del tipo de propuesta que continúan en vigor, respecto de los otros, como por ejemplo, cuando lo que se ofrece son servicios.

Duración de la propuesta, ésta tiene una vigencia en el tiempo, por lo que transcurrido éste, pierde toda eficacia. Esto se explica porque el proponente no puede quedar obligado indefinidamente y por otra parte, las necesidades del tráfico mercantil imponen que se fije un término, el cual puede ser convencional o legal; siendo más frecuente el primero.

"A falta de señalamiento por el propio oferente, los tribunales habrán de decidir si la revocación de la propuesta fue o no extemporánea, teniendo en cuenta la naturaleza del contrato y las circunstancias de los interesados." (31)

La oferta obliga en todos sus términos al proponente, --- pero éste podrá retirarla si el destinatario recibe la retracción antes de la oferta, a menos que se trate de una oferta en la que el proponente se haya obligado a no revocarla en cierto tiempo.

b) La aceptación "Es la declaración dirigida al proponente de querer concluir el contrato como ha sido propuesto." (32)

(31) GARRIGUES, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Tomo II. Editorial Porrúa, S.A. México 1977. Sexta edición. p. 16.

(32) NAVARRIN, citado por GARRIGUES, Joaquín. ob. cit. p. 16.

La aceptación ha de ser igual a la oferta y puede manifestarse mediante una declaración expresa o por la ejecución de la misma; y debe ser de manera clara, para que no haya duda de que la voluntad del aceptante es la de adherirse a la oferta. El aceptante debe ser el destinatario de la propuesta, salvo en la oferta al público, en la que no se precisa un determinado destinatario.

Cualquiera que sea la forma de aceptación, debe ser lisa y llana, sin condición del aceptante, ya que si la hubiere se consideraría una propuesta y en este caso el proponente quedaría libre de su compromiso.

c) El acuerdo o perfeccionamiento del contrato.- Cuando -- la oferta y aceptación coinciden el contrato se perfecciona, Se debe distinguir; sin embargo, el perfeccionamiento del contrato entre presentes y entre ausentes.

En el primer caso, no presenta dificultad, porque es aceptada inmediatamente; siempre que no exista plazo.

En el segundo caso, dado que las declaraciones de voluntades no son simultáneas, hay que precisar en que momento se considera perfeccionado el contrato. Sobre este punto existen cuatro sistemas, los mismos que se vieron en los contratos civiles.

El Código de Comercio, no se refiere implícitamente al perfeccionamiento del contrato entre ausentes, pero existe disposición expresa en los contratos que se celebren por correspondencia; artículo 80 primera parte: "Los contratos mercantiles que se celebren por correspondencia, quedarán perfeccionados desde que se conteste aceptando la propuesta o las condiciones con que ésta fuere modificada."

Como puede apreciarse, existe una diferencia entre ambos códigos: el Civil se pronuncia por la llamada teoría de la Recepción, en ésta, el contrato se perfecciona en el momento que el proponente recibe la aceptación. En cambio el Código de Comercio se pronuncia por la teoría de la Declaración, que consiste en -- que el contrato se perfecciona en el momento en que aquel hace la propuesta y el otro contesta aceptándola. Al unirse las dos voluntades, la del oferente (contenida en la misiva) y la del -- aceptante (contenida en la contestación) se perfecciona el contrato.

También el artículo 82 del mencionado ordenamiento nos habla del perfeccionamiento y establece: "Los contratos en que intervengan corredores quedarán perfeccionados cuando los contratantes firmaren la correspondiente minuta de la manera prescrita en el título respectivo."

2. Entre los elementos de validez de los contratos mercantiles; encontramos que el consentimiento debe exteriorizarse en la forma exigida por la ley.

El principio de libertad de forma está considerado en el artículo 78 del Código de Comercio que señala: "En las convenciones mercantiles cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse, sin que la validez del acto comercial dependa de la observancia de formalidades o requisitos determinados."

"Es principio propio de los contratos mercantiles, la libertad de las formas. Las partes pueden manifestar su consentimiento en la forma que más oportuno les parezca. La forma es libre y no impuesta." (33)

Los contratos mercantiles tienen por objeto, que se realicen operaciones mercantiles de manera ágil y rápida, sin tener que sujetarse a las formalidades que establecen los contratos civiles. Ya que las partes se obligan de manera y términos que aparezca que quisieron obligarse.

(33) VASQUEZ DEL MERCADO, Oscar. ob. cit. p. 113.

Sin embargo, puede observarse que este principal ideal - de la legislación mercantil que proclama la libertad de forma, va perdiendo cada día eficacia real, ya que se observan frecuentemente exigencias formales impuestas por la ley, esto en beneficio de la certeza y seguridad jurídica.

Dentro de estos elementos, también encontramos que; la voluntad debe estar exenta de vicios, dentro de éstos, observamos una excepción, en lo referente a la lesión; ya que en materia mercantil no existe protección legal para los débiles, lo anterior se basa en el artículo 385 del Código de Comercio que establece: "Las ventas mercantiles no se rescindirán por causa de lesión, pero el perjudicado, además de la acción original que le compete, le asistirá la de daños y perjuicios contra el contratante que hubiese procedido con dolo o malicia en el contrato o en su cumplimiento."

Tal parece que el legislador no ha querido intervenir en el libre juego de la oferta y la demanda, considerando la igualdad que no deja de ser ilusoria, pues aún entre los mercados versados en la operación de cambio, unos son poderosos monopolistas y otros débiles vendedores de menudeo.

CAPACIDAD

Tal y como lo señalamos en el título de contratos civiles, se considera a la capacidad como la aptitud para ser titular de derechos y obligaciones y para ejercerlos. Vimos que existe la capacidad civil que sería la de goce y de ejercicio, lo cual también es un requisito de validez para realizar un contrato mercantil, pero también hay capacidad especial para el ejercicio del comercio, y la cual sería reputarse como comerciante y así lo establece nuestro Código de Comercio en -- sus artículos 3o. fracción I y 5o. que establecen respectivamente: "Se reputan en derecho comerciantes: fracción I: Las personas que teniendo capacidad legal para ejercer el comercio, hacen de él su ocupación ordinaria" y 5o. "Toda persona que según las leyes comunes es hábil para contratar y obligarse, y a quien las mismas leyes no prohíben expresamente la -- profesión de comercio, tiene capacidad legal para ejercerlo.

Esto es que para ser considerado comerciante a parte de tener capacidad de goce y ejercicio, deben de hacer del comercio su ocupación ordinaria.

CAPITULO III

CONTRATO DE TRANSPORTE

La celebración del contrato de transporte, se realiza en forma de contrato de adhesión, ya que se hace por medio de modelos uniformes e impresos.

También observaremos en este capítulo que este contrato se encuentra regulado tanto por la legislación civil, como por la mercantil; sin embargo, en éstas existen disposiciones para saber cuando debe considerarse civil o mercantil al contrato de transporte.

EL CONTRATO DE TRANSPORTE COMO CONTRATO
DE ADHESION

"Llámesse contrato de adhesión o por adhesión aquél cuyas cláusulas, redactadas unilateralmente por una de las partes, no dejan a la otra más posibilidad que la de suscribirlas íntegramente, sin modificación alguna." (34)

Lo anterior se podría explicar de la siguiente manera: Una de las partes el prestador del servicio, es una sociedad o empresa con cierto poder económico; o bien, una empresa estatal que impone a la otra parte, el usuario del servicio, las cláusulas y condiciones del contrato, sin permitir la menor discusión o modificación de las mismas. Por lo general estos contratos tratan de un suministro de algo de primera necesidad, como el gas, la luz, etc., y el particular por la necesidad que tiene del servicio no le queda sino aceptar, aun cuando las cláusulas sean leoninas. De tal forma que al usuario se le plantea el siguiente dilema: o aceptar el contrato tal y como está redactado (por lo regular se trata de un machote impreso) o no hay contrato.

(34) DE PINA, Rafael. Elementos de Derecho Civil Mexicano. Tomo-
VIII. Contratos. Editorial Porrúa, S.A. México 1977. Cuarta
Edición. p. 341.

Aquí podríamos decir que existe una limitación a la libertad contractual impuesta por situaciones económicas de los monopolios; pero como causa atenuante de lo anterior podríamos decir que dada la existencia de miles de interesados en recibir el servicio de distintas empresas, sería imposible que los prestadores de servicios discutieran uno por uno de los contratos a suscribir con los interesados, ya que la mayoría de éstos son de servicios públicos.

El contrato de transporte se realiza en forma de contrato de adhesión porque las empresas de transporte que realizan este servicio, tienen establecidas sus condiciones en modelos uniformes e impresos que han sido aprobados y reglamentados conforme a la ley y sus reglamentos y que los cargadores aceptan al solicitar el servicio con la confianza que están apegadas a la ley.

CONTRATO DE TRANSPORTE CIVIL Y CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL

Primeramente veremos el contrato de transporte civil. Este contrato tiene en la actualidad escasa importancia, ya que sus disposiciones son obsoletas y poco prácticas, y las operaciones-

más frecuentes en relación con el transporte de cosas o personas, se rigen por la legislación mercantil (Código de Comercio) y por la legislación administrativa (Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos).

Por lo que respecta a los tratadistas, la mayoría reconocen que el transporte, por su naturaleza y fines, cae dentro del área del derecho mercantil, en el cual encuentra una regulación más adecuada.

El contrato de transporte civil lo encontramos incluido en el Título Décimo, denominado "Del contrato de prestación de servicios" Capítulo IV "De los porteadores y alquiladores" de nuestro Código Civil vigente, que lo define en su artículo 2646 como "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 cualesquiera otros objetos, si no constituyen un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes:"

Vemos en la definición que el transporte puede ser por tierra, agua o aire; y que no importa, el medio que se utilice para considerarlo civil o mercantil, sino para que se repunte como civil y se rija por sus disposiciones, no debe estar dentro de los supuestos del artículo 576 del Código de Comercio;

es decir, que no tenga por objeto mercadería o cualesquiera objeto de comercio, que no sea comerciante el porteador y que no se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.

No obstante lo anterior haremos un análisis del mismo. El contrato de transporte civil: "Es un contrato principal, bilateral, oneroso de tracto sucesivo, consensual, no obstante los problemas que plantea la carta de porte." (35) Entendemos sin embargo, que dada la exigencia de la carta de porte que establece el Código Civil artículo 2656, la consensualidad no puede ser afirmada, porque el contrato no se perfecciona hasta que dicho documento haya sido entregado.

Este contrato también se va a regir por las disposiciones que vimos en el capítulo II, pero asimismo vemos que se requiere de elementos personales, reales y formales, que analizaremos en una forma breve, ya que al tratar el contrato de transporte terrestre se ampliará cada uno de ellos; elementos personales, en primer término tenemos al cargador o remitente que es la --

(35) AGUILAR CARBAJAL, Leopoldo. Contratos Civiles. - Editorial-Porrús, S.A. México, 1977. Segunda Edición. P. 207.

persona que envía la mercancía, en segundo término el porteador que es la persona encargada de conducirla y por último el destinatario o consignatario, que es la persona a quien se le ha de entregar la cosa una vez transportada.

Obligaciones y Derechos de las partes mencionadas:

DERECHOS DEL CARGADOR:

- a) Que el contrato sea cumplido en sus propios términos.
- b) Respetar el precio pactado.

OBLIGACIONES DEL CARGADOR:

- a) La entrega de la cosa que va a ser transportada.
- b) Debe entregarlas convenientemente empacadas o embaldadas.
- c) Pagar el precio del transporte.
- d) Declarar su contenido, si fueren cosas de naturaleza peligrosa.
- e) No exigir el cambio de ruta.

DERECHOS DEL PORTEADOR:

- a) El de recibir el precio.

- b) En su caso el recibir el importe de los gastos realizados para la conservación de la cosa transportada.

OBLIGACIONES DEL PORTEADOR:

- a) Efectuar el transporte en los términos convenidos.
- b) Responder de los daños y perjuicios que se causen a las personas o a las cosas transportadas. En esta obligación se establece una presunción de culpa y para liberarse de responsabilidades, el porteador deberá probar el caso fortuito, la fuerza mayor o bien, el vicio de la cosa transportada.
- c) Responder de las infracciones que cometa a las disposiciones de las leyes y reglamentos.
- d) Responder de los efectos recibidos, siempre que se los entreguen personalmente.
- e) Expedir y entregar la carta de porte.
- f) Declarar los defectos del medio de transporte.
- g) Responder de los daños y perjuicios que sufran los objetos transportados y de la pérdida de éstos.

DERECHOS DEL CONSIGNATARIO:

- a) Recibir las cosas transportadas.

OBLIGACIONES DEL CONSIGNATARIO:

- a) Al recibir la cosa, devolver la carta de porte, aún - cuando no exista disposición expresa.
- b) Pagar el precio del transporte, si no hubiere sido pa- gado por el cargador.
- c) Pagar los gastos efectuados en el transporte para la- conservación de la cosa, si así se hubiere convenido.

RESPONSABILIDADES DEL PORTEADOR:

- a) Responder del daño a personas.
- b) Responder de la pérdida o avería de los objetos trans- portados.
- c) De las omisiones o equivocaciones.
- d) De retraso en el viaje.

CAUSAS EXCLUYENTES DE RESPONSABILIDAD:

- a) Cuando los objetos se entregan a otra persona, que no sea el transportador, como el cochero o persona no au- torizada.
- b) Cuando la cosa transportada sea peligrosa y el carga- dor no lo hubiere declarado así.

- c) Cuando el transporte se efectúa por medio de animales y éstos mueran.

CAUSAS DE RESCISIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE:

- a) Por voluntad del cargador.
- b) Por caso fortuito o fuerza mayor.
- c) En caso de pérdida.

Ahora bien, entrando al estudio del contrato de transporte mercantil vemos que el Código de Comercio no da una definición, del contrato de transporte mercantil y sólo menciona --- cuando es mercantil el contrato y deja al Código Civil la definición, así como la estructura básica de las instituciones contractuales.

Entrando al análisis de este contrato vemos que es un -- contrato bilateral, oneroso, principal, de tracto sucesivo y - consensual.

Los elementos esenciales y de validez van a ser los mismos que se mencionaron en el capítulo anterior, por lo que no los mencionaremos nuevamente.

En este contrato encontramos también tres elementos; --
Personales, Reales y Formales:

1.- Personales, son el Porteador, Cargador y Consignatario.

a) El porteador se responsabiliza y compromete de la realización del contrato y asume también la obligación de transportar los objetos, ya sea por sí o por conducto de otra persona.

b) Cargador; es la persona que solicita el transporte y que adquiere el derecho de exigir su realización.

c) Consignatario; es la persona a quien van dirigidas las mercancías.

2.- Elementos Reales.- Es el precio y las cosas:

a) El precio es competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ya que para la aprobación de tarifas de las empresas concesionarias, éstas deben ser sometidas y aprobadas por dicha Secretaría, artículo 48 primer párrafo de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

El Código de Comercio también hace mención al precio en sus artículos 581 fracción V y 587. Se debe entender que el precio se paga en dinero, esta es la contraprestación que corresponde cumplir al consignatario o bien, en algunos casos - al cargador, si así lo establecen las partes.

En la mayoría de los casos el precio será acorde con la naturaleza y el peso de las mercancías, así como a la distancia del transporte. Por lo regular el precio se señala en la carta de porte.

b) Las cosas.- El transporte de cosas puede realizarse con todas las que tengan esta calidad; incluyendo en éstas -- las mercancías y cualesquiera otro bien objeto de comercio, - artículo 576 fracción I.

3.- Elemento formal.- Es la carta de porte, que es un título legal que el porteador expide al cargador al recibir -- la mercancía porteada y que da derecho al tenedor legítimo -- a recoger la mercancía porteada en el lugar de destino.

Todos estos elementos se verán con más amplitud y precisión en el estudio del contrato de transporte terrestre.

Existe en el Código de Comercio una figura especial llamada Comisionista de transporte, artículos 296 y 297. Se entiende como tales a los que reciben el mandato de hacer el contrato -- de transporte y de aquí se desprende que su obligación no es -- transportar, sino hacer transportar; entonces el artículo 296 -- señala que deben cumplir las obligaciones que se imponen al cargador aún realizando esto a nombre propio. El comisionista de -- transporte cumple su obligación al celebrar con el porteador un contrato de transporte.

DEFINICIONES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL DE DIFERENTES AUTORES

El rancio abolengo mercantil del contrato de transporte -- produce en nuestro ordenamiento jurídico un fenómeno curioso. -- El Código de Comercio como ya lo mencionamos no lo define, y -- sólo menciona cuando es mercantil, es el artículo 576, dejando -- así al Código Civil la definición. Varios autores han elaborado diferentes definiciones con respecto al contrato de transporte -- mercantil, por lo que citaré algunos de ellos a continuación:

El catedrático Felipe Clemente de Diego de la Universidad de Madrid, define el contrato de transporte diciendo: "que es consensual, bilateral y oneroso y por el cual una persona llamada porteador se obliga a conducir a personas o cosas de un punto a otro, mediante cierto precio que debe satisfacer -- otra persona, denominada cargador o viajero." (36)

Joaquín Garrigues también autor español lo define de la siguiente manera: "El contrato de transporte de cosas es, pues, un contrato consensual por el cual 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 propia custodia." (37)

Raúl Cervantes Ahumada; jurista mexicano dice que el --- transporte "es el contrato en virtud del cual el porteador se-

(36) MUÑOZ, Luis. Derecho Mercantil., tomo IV. Editorial Cárdenas. Editor y Distribuidor. Primera edición. p. 65.

(37) GARRIGUES, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. tomo II.- Editorial Porrúa, S.A. México 1981. sexta edición. p. 203.

obliga, mediante un precio, a transportar personas o cosas de un lugar a otro y a entregar las cosas transportadas al consignatario." (38)

Roberto A. Esteva Ruíz; dice "que el contrato de transporte es aquél por el cual una persona se compromete a transportar a otra o a la mercancía de ésta, de un lugar a otro." (39)

Oscar Vásquez del Mercado; señala que "el contrato de transporte es aquél en virtud del cual un sujeto, persona física o colectiva, se obliga, mediante un precio a transportar de un punto a otro, ya sea cosas o personas utilizando el medio de tracción adecuado. Y afirma que se trata esencialmente de un contrato de servicio, en el que el desplazamiento 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." (40)

(38) CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Mercantil. Editorial Herrero, S.A. Cuarta Edición. p. 570.

(39) ESTEVA RUIZ, Roberto A. Apuntes formados por Armando Calvo M. Tomo I p. 5.

(40) VASQUEZ DEL MERCADO, Oscar. ob. cit. p. 141.

En conclusión, podríamos dar la siguiente definición del contrato de transporte: Es el contrato mediante el cual una de las partes, el porteador, se obliga por cierta retribución, a llevar de un punto a otro convenido, personas, mercancías y objetos, utilizando el medio adecuado (aéreo, marítimo o terrestre), para entregarlas por parte del cargador al consignatario.

CALIFICACION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE EN MERCANTIL

Como ya lo observamos existe un contrato de transporte civil y otro mercantil, por lo que surge la pregunta cómo se podría diferenciar o hacer la calificación de mercantil de un contrato de transporte. La solución del problema se da en el artículo 576 del Código de Comercio vigente, que en principio contiene las normas calificadoras, sin embargo hay que interpretar este precepto en relación con lo dispuesto en los artículos 75 del propio Código de Comercio y 2646 del Código Civil del Distrito Federal.

Como vemos en la estricta consideración del artículo 576 del Código de Comercio en el que se nos da la calificación de -

mercantil del contrato citado, ésta puede hacerse con arreglo a los dos criterios del mencionado artículo, el cual a la letra dice: "El contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil:

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

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

Es evidente que el Código de Comercio en el artículo anterior da dos criterios y no uno con dos requisitos.

De este modo vemos que el primer criterio , la fracción-primera para calificar de mercantil el contrato de transporte, es cuando se tenga por objeto mercaderías o cualesquiera otros objetos de comercio. Al ponerlo en contraste con el artículo - 2646 del Código Civil nos encontramos que éste califica como - civiles, los contratos de transporte cuando los objetos transportados sean mercaderías, sino constituyen un contrato mercantil, De este modo tenemos que el transporte de mercancías será

civil cuando no sea mercantil. Aquí no encontramos norma alguna para calificarlo de mercantil, y llegamos a la conclusión - de que con arreglo a este criterio no hay posibilidad de distinción alguna.

El segundo criterio, la fracción segunda, sí nos da la - calificación de mercantil, en virtud de que se considera transporte mercantil cuando el que lo realiza sea comerciante o sededique habitualmente a verificar transportes para el público. Esta fracción se relaciona con el artículo 75 fracción VIII -- del Código de Comercio, como lo mencionamos al principio de -- este inciso, dicho artículo señala: "La ley reputa actos de comercio: fracción VIII las empresas de transporte de personas - o cosas, por tierra o por agua y las empresas de turismo."

En este artículo se encuentra un dato fundamental que -- nos permite llegar a la calificación del contrato de transporte en mercantil, en consideración a su esencia, y este dato no es otro que la presencia de una empresa. Por empresa debemos - entender no precisamente un sujeto, como lo es el empresario, - es decir, quien ejerce la actividad económica, sino más bien el ejercicio mismo de esta actividad por medio de la organiza-

ción de los factores de la producción.

Considerada desde un punto de vista objetivo, la empresa se tiene, cuando existe la combinación de elementos personales y reales en función de producir o dar bienes o servicios dentro del mercado en general. El maestro Vásquez del Mercado considera "a la empresa como la unidad económica cuya base de organización se encuentra en principios técnicos y leyes económicas, regulando su desarrollo para la producción."(41)

De lo dicho se deduce:

a) El transporte del Código Civil supone una actuación - ocasional. El transporte regulado en el Código de Comercio y - en la Ley de Vías Generales de Comunicación, es un transporte profesional.

b) "La calificación del contrato de transporte como mercantil, no puede depender de la naturaleza de los objetos transportados." (42)

(41) VASQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Ob. cit. p. 181.

(42) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Tomo II, Editorial Porrúa, S.A. México 1983. Décimosegunda edición. p. 241.

c) Que con arreglo a los artículos 75 fracción VIII y -- 576 fracción II del Código de Comercio que es el criterio fundamental que aceptamos de que los contratos de transporte se-- rán mercantiles cuando sean realizados por empresas de transpor-- te.

CLASIFICACION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

La primera sería en razón al medio a través del cual se realiza el transporte; éste puede ser por tierra, por mar o -- aire. Dentro de la legislación mexicana debe hacerse la advertencia de que el transporte fluvial, está asimilado y se le -- aplican las mismas normas que al transporte por vías terres--- tres, artículo 576 del Código de Comercio.

La segunda clasificación sería en consideración al ins-- trumento utilizado en transporte por ferrocarril, autotranspor-- te, barco, etc. Pero la clasificación que tiene más trascenden-- cia desde el punto de vista jurídico, es la hecha en razón a -- la naturaleza de los objetos transportados que se distingue, - como transporte de personas, de cosas y de noticias. Este últi-- mo es mediante los servicios telegráficos, radiográficos y pos-- tales, los cuales quedan reservados exclusivamente en favor -- del Estado, artículo 11 de la Ley de Vías Generales de Comuni-- cación.

Nosotros en esta clasificación y de acuerdo a nuestro estudio del contrato de transporte terrestre que se verá en el siguiente capítulo, mencionaremos sólo los transportes realizados por tierra y de acuerdo a la naturaleza de los objetos, esto es el transporte de personas y de cosas y el instrumento utilizado que será el autotransporte y el ferrocarril.

CAPITULO IV

CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

Al analizar el contrato de transporte terrestre, podremos observar, que este contrato está regulado, tanto por preceptos administrativos, como mercantiles; de la misma manera, podremos ver que los primeros se relacionan con los conceptos del Código de Comercio y que con frecuencia amplían los criterios.

VIAS GENERALES DE COMUNICACION

La ley no nos dá un concepto preciso o una definición acerca de lo que son las vías de comunicación, por lo que podríamos definir las como: "El camino terrestre o las rutas marítimas y aéreas, utilizadas para tránsito de personas, animales y cosas." La Ley de Vías Generales de Comunicación, sólo se concreta -

a señalar en su artículo primero lo que son las vías generales - de comunicación y dice:

I.- Los mares territoriales, en la extensión y términos que establezcan las leyes y el derecho internacional.

II.- Las corrientes flotables y navegables y sus afluentes que también lo sean, siempre que se encuentren en cualquiera de los casos siguientes:

a) Cuando desemboquen en el mar o en los lagos, lagunas y esteros mencionados en la siguiente fracción.

b) Cuando su cauce sirva de límite, en todo o en parte de su extensión, al territorio nacional o a dos o más entidades federativas.

c) Cuando crucen la línea divisoria con otro país.

III.- Los lagos, lagunas y esteros, flotables o navegables, siempre que reúnan cualquiera de los requisitos siguientes:

a) Cuando se comuniquen permanente o intermitentemente -- con el mar;

- b) Cuando estén ligados a corrientes constantes;
- c) Cuando su vaso sirva de límite, en todo o en parte de su extensión al territorio nacional o a dos o más entidades federativas;
- d) Cuando pasen de una entidad a otra;
- e) Cuando crucen la línea divisoria con otro país;

IV.- Los canales destinados o que se destinen a la navegación, cuando se encuentran comprendidos en cualquiera de los casos previstos en las fracciones II y III;

V.- Los ferrocarriles;

- a) Cuando comuniquen entre sí a dos o más entidades federativas;
- b) Cuando en todo o en parte del trayecto estén dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o en la faja de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas, con excepción de las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país y que no operen fuera de los límites de las poblaciones;

c) Cuando entronque o conecten con algún otro de los enumerados en esta fracción, siempre que presten servicio público, -- exceptuándose las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país;

d) Los construídos en su totalidad o en su mayor parte -- por la Federación;

e) Los ferrocarriles particulares, cuando sean auxiliares de una explotación industrial y hagan servicio público;

VI.- Los caminos;

a) Cuando entronquen con alguna vía de país extranjero;

b) Cuando comuniquen a dos o más entidades federativas, -- entre sí;

c) Cuando en su totalidad o en su mayor parte sean construídos por la Federación;

VII.- Los puentes;

a) Los ya construídos o que se construyen sobre las líneas divisorias internacionales;

b) Los ya construidos o que se construyan sobre vías generales de comunicación o sobre corrientes de jurisdicción federal;

c) La construcción de puentes se hará previo permiso de la Secretaría de la Defensa Nacional, otorgado por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas;

VIII.- El espacio nacional en que transiten las aeronaves;

IX.- Las líneas telefónicas instaladas y las que se instalen dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o de la faja de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas, así como - las que estén situadas dentro de los límites de un Estado, siempre que conecten con las redes de otro Estado o con las líneas generales de concesión federal o de países extranjeros, o bien, cuando sean auxiliares de otras vías generales de comunicación - o de explotaciones industriales, agrícolas, mineras, comerciales, etc., que operen con permiso, contrato o concesión de la Federación;

X.- Las líneas conductoras eléctricas y el medio en que se propagan las ondas electromagnéticas cuando se utilizan para verificar comunicaciones de signos, señales, escritos, imágenes o sonidos de cualquier naturaleza; y

XI.- Las rutas del servicio postal."

PRECEPTOS LEGALES APLICABLES AL CONTRATO
DE TRANSPORTE TERRESTRE

Este inciso es de importancia tratarlo en virtud de que - no sólo existen preceptos y reglamentación en el Código de Comercio (artículos 576 al 604), sino que encontramos numerosas disposiciones aplicables a ésta, que si bien tienen un carácter preponderantemente administrativo, no dejan de tener importancia y relación con los conceptos del Código de Comercio que con frecuencia amplía los criterios.

En primer término veremos de donde han emanado dichos preceptos y así, encontramos que el artículo 76 fracción XVII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos señala "El congreso tiene facultad; para dictar leyes sobre vías generales de comunicación"

Este artículo está reglamentado por la Ley de Vías Generales de Comunicación, cuya última redacción está contenida en el Diario Oficial del 19 de febrero de 1940; la cual a través del tiempo ha sufrido varias modificaciones.

"Esta ley debe considerarse como un auténtico Código de -
Transporte, por su extensión y por su contenido." (43)

Esta conclusión se reafirma en el artículo 4 de la ley --
antes mencionada que señala: "Las controversias que se susciten --
sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda --
clase de contratos relacionados con las vías generales de comuni-
cación y medios de transporte, se decidirán:

I.- Por los mismos términos de las concesiones y contra--
tos.

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

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

IV.- En defecto de unas y de otras; por los preceptos de -
los Códigos Civiles del Distrito Federal y Federal de Procedi--

(43) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Ob. cit. p. 237.

mientos Civiles; y

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

Este artículo es considerado por el Maestro Rodríguez Rodríguez como fundamental "puesto que enumera e indica el orden de prelación de las fuentes legislativas relativas a esta materia. - Tiene numerosos aspectos, en cuanto a su través advertimos que el Código de Comercio Mexicano pasa a la categoría de fuente auxiliar del contrato de transporte y vemos como en la fracción V se hace una interesantísima alusión a las necesidades mismas del servicio público, lo que constituye una auténtica remisión a los intereses en presencia como fuente legislativa y de interpretación." (44)

Naturalmente esta orden de prelación de las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, sólo tienen aplicación en los contratos que se realicen en ocasión a los transportes efectuados sobre vías generales de comunicación. Para los demás contratos de transporte, se aplica ante todo el Código de Comercio.

(44) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Ob. cit. p. 238

La materia relativa a transporte por vías generales de comunicación, es considerada como federal y sometida a la competencia de los tribunales de la Federación, conforme a los artículos 3 y 5 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Con respecto al artículo 3o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación, este fue reformado y publicado en el Diario Oficial de la Federación del 13 de enero de 1986 en su cláusula V -- quedando redactado de la siguiente forma: "Las vías generales de comunicación y los modos de transporte que operen en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales. El Ejecutivo ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los siguientes casos y sin perjuicio de las facultades expresas que otros ordenamientos legales conceden a otras Dependencias del Ejecutivo Federal.

Fracción V.- Declaración de abandono de trámite de las solicitudes de concesión o permiso, así como declarar la caducidad o la rescisión de las concesiones y contratos celebrados con el Gobierno Federal y modificarlos en casos previstos en esta Ley."

Pero volviendo a los preceptos aplicables al contrato de transporte terrestre, observamos que en la Ley de Vías Generales de Comunicación se encuentran los siguientes artículos que son -- aplicables al contrato de nuestro estudio; 49 parte primera, 55,-

61 fracción II, 62, 66, 69, 71, 72, 73, 74, 80, 83, 84, 85, 127, 128, 157 fracciones I a la IV y 158 que se refieren respectivamente y en forma breve a lo siguiente: A las tarifas, obligación de extender la carta de porte, de la responsabilidad de las empresas porteadoras, al transporte combinado, lo relativo al retraso en el transporte, lo referente al seguro del viajero, la obligación de registrar la carta de porte ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, obligación del consignatario, asimismo nos señala la obligación del servicio de carga y express con respecto a la entrega a domicilio.

También encontramos en la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, una disposición aplicable a nuestro contrato:

Artículo 4: "Están reservados de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas, con cláusula de exclusión de extranjeros, las siguientes actividades:

b) Transporte automotor urbano, interurbano y en carreteras federales."

Por lo que respecta a los reglamentos, encontramos que en el Reglamento para la Construcción, Conservación y Servicio de --

los Ferrocarriles se relacionan los siguientes artículos, con el contrato de transporte terrestre: 125, 126, 127, 129, 130, 131, - 132, 134, 138, 139, 140, 142 y 145, estos artículos reglamentan - el transporte de pasajeros; y se refieren a lo siguiente: A las - tarifas, clasificación de los objetos, al precio, lo relativo al boleto y al asiento, el derecho de admisión, lo referente a los - bultos, registro de equipaje, del extravío del equipaje, las tari - fas por exceso de equipaje.

Los artículos 146, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 157, 158, 160, 161, 162, 163, 164, 165 al 174 se refieren al - -- transporte de cosas y señalan lo siguiente: Transporte de encar - gos, las tarifas, la entrega de los bultos y su facturación, la - responsabilidad de la empresa con respecto a la entrega, las excep - ciones de responsabilidad, del contenido de los bultos, la verifi - cación del punto de entrega de la mercancía, lo relativo a la pér - dida o avería de la mercancía, así como la entrega.

Existen también artículos aplicables a este contrato en el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de -- Vías Generales de Comunicación y son: 1, 11, 81, 82, 84, 86, 88 - fracciones I a V, 95, 104, 105, 107, 109, 110, 111, 116, 117, --- 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 127, 128, 129, 131, 133, 135, - 136, 137, 138, 140 al 145, 147 al 151 los que en términos genera-

les se refieren a lo siguiente: Cuales son los servicios que se prestan en el autotransporte, lo relativo al asiento y al boleto, los derechos del pasajero, lo referente al seguro adicional, las definiciones del servicio de carga y de express, la obligación de recibir la carga y de registrarla, lo relativo a la carta de porte, la responsabilidad de las empresas porteadoras y excepción de ésta, la entrega de la mercancía, la indemnización, lo relativo al daño o avería que sufran las mercancías, el retiro de las mercancías, lo referente al C.O.D. Ya en el estudio de los siguientes incisos observaremos como se relacionan y complementan los preceptos referidos.

LA CONCESION

Existe una figura muy importante dentro del estudio que estamos llevando a cabo del contrato de transporte terrestre, y hemos mencionado en algunas ocasiones que es la Concesión, ésta no puede pasar inadvertida, pues en materia de transporte, es la que dá vida al contrato. Si no existiera la concesión, el porteador no podría prestar el servicio.

"La concesión es un acto administrativo por medio del cual la administración pública federal, confiere a una persona una con

dición o poder jurídico, para ejercer ciertas prerrogativas públicas con determinadas obligaciones y derechos para la explotación de un servicio público, de bienes del Estado o los privilegios -- exclusivos que comprenden la propiedad industrial." (45)

La concesión administrativa es un procedimiento eficaz dentro de la estructura de la sociedad moderna, para entregar a los particulares ciertas actividades o la explotación de bienes federales que el Estado no está en condiciones de desarrollar por su incapacidad económica, o por que así lo estima útil o conveniente, o se lo impide su propia organización.

Veamos, ahora, los elementos, los requisitos y trámites que siguen las empresas para obtener la concesión;

1.- Los Elementos Subjetivos de la Concesión son:

- a) La autoridad concesionaria; que puede ser el Ejecutivo- que ejercitaré sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

(45) SERRA ROJAS, Andrés. Derecho Administrativo. Tomo II, Editorial Porrúa, S.A. México 1979. Novena edición. p. 223.

b) El concesionario; es la persona física o jurídica a -- quien se otorga la concesión y es el titular de la misma.

c) Los usuarios; los hay únicamente en el supuesto de la concesión de servicios públicos, como es el caso del transporte terrestre.

El régimen jurídico que regula la concesión y las relaciones entre la administración y el concesionario, es el derecho público y está constituido por el conjunto de normas establecidas en las leyes, los reglamentos, decretos, circulares y acuerdos que fijan precisamente, el régimen al que están sometidos la concesión, el concesionario y su actividad.

2.- Los principios que rigen la concesión:

a) Capacidad Jurídica; el concesionario deberá ser ciudadano mexicano o sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas, artículo 12 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

b) Capacidad Técnica del Concesionario; ésta tiene dos aspectos, el personal y el material:

- Personal; el concesionario debe reunir ciertos requisitos mínimos de capacidad técnica, ya sea en lo particular o me--

dante el personal que contrate para desarrollar la actividad concedida; especialmente, si se trata de un servicio público.

-Material; debe contar con los medios necesarios para prestar la concesión, los que consisten en el conjunto de elementos materiales para realizar el transporte.

c) Capacidad Financiera; al que se le otorga la concesión, debe tener el capital necesario para contratar el personal que va a prestar el servicio y para adquirir el equipo y los bienes que se destinarán a este efecto.

d) El plazo; generalmente las concesiones se otorgan por un plazo determinado. Esto es, por un lapso más o menos largo, durante el cual el concesionario disfruta de los derechos derivados de este acto. En materia de auto-transporte las concesiones se otorgan por un término de 10 años, artículo 154 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y en materia ferroviaria no podrá exceder de 70 años, artículo 129 parte final de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

- e) Derechos del concesionario; una vez otorgada la concesión, ésta genera una serie de derechos y obligaciones al particular. Estos derechos derivados de la concesión, generalmente son personalísimos, y el concesionario debería, si no ejecutarlos todos por él mismo, ya que le sería imposible, cuando menos vigilar personalmente su ejercicio.

Generalmente se prohíbe transferir, ceder, gravar o enajenar las concesiones. En caso de que se realicen estos actos en contra de esta prohibición, la transferencia no surtirá efectos y la concesión se extinguirá. No obstante lo anterior, hay concesiones como la del transporte en la que los derechos de la concesión si pueden ser transmitidos, artículo 13 segundo párrafo y 156 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como 43 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

f) Obligaciones del concesionario:

- Ejercitar personalmente los derechos derivados de la concesión o como ya se dijo , llevar a cabo personalmente la supervisión.

- No transferir, enajenar o gravar, los derechos derivados de la concesión, sin el previo consentimiento de la autoridad con-

cedente.

- Contar con los elementos personales, materiales, financieros para prestar el servicio al público.

- No ceder, traspasar o gravar, el equipo o los bienes destinados a la concesión, sin el consentimiento de la autoridad concedente.

Realizar las obras necesarias para prestar el servicio público.

g) Derecho de Reversión; consiste en que una vez transcurrido el plazo de la concesión, los bienes afectados, ya sea al servicio público, o a la explotación de bienes del Estado, pasan a ser propiedad de éste, sin necesidad de contra-prestación alguna. Este derecho se encuentra establecido en forma general en el artículo 89 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, pero a su vez está limitado en materia del servicio público del autotransporte, en virtud del artículo 155 de la misma ley que dice: "En las concesiones para la explotación de servicios públicos de autotransporte, no tendrá efectos la reversión establecida en el artículo 89 en lo que se refiere a los vehículos; pero será aplicable en lo que respecta a es-

taciones, terminales y demás instalaciones auxiliares, para cuya explotación el término de la concesión será de 50 años."

Dentro del estudio de la concesión existe un elemento importante que son las tarifas; éstas constituyen el precio que paga el usuario por la prestación del servicio público.

Las tarifas son importantes en virtud de que, para otorgar la concesión, es necesario el estudio y aprobación de éstas, por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de esto nos habla el artículo 20 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el que fue reformado y publicado en el Diario Oficial del 21 de enero de 1985, quedando su redacción de la siguiente forma: "En las concesiones se fijarán las bases a que deben sujetarse los prestadores de servicios de vías generales de comunicación para establecer las tarifas de los servicios que prestan al público. Con sujeción a dichas bases, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá modificar las tarifas cuando el interés público lo exija, oyendo previamente a los portadores del servicio afectados, siempre que al hacerlo no se comprometa la costeabilidad misma de la explotación. Cuando los prestadores de los servicios -

lo soliciten, y siempre que justifiquen ampliamente la necesidad de la medida, la propia Secretaría podrá modificar las tarifas."

De igual manera el artículo 49 de la ley fue reformado en la misma fecha, quedando redactado de la siguiente manera: "Compete exclusivamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el estudio y aprobación, revisión, modificación, cancelación o registro, en su caso, de itinerarios, horerios, reglamentos de servicio, tarifas y sus elementos de aplicación, y de los demás documentos que los prestadores de servicios de vías generales de comunicación sometan a su estudio. Sólo podrán intervenir otras autoridades en dicho estudios, cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes lo solicite.

Para los efectos de este artículo se integrará una comisión consultiva de tarifas, en los términos del reglamento respectivo.- Para la aprobación de las tarifas definitivas y sus reglas de aplicación, se escuchará previamente la opinión de esta comisión.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá fijar - tarifas provisionales, que estarán vigentes durante noventa días - naturales.

Al concluir este plazo, si no se han fijado las nuevas tarifas se reanuda la vigencia de las anteriores a las provisionales."

3.- Procedimiento para otorgar la concesión de acuerdo a la Ley de Vías Generales de Comunicación:

a) Los solicitantes deben ser ciudadanos mexicanos o sociedades mercantiles constituidas conforme a las leyes del país, artículo 12 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

b) Debe presentar una solicitud a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, acompañada con el estudio a que se refieren los artículos 8 y 14 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

c) Recibida la solicitud la Secretaría de Comunicaciones y Transportes señalará al solicitante el monto de un depósito en ---

efectivo el que se hará, en el Banco de México, como garantía que continuará los trámites necesarios para obtener la concesión. Este depósito será devuelto en cuanto se otorgue la fianza o se constituya el depósito que garantice el cumplimiento de las obligaciones que genera la concesión. Si el interesado abandona la concesión, dicho depósito se perderá, artículo 15 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

c) Constituido dicho depósito se procederá a efectuar los estudios técnicos que correspondan, de acuerdo con las bases señaladas en el citado artículo 8 y, si el resultado fuera favorable, la solicitud con las modificaciones hechas por la Secretaría, se publicará a costa del interesado, por dos veces de diez en diez días, en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación que señale la Dirección General de Autotransporte con el fin de que el plazo de un mes contado a partir de la última publicación, las personas que pudieran resultar afectadas presenten sus observaciones. Esto se hace en los casos en los que haya anteriores concesionarios o personas que tengan interés y que puedan oponerse a su otorgamiento. De esta acción surgiría un procedimien-

to administrativo llamado de oposición; y que se llevaría a cabo - de la siguiente forma: con la presentación de un escrito por parte de los interesados fijando la controversia, posteriormente la Dirección General de Autotransporte Federal citará al opositor y a los solicitantes a una junta de audiencias en la que escucharé los puntos de vista de las partes y recibiré sus pruebas. Si se ofrecieran pruebas que deban recibirse posteriormente se fijará para ello un plazo que no excederá de 30 días hábiles. El Director General de Autotransporte Federal podrá decretar dentro del mismo plazo las investigaciones y diligencias que estime convenientes para el esclarecimiento de los puntos controvertidos, pero siempre dará igual oportunidad a las partes para que intervengan en esas diligencias.

Concluido el procedimiento de oposición, la Dirección General de Autotransporte Federal emitirá su dictamen y turnará el expediente que hay integrado con las constancias y diligencias a que se refiere el artículo anterior, a la Comisión Técnica Consultiva, la que hará el estudio del caso y emitirá también su dictamen con vista del cual resolverá el Secretario del Ramo lo que proceda. -

En caso de que la oposición sea desechada, se continuará el procedimiento, para que si se cumple con todos los requisitos y lo estima conveniente la autoridad, se otorgue la concesión.

Ahora bien, si transcurrido el plazo de los 30 días, no se presentan objeciones, se otorgará la concesión con las modificaciones de carácter técnico o jurídico que estime pertinente la autoridad; hecho lo cual, se publicará en el Diario Oficial de la Federación el otorgamiento de la concesión y en uno de los periódicos de mayor circulación, a costa del interesado con la exposición de los fundamentos que se hayan tenido para otorgarla y el programa al que habrá de sujetarse la construcción o explotación de la vía dada en concesión, de acuerdo con las bases que establece el artículo 8 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

4) Extinción de la concesión.- Los medios de extinción de la concesión son varios. El más común es el cumplimiento del plazo, aunque la ley menciona la caducidad y la rescisión.

a) Cumplimiento del plazo; se reglamenta en los artículos 129 parte final y 155 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

El artículo 129 se refiere a las concesiones para construir y explotar ferrocarriles y dice en su parte final "Las concesiones a que este capítulo se refiere, se otorgarán por el plazo que fije la Secretaría de Comunicaciones, que no podrá exceder de 70 años."

El artículo 155 en las concesiones para la explotación de servicios públicos de autotransporte, no tendrá efectos, la reversión que establece el artículo 89 en lo que se refiere a los vehículos, pero será aplicable en lo que respecta a estaciones, terminales y demás instalaciones auxiliares, para cuya explotación el término de la concesión será de 50 años."

b) La caducidad; opera cuando el concesionario está obligado a cumplir ciertos requisitos establecidos en la ley o en el reglamento dentro de determinado plazo y no cumple con ello. Estas causas las expresan los artículos 29 al 34 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

c) La Rescisión; es la facultad de una de las partes en un contrato o convenio para darlo por terminado, si la otra parte incurre en el incumplimiento de las obligaciones. La ley menciona las causas de rescisión en los artículos 35 y 37 de la Ley de Vías Gene

SITUACION JURIDICA DE LAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE TERRESTRE

Estas empresas al dedicarse a la construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación deben registrarse -- por una serie de preceptos y reunir ciertos requisitos comunes a -- las mismas. A continuación las veremos brevemente:

1) Las empresas de transporte deben estar constituidas conforme a las leyes mercantiles del país, artículo 12 de la Ley de -- Vías Generales de Comunicación.

2) Estas deben de obtener la concesión del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con sujeción a los preceptos de la Ley de Vías Generales de Comunica--- ción y sus reglamentos, artículo 8 de la Ley de Vías Generales de -- Comunicación.

3) Las empresas que construyan, establezcan o exploten vías generales de comunicación, podrá utilizar en la construcción, conservación y mejoramiento de las vías, servicios auxiliares, dependencias y accesorios, los terrenos de propiedad federal y los mate-

riales y las aguas existentes en terrenos nacionales y en ríos de jurisdicción federal, de acuerdo con la resolución definitiva de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y Agricultura respectivamente, artículo 27 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

4) Las bases constitutivas de las sociedades que exploten vías generales de comunicación y los estatutos y reglamentos de sus relaciones con el público se someterán a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones, artículo 86 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

5) Las sociedades que exploten estas vías, cuyas juntas directivas o consejos de administración residan en el extranjero, - están obligados a tener en la República, en el lugar de su domicilio o en el que designe la concesión, una junta local compuesta de las sociedades y que forman parte de su junta directiva o consejo, artículo 87 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

6) El capital reunido por empresas cuyo objeto oficial consista en el establecimiento y explotación de vías de comunicación o medios de transporte, no pueden destinarse a otro objeto distinto, artículo 91 de la ley citada, condicionando la ley restricti-

vamente la posibilidad de emisión de acciones, obligaciones y bonos, así como los aumentos de capital, el artículo 90 de la ley, nos marca la forma para llevar a cabo lo anterior.

7) La constitución de gravámenes reales sobre los bienes que forman el sistema de estas empresas, o sobre una parte de sus sistemas, están condicionadas a la comunicación de los mismos a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a otros requisitos que la ley determina, artículos 92 y 96 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

8) También estas empresas están obligadas a llevar la contabilidad de los negocios relacionados con la concesión o medios de transportes, inclusive las operaciones que hagan en el extranjero, sin excepción ni restricción alguna, en cualquier lugar de la República Mexicana en donde tenga su domicilio legal o su administración principal, artículo 97 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

9) En relación a la quiebra de estas empresas, existe un régimen legal establecido, mismo que está determinado en el artículo 39 de la ley. También será aplicable a éstas la Ley de Quiebras y-

Suspensión de Pagos.

10) La Secretaría de Comunicaciones podrá introducir modificaciones conforme a las cuales se haga el servicio público en las --- vías generales de comunicación y medios de transporte, artículo 51- de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

DEFINICION Y CONTENIDO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

Trataremos conjuntamente estos dos preceptos para dar un mayor entendimiento al contrato de transporte terrestre, que es objeto de nuestro estudio, ya que encontramos que los dos se encuentran ligados entre si, pues la definición dá origen al contenido.

Con respecto a la definición, va a ser la misma que se vió en el capítulo II, con la simple modificación del medio utilizado, --- pues ahora se concreta al medio terrestre, quedando de la siguiente manera: "Es el contrato mediante el cual una de las partes, el por-

teador, se obliga por cierta retribución a llevar de un punto a -- otro convenido, personas, mercancías u objetos, utilizando el me-- dio terrestre, para entregarlas por parte del cargador al consigna-- tario.

Cabe hacer la advertencia de que el transporte fluvial, está reglamentado conforme a las normas que le son aplicables al Transporte Terrestre.

Con respecto al contenido, este consta de los siguientes elementos: Personales, Reales y Formales, los que se aplican tanto al transporte de cosas, como de personas, con la variación de los nom bres que se hagan en cada uno de ellos.

Como puede verse en la definición, es posible transportar -- personas o cosas, por lo que los veremos separadamente y en primer lugar el transporte de cosas.

TRANSPORTE DE COSAS

En primer lugar están los elementos, que son: Personales. --

Reales y Formales.

1) Elementos Personales; que también son llamados subjetivos y son tres: el Cargador, el Porteador y el Consignatario.

Como se observa de la definición, es necesario que exista -- una persona que desee que le transporten las cosas, otra que se -- compromete a transportarlas ya que se dedica a ello y una tercera, que será la persona a quien se le entreguen las mercancías; siem-- pre y cuando así se establezca en el contrato, pues en ocasiones -- es el mismo cargador el que debe recibirlas.

a) Cargador.- También llamado remitente en el transporte por ferrocarril. Es la persona que tiene el interés de transportar sus mercancías u objetos. Lo que primeramente debe de hacerse para el cumplimiento del contrato, es la entrega de las cosas objeto del - transporte. Esto deberá hacerse en las condiciones, lugar y tiempo convenidos artículos 71 fracciones I y II de la Ley de Vías Genera_ les de Comunicación, 581 fracción VII y 588 fracción I del Código de Comercio y 150 del Reglamento para la Construcción, Conserva--- ción y Servicio de los Ferrocarriles.

De no ser así la empresa porteadora no será responsable de las pérdidas o averías que sufran sus cosas, artículos 581 fracción IV del Código de Comercio y 110 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Ahora bien, el porteador que recibe las mercancías y responde por ellas, no está obligado a creer en la declaración del cargador y tiene derecho a proceder al reconocimiento, para comprobar la veracidad de la declaración hecha, mediante la apertura o reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción. Si el cargador previo requerimiento, rehusare y omitiere tal diligencia, el porteador quedará libre de responsabilidad, artículos 601 del Código de Comercio y 112 del Reglamento de Explotación de Caminos.

El Código de Comercio señala las obligaciones y derechos del cargador en este contrato en los artículos 588 y 589, por lo que a continuación los enumero:

Artículo 588 del Código de Comercio. El cargador está obligado:

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

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

III. A sufrir los comisos, multas y demás 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;

IV. A sufrir las pérdidas y averías de las mercancías que procedan de vicio propio de ellas o de casos fortuitos, salvo lo dispuesto en los incisos IX y X del artículo 590 del Código de Comercio;

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 que para cumplimiento del mismo y fuera de sus estipulaciones, hubiere hecho en favor del cargador;

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

Llama la atención que en las obligaciones del cargador no -- esté la de pagar el precio del transporte, sin embargo, más delante se verá que dicha obligación es para el consignatario. "Cabe advertir que éste no está contractualmente obligado, mientras no --- acepte incorporarse al contrato y por lo tanto, la obligación originaria de pagar el porte corresponde al cargador." (46)

Si el cargador paga el precio, este recibe el nombre de "Porte pagado", como sucede cuando el porteador reclama el porte para realizar el servicio. En caso que el consignatario deba pagar el - porte en el acto mismo de la recepción de la mercancía, se hará -- la anotación de la leyenda "Porte debido o por pagar", en la carta de porte, artículo 121 del Reglamento de Explotación de Caminos.

Por lo que respecta a los derechos que tiene el cargador, independientemente de los que señala el Código de Comercio, será lógicamente el derecho a exigir el cumplimiento del contrato.

Artículo 589 del Código de Comercio. El cargador tiene derecho:

(46) CERVANTES AHUMADA, Raúl. Ob. cit. p. 559

"I. A variar la consignación de las mercancías mientras estuviere en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al porteador y le entregare la carta de porte expedida a favor del primer consignatario;

II. A variar dentro de la ruta convenida, el lugar de la entrega de la carga, dando oportunamente al porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando la carta de porte primitiva por otra, debiendo indicar el porteador el nuevo consignatario si lo hubiere."

b) Porteador.- Esta es la persona obligada a realizar el transporte.

El Código de Comercio señala en sus artículos 590 y 591 las obligaciones y derechos del porteador:

Artículo 590 del Código de Comercio. El porteador está obligado:

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.

IV. A cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las recibe hasta que las entregue a satisfacción del consignatario.

V. A entregar las mercancías al tenedor de la carta de porte o de la orden respectiva en defecto de ella;

VI. A pagar, en caso de retardo que le sea imputable, la indemnización convenida, o si no se ha estipulado, el perjuicio que haya causado el cargador deduciéndose en uno y otro caso el monto respectivo del precio del transporte.

VII. A entregar las mercancías, por peso, cuenta o medida, si así están consideradas en la carta de porte, a no ser que estén en barricas, cajones o fardos, pues entonces cumplirá con entregar ---

éstos sin lesión exterior.

VIII. A probar que las pérdidas o averías de las mercancías o el retardo en el viaje, no han tenido por causa, su culpa o negligencia, si es que alega no tener responsabilidad en esos acontecimientos.

IX. A pagar las pérdidas o averías que sean a su cargo con arreglo al precio que a juicio de peritos tuvieren las mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrada, debiendo en este caso los peritos, atender a las indicaciones de la carta de porte.

X. Y, en general, a cubrir al cargador o consignatario los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, o porque no se dé cumplimiento al contrato relativo."

Se observa otra obligación del Porteador, la cual deriva del propio contrato, que es la de expedir la carta de porte.

También observamos dentro de estas fracciones lo siguiente: - En la fracción primera; en esta fracción se supone que las cosas a transportar deben ser entregadas al porteador, pero éstas pueden ser recibidas por sus empleados, siempre y cuando estos hagan la en

trega de la carta de porte al cargador, artículo 150 del Reglamento de Conservación, Construcción y Servicio de los Ferrocarriles y 109 del Reglamento de Explotación de Caminos. A partir de entonces comienza la responsabilidad del porteador.

En la fracción segunda; aquí observamos que con respecto a la ruta, la Ley de Vías Generales de Comunicación completa esta disposición, al preceptuar que si el solicitante de un servicio de transporte o comunicación, no expresará la ruta o línea. -ésta será fijada por la empresa-pero el importe que se cobre, será el más bajo que pueda obtener, de acuerdo con las tarifas aplicables, cualquiera que sea la ruta o línea que se siga a menos que la ruta más corta o de más bajo costo estuviere interrumpida por causa de fuerza mayor, pues en este caso, se cobrará el servicio por la ruta o líneas que se haya usado, artículo 67 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Como se observa en las fracciones mencionadas, el porteador se obliga a realizar el transporte, pero no necesariamente tiene que hacerlo por sí, ya que el transporte puede hacerse por sus dependientes, pero sobre él repercutirán económica y jurídicamente, -

los riesgos del cumplimiento de la obligación de transportar.

Observamos en las fracciones quinta y séptima, la opción que tienen las empresas o los particulares, para llevar a cabo el cumplimiento de estas obligaciones. El porteador puede obligarse a entregar las cosas en el domicilio convenido o bien avisar para que el consignatario pueda recogerlas. El Código de Comercio no especifica nada sobre el particular, ya que esto está por lo general regulado en los reglamentos de las empresas de transportes, como se ve en el artículo 159 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Artículo 591 del Código de Comercio; El porteador tiene derecho:

I. A recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verifica el viaje;

II. A percibir la totalidad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje, siempre que, a virtud del convenio de transporte, hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de verificar el transporte de las mercancías, descontándose lo que el porteador hubiere aprovechado por conducción de otras mercancías en el mismo vehículo;

III. A rescindir el contrato, si comenzado el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor;

IV. A continuar el viaje, removido el obstáculo a que alude el inciso anterior, si no hiciere uso de la facultad que él con--signa, siguiendo la ruta designada en el contrato o, si no fuere--posible, la que sea más conveniente; y si ésta resultare más dis--pendiosa y más larga, podrá exigir el aumento de los costos y el--de porte en proporción al exceso; pero sin cobrar nada por los --gastos y tiempo de la detención.

V. A exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción; y si éste, previo requerimiento, rehusare u omitiere tal diligencia, el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de--fraude o dolo;

VI. A retener las mercancías transportadas, mientras no se --le pague el porte;

VII. A promover el depósito de las mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega, si en él no encontrase al consignatario o a quien lo represente, o si hallándolo rehusare recibirlas; previo, siempre, el reconocimiento de su estado por peritos."

Cabe hacer una especial mención, en que existe un derecho del porteador que no se menciona en el Código de Comercio y es, naturalmente, el de recibir el precio del transporte.

Existe el caso de la intervención de varios porteadores cuando el transporte se hace a grandes distancias, y se encuentra reglamentado en los artículos 52 fracción II, 53, 54 y 68 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Estos artículos se refieren al transporte combinado.

En este tipo de transporte, cuál sería la situación jurídica que tiene el cargador, en relación a la intervención de varios porteadores; ésta va a depender de la carta de porte, ya que en ella debe hacerse constar la participación de cada uno de dichos portea-

dores. En el caso de que no se haga constar, se aplicará lo dispuesto en el artículo 577 del Código de Comercio que a la letra dice: - "el porteador, salvo pacto en contrario, puede estipular con otros la conducción de las mercancías. En ese caso conservará tal carácter respecto de la persona con quien haya contratado primero y tomará el de cargador con relación a la segunda."

El segundo porteador tendrá la obligación de entregar la carga al consignatario. Como se observa, frente al cargador, sólo aparecerá un titular jurídico de los derechos y obligaciones derivados del cumplimiento del contrato.

En cambio, si en la carta de porte se prevé expresamente la 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, frente al destinatario o consignatario. Artículo 74 que a la letra dice: "Cuando en el transporte intervengan varias empresas que hagan servicio combinado, el último porteador está obligado a entregar la carga conforme a la carta de porte expedida por el primero, en las condiciones y con las responsabilidades que fija esta ley, quedando a salvo su derecho contra la empresa en cu-

ya línea haya ocurrido algún hecho u omisión de que responda el mismo último porteador. La responsabilidad de cada porteador comienza en el momento en que recibe la carga y termina cuando la entrega."

"El porteador sucesivo, que no tiene relaciones directas con el cargador, no responde directamente de los daños causados en el transporte, sino cuando se demuestra que el daño ha ocurrido durante el transporte por él ejecutado." (47)

c) Consignatario.- Es la persona a quien van dirigidas las mercancías. Como se indica en un primer momento el consignatario es extraño al contrato de transporte terrestre, es sólo la persona indicada para recibir las mercancías en el punto de destino convenido. Por lo que, para que sean válidas las obligaciones y los derechos del consignatario, es necesario que éste acepte el contrato de transporte y se convierta así, en el tercer elemento del mismo.

(47) MOSSA, Lorenzo. Derecho Mercantil. Editorial Uteha, Argentina. pag. 330.

El Código de Comercio señala los Derechos y Obligaciones del Consignatario en sus artículos 595 y 596;

Artículo 595 del precepto citado señala; El consignatario -- está obligado:

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

II. A abrir y reconocer los bultos que contengan las mercan--
cías en el acto de su recepción, cuando lo solicite el porteador.-
Si el consignatario rehusare cumplir esta obligación, el porteador
quedará libre de la responsabilidad que no provenga de fraude o --
dolo;

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 la mercancía, los derechos que competan contra el porteador, -- cualquiera que sean. exigiéndole las responsabilidades que haya -- contraído debiendo respetar, en caso de negligencia los perjuicios que ésta cause;

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

En la fracción primera. pueda darse el caso que concluido el viaje en sus términos, el transportador no pueda hacer la entrega, o bien, porque no encontrare al consignatario, o porque él rehusare a recibir las mercancías.

En esta hipótesis, el artículo 591 fracción VIII, señala que el porteador tiene derecho a promover el depósito de las mercan--- cías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse - la entrega, previo siempre, el reconocimiento de su estado por per- ritos.

Artículo 596 del Código de Comercio señala; El consignatario tiene derecho:

I. A que mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor se le entreguen las mercancías, cualesquiera que sean los órdenes que en contrario diere el cargador con posterioridad;

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

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

IV. A todo lo demás que esté prevenido en las prescripciones-- de este título."

Es conveniente no pasar inadvertida la contradicción que existe a primera vista entre el artículo 589 fracción I que señala los derechos del cargador y el artículo 596 fracción I relativo a los derechos del consignatario, ya que uno de los derechos del carga--dor es el de variar la consignación de las mercancías mientras es--tuvieren en camino, siempre y cuando dé la orden con oportunidad -

el porteador y le entregue la carta de porte expedida a favor del primer consignatario. Pero esta afirmación parece ser destruida -- por el artículo 596 fracción I, que señala: que mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor se le entreguen las -- mercancías, cualesquiera que sean las órdenes que en contrario -- diere el cargador con posterioridad.

La contradicción entre los preceptos transcritos no existen, y para demostrarlo, tomaremos en cuenta el siguiente precepto; -- mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor. Como hemos dicho anteriormente, el consignatario no es parte en el contrato mientras no reciba la carta de porte, por lo que mien--- tras la misma no esté en poder del consignatario, el cargador es -- el dueño de las mercancías, y por lo mismo, puede cambiar de con-- signatario o puede cambiar el lugar de entrega de la carga, siem-- pre y cuando no esté en poder del consignatario la carta de por-- te y éste, este en facultades para devolverla al porteador contra-- la entrega de las mercancías.

Por lo que se observa, el contrato de transporte terrestre - queda vinculado a la carta de porte o conocimiento de embarque, ya que para variar las condiciones esenciales del contrato, será necesario devolver el título al porteador.

Jurisprudencia aplicable a esta situación: "El contrato de - transporte sólo 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 diere el cargador con posterioridad.

Las cartas originales de porte, de conformidad con el artículo 583 del Código de Comercio, constituyen los títulos legales del -- contrato entre el cargador y el porteador, por cuyo contenido de-- ben decirse las cuestiones que concurren sobre la ejercición y cumplimiento." Sexta Epoca, Cuarta Parte: Vol. XLIX pág. 202 A.D. --- 3790/60 Autotransporte Progreso, S.A. de C.V. Unanimidad de 4 vo-- tos.

2) Elementos Reales; también llamados objetivos son: Las cosas y el precio.

a) Las cosas.- "El Código de Comercio habla de mercaderías y mercancías en diversos artículos, pero sería una afirmación totalmente errónea, la de creer que el transporte de cosas sólo se refiere a transporte de mercancías. Si recordamos el concepto de mercancías como cosa corporea, mueble, susceptible de tráfico jurídico, los títulos valores, el dinero y los buques, que no son mercancías, quedarían excluidos de transporte." (48)

El propio Código de Comercio para evitar una mala interpretación señala en su artículo 576 fracción I: "Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio." Y así, amplía el concepto de las cosas transportables más allá de la noción restringida de mercancías.

(48) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Ob. cit. p. 247.

En conclusión, podemos decir que el transporte de cosas puede realizarse en todas las que tengan esa calidad. Pero cual es -- esa calidad. La que nos dá el artículo 1825 del Código Civil según el cual: Deben existir en la naturaleza; ser determinada o determinable en cuanto a la especie; y estar en el comercio.

b) El precio, también llamado tarifa o flete.-- Esta es la -- contraprestación del servicio que da el porteador y que corresponde cumplir al consignatario o bien, en los casos en que así se establece, al cargador, lo que deberá anotarse en la carta de porte, artículo 581 fracción I.

El precio del transporte debe ser determinado o determinable y se entiende que se paga en dinero.

En el contrato de transporte terrestre las empresas porteadoras son concesionarias y deben, de acuerdo a los artículos 49 y 55 fracción I de la Ley de Vías Generales de Comunicación, ser aprobadas sus tarifas y sus modificaciones por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En el mismo artículo 55 encontramos las siguientes disposiciones; cabe hacer mención que éste artículo fue reformado en su fracción tercera y publicado en el Diario Oficial de fecha 21 de enero de 1985, y señalando lo siguiente:

"II. Las tarifas se formularán y aplicarán observando perfecta igualdad de tratamiento, excepto, en los casos que esta ley autorice lo contrario.

III. Las tarifas y sus modificaciones entrarán en vigor una vez aprobadas o registradas en la fecha que expresamente señale la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La propia Secretaría ordenará los casos en que por su importancia las tarifas deban ser publicadas en el Diario Oficial de la Federación.

V. Las tarifas estarán en vigor durante el período que las mismas indiquen, si no lo expresan, regirán hasta la fecha que fije el documento por el cual se les cancele o modifique."

Cuando en un servicio determinado fueren 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, artículo 56 primera parte de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

También existe otra disposición en el Código de Comercio en relación al precio. Cuando se presenta la rescisión del contrato, éste debe ser cubierto aún cuando se rescinda el mismo a voluntad del cargador. La mitad o la totalidad deberá ser cubierta, según sea la rescisión antes o después de iniciado el viaje, como lo expresan los artículos 578 y 579 del Código citado.

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 las mercancías, así como a la distancia del transporte, de manera que quien contrata el transporte paga siempre acorde a la tarifa establecida y autorizada.

3) Elemento Formal; lo constituye la carta de porte, también llamada conocimiento de embarque. Esto no quiere decir que el contrato de transporte terrestre sea formal, ya que éste se perfecciona por el simple acuerdo de voluntades. Si bien el artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y el artículo 581 del Código de Comercio le exige al porteador, la expedición de la carta de porte, esto no es esencial para el perfeccionamiento del contrato, ya que sólo juega el papel de documento probatorio.

Ahora bien, siendo la carta de porte un documento probatorio, tiene un carácter privilegiado para el cargador y el porteador, y es esta idea que da el artículo 583 primera parte al decir "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."

Los artículos 584 y 585 del Código de Comercio, también conforman lo del documento, ya que mencionan los siguientes: "Cuando se extraviaren las cartas de porte, las cuestiones que surjan se -

decidirán por las pruebas que rindan los interesados, incumbiendo siempre al cargador la relativa a la entrega de la carta" y "La omisión de alguna de las circunstancias requeridas en el artículo 581 no invalidará la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir sobre las que faltan las pruebas relativas. "Esto también "nos permite afirmar la no esencialidad de la forma para la existencia del contrato y el carácter probatorio de la carta de porte." (49)

También el artículo 583 en su párrafo final, dice: "En caso de que por extravío u otra causa no pueda el consignatario devolver, en el acto de recibir los géneros, la carta de porte que él hubiere recibido suscrita por el porteador, deberá darle un recibo de los objetos entregados, produciendo este recibo los mismos efectos que la devolución de la carta de porte. Si ésta fuere a la orden o al portador, el recibo se extenderá con los requisitos que establece el título respectivo."

(49) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Ob. cit. 248

La carta de porte puede ser nominativa, a la orden o al portador, por lo que se considere también un título dispositivo de -- las mercancías, ya que ésta no sólo se extiende a nombre del consignatario, sino puede ser a la orden de éste o al portador, e implica que es un documento que puede circular como representativo -- de las mercancías transportadas, sin que éstas se desplacen, ya -- que pueden pasar de un sujeto a otro, con la sola entrega de la -- carta de porte a bien, por el cambio de nombre del consignatario -- en la misma. Esta 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, -- sustituyendo entonces al consignatario por el comprador.

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. --

Así pues, el tenedor de la carta es el titular de los derechos - derivados del contrato de transporte terrestre.

Por último, el cargador puede pedir al porteador una copia de la carta de porte, expresando en ésta, su calidad de tal, artículo 582 del Código de Comercio.

Requisitos de la Carta de Porte; artículo 581 del Código de Comercio:

- 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 que o a - cuya orden vayan dirigidos los efectos, o si han de en- - tregarse al portador de la misma carta;
- IV. La designación de los efectos, con expresión de su cali- dad genérica, de su peso y de las marcas o signos exte- - riores 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 al porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto.

La omisión de alguno de los elementos anteriores, no invalida la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir sobre los elementos faltantes las pruebas relativas.

Profundizando más en este tema de la carta de porte, podríamos agregar cómo se tramita la carta de porte ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, aunque sólo se trate de un trámite administrativo, que tiene su fundamento en el artículo 128 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

En base en este artículo y en la circular 222-1 del 15 de diciembre de 1960, se realizan los trámites para obtener una clave, que debe contener la carta de porte para su validez. Dichos trámites se llevan a cabo ante la Dirección de Coordinación y Fomento del Transporte en el Departamento de Asuntos Foráneos, dependiente de la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos.

Las cartas de porte son también llamadas Documentos de cobro y deben de ir foliados.

El permisionario o concesionario puede ser persona física, - por lo que para tramitar la clave para sus cartas de porte deberá entregar la siguiente documentación, con la solicitud respectiva - (modelo anexo)

- a) Permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar el servicio (permiso de cada vehículo).
- b) Comprobante de domicilio del permisionario o concesionario.
- c) Identificación personal del permisionario o concesionario.

En caso de que la tramitación la haga un representante, debe anexar a parte de lo anterior, un poder notarial o carta poder simple firmada por el otorgante y dos testigos y ratificadas las firmas por Notario Público o ante esta dependencia.

Si el permisionario o concesionario es una persona moral debe anexar la siguiente documentación. acompañando a la solicitud:

- a) Autorización por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar el servicio (permiso de cada -- vehículo).

DIRECCION GENERAL DE TARIFAS, MANIOBRAS Y SERVICIOS CONEXOS
DIRECCION DE COORDINACION Y FOMENTO DEL TRANSPORTE
DEPARTAMENTO DE ASUNTOS FORANEOS
SOLICITUD DE PERFORACION DE DOCUMENTOS DE COBRO

NUM. _____

DAOS DE LA EMPRESA O FOMISIONARIO

NOMBRE: _____
DOMICILIO: _____
R U T A : _____
SERVICIO : _____ CLAVE CPIC. _____
REPRESENTANTE _____ AUTORIZADO RESP. _____
NOMBRE Y FIRMA _____
OTORGADO POR: _____ CON CARACTER DE: _____

ANTECEDENTES ULTIMA PERFORACION

FECHA: _____ MILLARES DEL NUM. _____ AL NUM. _____
ORDEN DE COBRO NUM. _____ FECHA _____ CANTIDAD \$ _____

PERFORACION SOLICITADA

MILLARES _____ DEL NUM. _____ AL NUM. _____
ORDEN DE COBRO _____ CANTIDAD \$ _____
REVISOR: _____ AUTORIZADO: _____

- b) Copia certificada del acta constitutiva de la sociedad.
- c) Oficio de la Dirección General de Autotransporte Federal, en la que se reconozca al actual Consejo de Administra---ción.
- d) Comprobante de domicilio de la empresa.
- e) Identificación personal del Administrador.

Si el trámite lo hace un representante de la empresa, debe acompañar poder notarial o carta poder con los requisitos ya mencionados.

Cuando se cumplan todos los requisitos anteriores, se abre un expediente, ya sea a la persona física o a la moral, y se le ex pide un oficio de autorización con el número de su clave, para poder perforar las cartas de porte y hacer su expedición de ellas.

Las empresas porteadoras que quieran ampliar su servicio --- C.O.D. deberá acompañar a la solicitud la documentación que se mar ca en los incisos a, c, d y e, y en relación con el inciso b, si la empresa ya cuenta con el expediente, deberá anexar copia certi-

MODELO DE CARTA DE PORTE

Transportes LEON - MEXICO, S.A.deCV

SERVICIO PUBLICO DE CARGA REGULAR ENTRE MEXICO, S. JUAN DEL RIO, QUERETARO, DELAYA
 INAPUJATO, CHAMAMUATO, LEON, AGUASCALIENTES, ZACATECAS, FRESNILLO, DURANGO, MAZATLAN
 Y T. INTERIOR.

Edificios 25, en Veracruz, D.F. Grande No. 66 Cl. 4530 Tel. 571 2819 1579 1987
 Ciudad de Mexico, en Veracruz, D.F. Grande No. 66 Cl. 4530 Tel. 571 2819 1579 1987
 Central Administrativa Chihuahua, Valle de Guadalupe, Toluca, Tel. 565 8173 855 5872

Queretaro, Queretaro, D.F. 271 40 2 208 05
 Durango, Durango, D.F. 271 40 2 208 05
 1460 Cl. 4530
 P.O. Box 1509 Ph. 150 Ph.

Valencia, Valencia, D.F. 271 40 2 208 05
 Toluca, Toluca, D.F. 271 40 2 208 05
 Aguascalientes, Aguascalientes, D.F. 271 40 2 208 05

Ref. Fed. de Cuentas
 TLM-61076-001

Nº 960654

00657



ORIGEN: México, D.F. 20 de Julio de 1971		DESTINO: Queretaro, D.F.	
REMITENTE: The Sperry Rand Corp		DESTINATARIO: G.F. Sperry Rand Corp	
DOMICILIO: Km. 31 Via Mexico, D.F.		DOMICILIO: Guerrero No. 47	
SE RECIBERA EN:			
FRACCION NUM. 474	CLASE: 20	VALOR DECLARADO S. P. 1,054.00	
PUERTOS (B) QUE SE DICE CONTIENE		CONCEPTO (B)	
1	C. C. 200 000	FLETE	127.00
		O. LINEAS	99.00
		ENTREGA DOM.	
		RECOLECCION	
		MARSHALS	
T O T A L E S		TOTAL	
RECORDAR: REEMBARCARSE CON:		DOCUMENTO: in juo.	
DE ENTREGA DE:		226.00	
OBSERVACIONES:			
1460 Cl. 4530		REGIMEN DE CONFORMIDAD:	
1460 Cl. 4530		57788	
1460 Cl. 4530		AGENTE	

Instruccion para llenar esta Carta de Porte y Confianza de Transportista la vuela.

La omisión de alguno de los elementos anteriores, no invalida la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir sobre los elementos faltantes las pruebas relativas.

Profundizando más en este tema de la carta de porte, podríamos agregar cómo se tramita la carta de porte ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, aunque sólo se trate de un trámite administrativo, que tiene su fundamento en el artículo 128 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

En base en este artículo y en la circular 222-1 del 15 de diciembre de 1960, se realizan los trámites para obtener una clave, que debe contener la carta de porte para su validez. Dichos trámites se llevan a cabo ante la Dirección de Coordinación y Fomento del Transporte en el Departamento de Asuntos Foráneos, dependiente de la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos.

Las cartas de porte son también llamadas Documentos de cobro y deben de ir foliados.

El permisionario o concesionario puede ser persona física, - por lo que para tramitar la clave para sus cartas de porte deberá- entregar la siguiente documentación, con la solicitud respectiva - (modelo anexo)

- a) Permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes- para prestar el servicio (permiso de cada vehículo).
- b) Comprobante de domicilio del permisionario o concesiona-- rio.
- c) Identificación personal del permisionario o concesionario.

En caso de que la tramitación la haga un representante, debe- anexar a parte de lo anterior, un poder notarial o carta poder sim- ple firmada por el otorgante y dos testigos y ratificadas las fir-- mas por Notario Público o ante esta dependencia.

Si el permisionario o concesionario es una persona moral debe anexar la siguiente documentación, acompañando a la solicitud:

- a) Autorización por parte de la Secretaría de Comunicaciones- y Transportes para prestar el servicio (permiso de cada -- vehículo).

DIRECCION GENERAL DE TARIFAS, MANIOBRAS Y SERVICIOS CONEXOS
DIRECCION DE COORDINACION Y FOMENTO DEL TRANSPORTE
DEPARTAMENTO DE ASUNTOS FORANEOS
SOLICITUD DE PERFORACION DE DOCUMENTOS DE COBRO

NUM. _____

DATOS DE LA EMPRESA O PERMISIONARIO

NOMBRE: _____
DOMICILIO: _____
R U F A : _____
SERVICIO : _____ CLAVE CFIC. _____
REPRESENTANTE _____ AUTORIZADO NOMB. _____
NOMBRE Y FIRMA _____
OTORGADO POR: _____ CON CARACTER DE: _____

ANTECEDENTES ULTIMA PERFORACION

FECHA: _____ MILLARES DEL NUM. _____ AL NUM. _____
ORDEN DE COBRO NUM. _____ FECHA _____ CANTIDAD \$ _____

PERFORACION SOLICITADA

MILLARES _____ DEL NUM. _____ AL NUM. _____
ORDEN DE COBRO _____ CANTIDAD \$ _____
REVISOR: _____ AUTORIZADO: _____

- b) Copia certificada del acta constitutiva de la sociedad.
- c) Oficio de la Dirección General de Autotransporte Federal, en la que se reconozca al actual Consejo de Administración.
- d) Comprobante de domicilio de la empresa.
- e) Identificación personal del Administrador.

Si el trámite lo hace un representante de la empresa, debe acompañar poder notarial o carta poder con los requisitos ya mencionados.

Cuando se cumplan todos los requisitos anteriores, se abre un expediente, ya sea a la persona física o a la moral, y se le expide un oficio de autorización con el número de su clave, para poder perforar las cartas de porte y hacer su expedición de ellas.

Las empresas porteadoras que quieran ampliar su servicio C.O.D. deberá acompañar a la solicitud la documentación que se marca en los incisos a, c, d y e, y en relación con el inciso b, si la empresa ya cuenta con el expediente, deberá anexar copia certi-

ficada actualizada de la sociedad. Además deberé exhibir una fianza la cual es fijada por la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conforme a los índices de inflación, ésta es para garantizar el manejo de las mercancías. Cumpliéndose con lo anterior, se expide un oficio en el que se le autoriza a la empresa a imprimir sus cartas de porte con la leyenda C.O.D., en forma transversal.

La empresa es responsable del buen o mal uso que se haga de la carta de porte, por lo que en caso de pérdida o robo de una carta o de un paquete, ya con la clave, debe de dar aviso al Departamento de Asuntos Foráneos y denunciar los hechos ante la autoridad competente, para quedar libres de responsabilidades.

TRANSPORTE DE PERSONAS

Todo lo anterior, está relacionado al transporte de cosas, - pero no sólo se transportan cosas y, como lo mencionamos al principi

pio, también existe el transporte de personas; por lo que el porteador asume entonces la obligación de transportar a la persona - de un lugar a otro, a cambio de una retribución. 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, por lo que se demanda una mayor atención; de ahí que, inclusive, se haya reglamentado la obligación del porteador para contratar un seguro - o crear un fondo de garantía; que protege tanto al viajero, como a sus pertenencias, de los riesgos que pueda sufrir con motivo de la prestación de un servicio.

Este contrato de transporte al igual que el de transporte - de cosas está regulado por el Código de Comercio, la Ley de Vías- Generales de Comunicación, sus Reglamentos y además, en los Regla- mentos de las empresas porteadoras o transportistas. Como lo ob- servaremos más adelante veremos que también existen los elementos personales, reales y formales.

1) Elementos Personales; De estos desaparecen la figura del consignatario y la del cargador, se cambia por la del viajero, quedando sólo dos elementos subjetivos que son: El porteador o -- transportista y el viajero o pasajero.

De acuerdo a los derechos y obligaciones de las partes en general poco puede añadirse a aquellos principios establecidos en el transporte de cosas, pero, señalaremos las no semejantes, y en tonces vemos que el porteador o transportista tiene las siguientes obligaciones:

a) A emprender y concluir el viaje en los términos contratados; como el del itinerario fijado y el plazo y tiempo convenidos, aunque no estén tomados todos los asientos, artículo 600 fracción III. También nos señala el artículo 593 del Código de Comercio -- "Que las empresas no podrán rehusarse a recibir pasajeros o efectos en la administración principal y en las oficinas que con tal objeto tengan en el tránsito."

b) A transportar al mismo tiempo el equipaje del viajero, - en las condiciones de seguridad e higiene y condiciones generales que los usos y las costumbres señalen.

c) A devolver a los pasajeros en los momentos de terminar - el viaje, los sacos de noche o maletas que al tiempo de partir dé a los conductores, artículo 600 fracción IV del Código de Comer--cio.

d) A dar a los pasajeros billetes de asiento, artículo 600- fracción III.

Obligaciones del pasajero o viajero:

a) A pagar desde luego el precio 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 se establezca en el mismo que se puede interrumpir y conti---nuar posteriormente el viaje, o se considera de ida y vuelta.

b) A guardar la compostura y conducta adecuada dentro del -
vehículo transportador.

c) Los pasajeros estarán obligados a presentar sus boletos -
cuantas veces les sean exigidos por empleados o inspectores del -
servicio, artículo 81 parte final del Reglamento de Explotación -
de Caminos.

Derechos del pasajero o viajero:

a) A ocupar en el vehículo de la empresa el correspondiente
asiento, artículo 86 del Reglamento de Explotación de Caminos.

El Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la -
Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 88 señala --
también los siguientes derechos:

"I. A conservar en su poder los bultos que por su volumen, -
naturaleza y aspecto exterior no ocasionen molestias o daños a --
los demás pasajeros;

II. A que se les admita en el mismo vehículo, por concepto de equipaje, y libre de porte por cada boleto, un máximo de 25 kgs.

III. A que se les dé un recibo amparando su equipaje con las características del mismo;

IV. A exigir en caso de pérdida el pago del valor del equipaje con arreglo a las estimaciones siguientes:

Por un baul \$300.00, por una petaca \$200.00, por un bulto o maleta \$150.00

V. De exigir, en caso de avería, la indemnización del daño que acrediten haber sufrido, hasta un importe que no excederá de las indemnizaciones establecidas en la fracción anterior."

Estas dos últimas fracciones debieran ser derogadas por la Ley de Vías Generales de Comunicación ya que en el artículo 127 -- párrafo quinto señala: " La Secretaría de Comunicaciones y Transportes fijará, dentro de los primeros quince día del mes de ----

enero, la cantidad por la que deba protegerse a cada viajero, así como el monto de la indemnización que deba percibirse de acuerdo -- con las incapacidades y lesiones que se causaren y los daños que re sieta en sus pertenencias." Dicho artículo fue reformado y publicado en el Diario Oficial del 21 de enero de 1985.

2. Elemento Real; este como ya lo señalamos es el precio que debe pagar el pasajero para poder ser transportado; aquí desaparece el elemento de las cosas a transportar, y le son aplicables al precio, todas las disposiciones que se han citado en el transporte de cosas, además encontramos que el artículo 82 del Reglamento de Explotación de Caminos señala "Toda persona antes de tomar un vehículo adquirirá el correspondiente boleto a las cuotas autorizadas por la tarifa correspondiente, excepto cuando suban en paraderos, pues entonces lo adquirirán a bordo. En los casos en que una persona suba sin boleto y se niegue a pagar su importe a bordo, el porteador podrá retener su equipaje si el valor aparente de éste garantiza el precio del transporte, u obligara al pasajero a abandonar el vehículo en el primer lugar poblado."

MODELO DE BOLETO DE AUTOBUS
(Transporte de personas)

TURISMOS Y AUTOBUSES MEXICO - TOLUCA TRIANGULO FLECHA, S.A. DE C.V.			
SERVICIO DE PRIMERA CLASE			
TOLUCA A MEXICO		Precio	AA
INCLUYE EL SEGURO DEL VIAJERO		\$	AA
ESTE BOLETO ES VALIDO UNICAMENTE EL DIA Y			
HORA DE SU EMISION.			
MEXICO, D.F. Central Poniente Tel. 771-14-33		TERMINALES:	Toluca: Terminal Central Carretera No. 12
ADIENTE	HORA	CARRO	No. 350949

TURISMOS Y AUTOBUSES MEXICO - TOLUCA TRIANGULO FLECHA, S.A. DE C.V.			
SERVICIO DE PRIMERA CLASE			
TOLUCA A MEXICO		Precio	AA
INCLUYE EL SEGURO DEL VIAJERO		\$	AA
ESTE BOLETO ES VALIDO UNICAMENTE EL DIA Y			
HORA DE SU EMISION.			
MEXICO, D.F. Central Poniente Tel. 771-14-33		TERMINALES:	Toluca: Terminal Central Carretera No. 12
ADIENTE	HORA	CARRO	No. 350950

TURISMOS Y AUTOBUSES MEXICO - TOLUCA TRIANGULO FLECHA, S.A. DE C.V.			
SERVICIO DE PRIMERA CLASE			
TOLUCA A MEXICO		Precio	AA
INCLUYE EL SEGURO DEL VIAJERO		\$	AA
ESTE BOLETO ES VALIDO UNICAMENTE EL DIA Y			
HORA DE SU EMISION.			
MEXICO, D.F. Central Poniente Tel. 771-14-33		TERMINALES:	Toluca: Terminal Central Carretera No. 12
ADIENTE	HORA	CARRO	No. 594136

TURISMOS Y AUTOBUSES MEXICO - TOLUCA TRIANGULO FLECHA, S.A. DE C.V.			
SERVICIO DE PRIMERA CLASE			
TOLUCA A MEXICO		Precio	AA
INCLUYE EL SEGURO DEL VIAJERO		\$	AA
ESTE BOLETO ES VALIDO UNICAMENTE EL DIA Y			
HORA DE SU EMISION.			
MEXICO, D.F. Central Poniente Tel. 771-14-33		TERMINALES:	Toluca: Terminal Central Carretera No. 12
ADIENTE	HORA	CARRO	No. 594137

3. Elemento formal; Es el billete o boleto; 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.

El artículo 81 del Reglamento de Explotación de Caminos señala al respecto: "Los concesionarios estarán obligados a entregar a todo pasajero, a cambio del importe de su viaje, un boleto numerado que contendrá los datos siguientes: fecha, número, clase, precio, - puntos de origen y destino, la denominación de la sociedad o personas que lo expida y las menciones relativas al seguro del viajero." Así también el artículo 586 del Código de Comercio menciona dichos requisitos.

Existe jurisprudencia aplicable a estos preceptos; "En el tráfico cotidiano de una empresa de transporte terrestre de personas, - ésta celebra necesariamente contratos de transporte con los pasajeros que abordan sus vehículos y estos contratos se generan en el -- momento en que el pasajero adquiere su boleto mediante el pago del precio convenido o fijado por tarifa oficial, quedando obligada desde ese momento la empresa a emprender y concluir el viaje, conforme

a lo dispuesto en el artículo 600 del Código de Comercio." Sexta - Epoca. Cuarta Parte; Vol. LX, pág. 161 A.D. 3857/59.- Tres Estrellas de Oro", S.C.L. - Unanimidad de 4 votos.

"El contrato que forzosamente se establece entre la empresa de transportes y el público, se realiza por conducto de los empleados o servidores encargados de las distintas funciones o actividades que hacen posible la transportación, que es el objeto primordial de la sociedad, así de este modo resulta que también son actos de comercio y se entienden realizados por la empresa, todos los contratos y obligaciones de sus empleados en lo que concierne al transporte, según lo dispuesto en la fracción XXII del artículo 75 del Código de Comercio. En tal virtud debe concluirse que los actos que celebren los empleados o dependientes de una cooperativa en relación con el transporte de personas, obligan a ésta sin necesidad de que aquellas tengan poder o representación legal o jurídica para ese efecto. Esto, además de legal, es lógico y práctico, por que no sería posible que todos los actos encaminados a la realización de su actividad comercial, fueran materialmente ejecutados por el consejo de administración para que obligaran a la sociedad, Sexta Epoca. Cuarta Parte: Vol. LX. pág. 146 A.D. 3857/59.

INSTRUMENTO UTILIZADO EN EL CONTRATO
DE TRANSPORTE TERRESTRE

El transporte terrestre se realiza por autotransporte y ferrocarril, y ambos casos son regulados por los preceptos de este capítulo; sin embargo, señalaremos algunos detalles más que son aplicables al ferrocarril. En principio podemos observar que por este instrumento también se lleva a cabo el transporte de cosas y personas.

TRANSPORTE DE COSAS

En el transporte de cosas hay dos servicios: El de carga y el express:

1. Servicio de carga; el artículo 104 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación lo define de la siguiente manera: "Se entiende por servicio de carga el destinado al transporte de mercancías, materiales de construcción, animales y, en general de cosas, utilizando -

vehículos abiertos o cerrados y en los términos y condiciones que señala este Reglamento." En este servicio también existen elementos personales: cargador o remitente, porteador y consignatario, con los derechos y obligaciones ya mencionados.

Como se observa en el artículo, se puede transportar toda clase de carga que ofrezcan los usuarios y los porteadores están obligados a recibirla, siempre y cuando estén legalmente autorizados a transportarlas, debiendo conducirlas hasta su final destino o a los puntos en donde conecten con otras líneas que combinen con ellos -- sus servicios. Pero quedando excluido de este transporte lo siguiente; artículo 108 del Reglamento de Explotación de Caminos. "a) Los objetos que por su tamaño, peso, forma y otras características del equipo utilizado;

b) Los objetos que legalmente sólo puedan ser transportados por correo;

c) Los materiales explosivos o inflamables, salvo las disposiciones especiales que para su transporte se establecen en este o en otros reglamentos;

d) Las mercancías cuyo transporte haya sido prohibido por -- disposiciones administrativas. Cuando tales disposiciones no prohíban precisamente el transporte de determinadas mercancías, pero si ordenen la presentación de ciertos documentos para que puedan ser transportadas, el porteador exigirá del embarcado los documentos -- de que se trate y está obligado a rehusar el transporte si no le -- son entregados."

La empresa recibirá la carga de transportar por riguroso turno, sin conceder otras preferencias por razón de tiempo y lugar -- que las autorizadas por las leyes.

Con respecto a las cosas estas deben de ir perfectamente empaquetadas por el remitente y rotuladas. En la rotulación deberá indicarse el número de bultos y el nombre y domicilio del destinatario. En relación al embalaje debe reunir las condiciones de solidez suficiente para que las mercancías que protege no sufran daños a los que estarían expuestos en caso contrario, aún cuando el transporte y la manipulación de las mismas se efectuara cuidadosamente. Con respecto al embalaje el artículo 115 del Reglamento de Explotación de Caminos, señala una serie de disposiciones con respecto a éste.

El servicio de carga se prestará desde el domicilio de los -- remitentes hasta el de los destinatarios, si así se hubiere estipulado en el recibo de carga con cargo extra. Si no se hace estipulación alguna será de terminal a terminal.

Con respecto a la entrega de las mercancías, éstas deben ser registradas en el plazo de 48 horas, a partir del momento en que el consignatario reciba el aviso de que se encuentran a su disposición. Dicho aviso puede ser en forma personal, telegráfica, telefónica o cualquier otra vía rápida y se asentará en un libro de registro; -- los datos de la carta de porte, fecha y hora de llegada de las mercancías, dicho libro será autorizado por el Departamento de Tránsito Federal. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá dictar acuerdos especiales para aumentar o disminuir estos plazos. La falta de retiro de las mercancías en los plazos establecidos causará pago de almacenaje y si en un plazo de 30 días las mercancías -- no son retiradas, el artículo 144 del Reglamento de Explotación de Caminos, facultará al porteador a venderlas en pública subasta. --

Esto se da en caso de que las mercancías no sean susceptibles de perderse o averiarse, si es así y no se retira dentro de las 24 horas, siguientes de su llegada, podrán ser vendidas desde luego, pasando este plazo, sin otra formalidad que la de hacerse la venta con intervención de la autoridad judicial más próxima, levantándose acta de la venta que firmarán los que intervienen en ella, el jefe de la estación y el comprador, adjudicándose al mejor postor. El producto de la venta se aplicará en primer término al pago de los portes y demás sumas que por cualquier concepto graven la expedición y el resto se tendrá a disposición del remitente.

Dentro del servicio de carga existe el servicio de reembolso, que es conocido bajo las iniciales de C.O.D., funciona de la siguiente manera: en el transporte de mercancías en vehículos del servicio de carga, express o mixto, se dá un servicio según el cual, para entregar las mercancías al consignatario, éste deberá pagar la cantidad determinada por el remitente, la cual será puesta a su disposición por el porteador en el lugar de origen dentro de un plazo que no excederá de 15 días a contar de la fecha en que la hubiera recibido.

En relación a las cosas, éstas deben de ir perfectamente empaçadas.

Con respecto a la responsabilidad, ésta comienza desde el momento en que se ha hecho cargo de ellas en el local destinado a recibir las, aunque el encargado de este servicio no haya tomado la correspondiente razón en los libros de registro, artículo 151 del Reglamento para la Construcción, Conservación y Servicio de los Ferrocarriles.

Cuando la empresa recibe los efectos bajo cubierta sellada, quedará exenta de toda responsabilidad, entregándolos en la misma forma y con los sellos intactos al remitente o a su consignatario, artículo 155 del Reglamento para la Construcción, Conservación y Servicio de los Ferrocarriles.

Las empresas no son responsables de las averías o extravíos de las mercancías cargadas por el remitente en carros puestos a su disposición, cuando consienta la empresa en que la carga sea cuidada por persona puesta al efecto por el remitente.

Estas disposiciones y las que hemos citado conforme a la responsabilidad en este capítulo, son las aplicables a este servicio y al servicio de express.

a) El seguro de daño; Este es proporcionado por ferrocarriles en las remesas que tengan valor declarado, si no lo tiene el destinatario podrá asegurarse por medio de una compañía aseguradora, pero también existe el caso en que el consignatario paga este seguro, cuando el flete es por cobrar.

2. Servicio Express; "Se entiende por servicio de express, - el transporte en vehículos cerrados, de pequeños bultos y paquetes o de mercancías en general, cuyo valor declarará en todo caso el remitente, realizando en un plazo menor que el asignado al servicio de carga y mediante una tasa más elevada", artículo 105 del Reglamento de Explotación de Caminos.

Al servicio de express le serán aplicables las disposiciones relativas al transporte de carga con las excepciones siguientes; - artículo 147 del Reglamento de Explotación de Caminos.

"I. Los plazos para la ejecución del transporte se reducirán a la mitad del señalado para el de carga, pero el porteador disfrutará de un día para recibir los efectos y un día para entregarlos;

II. Las tarifas no podrán exceder del doble de las que se apliquen en el servicio de carga;

III. Los objetos y carga deberán entregarse, salvo pacto en contrario, en el domicilio de los destinatarios;

IV. El remitente declarará el valor de los efectos que entregue al porteador sin embargo, el transporte de paquetería y pequeños bultos podrá hacerse bajo la denominación general de "encargos", en cuyo caso, no estará sujeto a la declaración de valor. Se presentarán embalados bajo cubierta sellada y su peso no podrá exceder de 25 kilogramos. La responsabilidad del porteador en este transporte de "encargos", estará a la suma de \$50.00 por bulto y la tarifa será más baja que para el servicio ordinario de exprese."

En este servicio se pueden transportar todo tipo de mercancías o cosas, siempre y cuando esté la empresa legalmente autorizada a transportar. Aquí se les dá mayor preferencia a los productos de fácil descomposición o perecederos, a la leche y sus derivados, flores, películas de cine, estupefacientes, medicamentos con fecha de caducidad, periódicos, revistas y libros. También se puede transportar animales en general, pero en cantidades limitadas, en este caso se le exige al cargador la guía sanitaria, expedida por la Secretaría de Salud. También se pueden embarcar tablones de madera, siempre y cuando se entregue la guía forestal.

En este transporte se concede a la empresa el derecho de rehusar las mercancías por deficiencia en el embalaje, a no ser que el cargador lo libere de la responsabilidad por causa de avería o por embalaje defectuoso, por medio de la firma del cargador sobre las iniciales, agregadas en el talón o recibo de carga, las cuales son E.R.D.R. (Entero riesgo dueños roturas).

Cuando el porteador acepta las mercancías, se presume que -- están bien empacadas y tendrá que probar que la avería fue resultado del embalaje defectuoso.

a) Tarifas o Flete; se paga de acuerdo a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como se vió en el inciso correspondiente. Este se cobra de acuerdo a la distancia, peso y clase, ésta se da en virtud del contenido de las mercancías y a su clasificación en vigor. Existen siete clases; las cuales son autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

b) Talón o recibo de Carga; La empresa está obligada a expedir el recibo de carga al remitente, el que contendrá: Número de talón, fecha, nombre y domicilio del remitente, nombre y domicilio del consignatario, valor, peso, cuota aplicada, adelantos, flete, cobrar y observaciones.

Dentro del servicio express, existe un servicio denominado "Conducto Banco". Esta modalidad consiste en enviar y documentar embarques, mandando el talón de cobro original a una Institución Bancaria donde el remitente tenga cuenta, para que éste a su vez -

MODELO DE RECIBO DE CARGA EN EL SERVICIO DE EXPRESS

1 MARCA-MOD. 103 x 51 AP. 1125 (73)

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO
SERVICIO DE EXPRESS

Reg. Fed. de Causantes PNM. 490101

Exp. 26

RECIBO DE CARGA EE NO. 786078

FECHA

DE 197

DE

A

REMITENTE

CONSIGNATARIO

DOMICILIO

DOMICILIO O DESTINO FINAL

ARTICULO		VALOR	PESO	ADELANTOS	FELETE	COBRAR	PAGADO	CARGAS ADICIONALES

OBSERVACIONES: Que el express se encarga de remitir a aquello de sus agencias que más próxima queda del destino de los efectos, bajo las condiciones especificadas al dorso.
 El flete está sujeto a corrección conforme a Tarifa y en él no están incluidos los derechos ni los gastos adicionales, éstos se deben garantizar por el remitente.

Esfórese se ante el monto de los cargos en la columna correspondiente de COBRAR o PAGADO.
 POR EL EXPRESS:

No es negociable **EXIJA UD. RECIBO POR LOS CARGOS DE FELETE QUE LE SEAN COBRADOS EN EL DESTINO**

MODELO DE RECIBO DE CARGA CON C.O.D. EN EL SERVICIO DE EXPRESS

TRANSACCIONAL 103 X 26 JUN. 1929 (77)

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO
SERVICIO DE EXPRESS
 Reg. Fed. de Cautiones FNM-490101.

Exp. 26
RECIBO DE CARGA EE. NO. 786079

FECHA _____ DE 197__

DE _____ A _____

REMITENTE _____

CONSIGNATARIO _____

DOMICILIO	ARTICULO	VALOR.	PIESO	AGUATA	ADELANTOS	FLETE	COBRAR	PAGADO	PAGADO A OTRAS LINEAS
	<i>1 Seda CAJE 170</i>								

DOMICILIO O DESTINO FINAL _____

Que el express se encargn de remitir a aquella de sus agencias que más próx'ma queda del destino de los efectos, bajo las condiciones especificadas al ótroso.
 El flete está sujeto a corrección conforme a Tarifa y en él no están incluidos los derechos ni los gastos adicionales; éstos se deben garantizar por el remitente.

POR EL EXPRESS:

Exijase, se anote el monto de los cargos en la columna correspondiente de COBRAR o PAGADO

OBSERVACIONES: _____

No es negociable

EXIJA UD. RECIBO POR LOS CARGOS DE FLETE QUE LE SEAN COBRADOS EN EL DESTINO

OBLIGACIONES DE TRANSPORTE bajo los suales, de-comien-acuerdo, el embarcar-entrega y las Ferrocarriles Nacionales de México
SERVICIO DE EXPRESS, aceptan la consignación que empieza este recibo

1.-La responsabilidad del Express será, únicamente y en todo caso, la que correspondiere a una persona que se presente en el momento de embarcar, en el momento de la entrega que suflon los embarques o su cuidado debido a imprevisto o mal empaque, o mala dirección; ni por acción de ley o de persona que obre en representación de ella, ya sea con o sin orden judicial. Tampoco será responsable por causa de caídas, incendios o robos ni por cualquier otro accidente que sobrevenga durante el trayecto.

2.-El Express no será responsable por averías o artículos rotos, si, cuando exportan los artículos, y a la vez se haga constar en la orden de remisión. Tampoco lo será en el manejo de animales vivos, ni el de artículos que por su propia naturaleza, están sujetos a riesgos especiales de pérdidas o avería total o parcial.

3.-En ningún caso, por ningún motivo, el Express será responsable sino cuando se demuestre que el accidente que ha originado por negligencia propia o dolo de parte de la Empresa o de sus empleados.

4.-La responsabilidad del Express por pérdidas o averías quedará sujeta a la base de \$ 50.00 (cincuenta pesos) moneda nacional, valor máximo que se concederá a las averías que en todo caso VALERÁ DECLARADO. En el valor COMENTA DECLARADO en el recibo, esto será la base para el cálculo de las indemnizaciones que correspondan. En caso de que el Express no aceptará ningún cargo a título de daños y perjuicios. Por ningún motivo se aceptarán reclamaciones que no sean presentadas por escrito dentro del término de NOVENTA DIAS, contados a partir de la fecha de embarque.

5.-El Express entregará las consignaciones en sus oficinas, y a domicilio, en las condiciones que se establezcan en el momento de aceptarlas. No se aceptará el envío de mercancías de los límites fijados para reparto. Las consignaciones correspondientes bajo carta especial no se entregarán a domicilio.

6.-Las consignaciones susceptibles de pérdidas, averías o sufrir demérito en caso de

no, podrán ser vendidas después de 24 horas de su llegada. Los que sean almacenados, serán vendidos dentro de los primeros TRES MESES de la fecha de embarque si no fueren reuendidos por el consignatario. En caso de no haberse vendido dentro de este término, el Superintendente de División por cuenta y riesgo del dueño legal. Del producto de la venta, se deducirá el importe de los portes y los gastos que se eroguen, consiguientemente al accedente a disposición de la persona con derecho de reembolso. Los artículos que no puedan ser vendidos o los treinta días de la fecha de su llegada al destino, obligados al rescatado a pagar los fletes causados de ida y vuelta y el almacenaje correspondiente.

7.-El Express no será responsable por diuros, joyas, ropas y otros artículos de valor, herramientas, que sean temporales por TALON (recibo) de CARTA. Tales cosas deben ser embaladas en cajas fuertes, y el consignatario deberá pagar el costo de los seguros. El Express aceptará los envíos con la mayor vigilancia posible, la cual se asegurará sujeta a las necesidades en determinado plazo.

8.-El Express entregará los envíos con la mayor vigilancia posible, la cual se asegurará sujeta a las necesidades en determinado plazo.

9.-En caso de contienda judicial, los únicos jueces competentes para decidir los pleitos serán los de la ciudad o ciudad en la que se encuentre el consignatario.

10.-Todas las estipulaciones contenidas aquí se hacen válidas a favor de cualquier individuo o corporación a quienes este Express entregue las consignaciones para su transporte o entrega.

11.-Los cambios de domicilio y de consignatario, serán resultado de conformidad con lo que previene el Artículo 162 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como de acuerdo con lo que previene el Artículo 398 del Código de Comercio.

MODELO DE SOBRE QUE REMITE EL PAGO EN EL C.O.D. DEL SERVICIO EXPRESS

Para facilitar la formulación del Informe Exp-39-C los números que se anteponen a las líneas de este sobre corresponden a los números de las Columnas del citado informe.

- (1) - REMITENTE Nombre completo del Remitente de la Remesa.
- (2) - DOMICILIO Calle, Número, Colonia, Zona Postal y Población.
- (6) - OFICINA REMITENTE Nombre (7) Núm. de Agencia
- CONSIGNATARIO Nombre a quien va consignada la Remesa.
- DOMICILIO Calle, Núm. Colonia, Zona Postal y Población
- (11) - DESTINO Nombre Oficina Receptora (12) Núm. de Agencia

(8) NÚMERO DE C. O. D.
(9) LA OFICINA QUE REMITE.

EL CONSIGNATARIO Pagaré
\$ _____ Lepros
(3)

INSTRUCCIONES ESPECIALES DEL REMITENTE

EXP. 804-C

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

DEPARTAMENTO DE EXPRESS

SERVICIO DE C. O. D.

RAPIDEZ

EFICIENCIA

SEGURIDAD

NOTA: Se ruega al resentente que al formular este sobre lo haga con letra clara de molde, a máquina o sello litográfico de goma.- De no cumplir lo anterior, releya a estos Ferrocarriles de toda responsabilidad.

haga el cobro de la cantidad estipulada al consignatario. Una vez que el cobro ha sido realizado la institución entregará el talón y la factura para que el consignatario recoja el embarque en el sitio acordado.

La obligación del remitente en este servicio consiste en pagar el flete y mandar la fotocopia del talón al consignatario --- para que éste tenga conocimiento a qué institución bancaria debe acudir a pagar y a recoger el talón original. En dicho talón se anota el nombre del consignatario, la razón social de la institución bancaria que va a realizar el cobro, y en el espacio de observaciones se debe anotar "Notificar al Sr. con domicilio en tel....."; también en este espacio de observaciones se agregará "Si esta remesa no es retirada en 25 o 30 días remítase al remitente, flete pagado, garantizado."

TRANSPORTE DE PERSONAS

Este contrato, a diferencia del de transporte de cosas, no tiene carácter formal, se perfecciona oralmente, en virtud de es-

MODELO DE BOLETO DE FERROCARRIL
(Transporte de Personas)

DORMITORIO		
BOLETO		
OFICINA 59-11E	FORMA 108-5	
<small>Este boleto es el comprobante de los boques pagados para la tarifa, fresa y exención individual aplicable a todos los vagones de la tarifa regular.</small>		
DE Guadalajara, J		
A MEXICO		
Localidad CANARIA Carro 164		
Hora de Salida 20:15 M. 6-22-1984 (FECHA)		
PARA 1 PASAJERO(S)		
ORDEN		
CUOTA \$ 1341 00	<small>CONDICIONES PARA REEMBOLSO Presentar el boleto en la oficina correspondiente o hacer constar de la validez del boleto en el momento de salir del boleto. Si no cumpliere en dicho momento, deberá presentarse con el boleto correspondiente a la tarifa del vagón.</small>	

SERVICIO DE COCHES DORMITORIO Y COCHERE, S. L. DE C. V. Capital del Pasajero Guadalajara, J		
A MEXICO		
LOCALIDAD CANARIA	CARRO 164	FECHA 6-22-1984
<small>Los objetos que se introduzcan al carro quedan enteramente a riesgo del dueño.</small>		
OFICINA 59-11E FORMA 108-5		

123 12931
FRESA

123 12931
FRESA

Ferrocarriles Nacionales de México R. F. C. FNM-490101 NO ES TRANSFERIBLE POR UN VIAJE SENCILLO	
DE GUADALAJARA A MEXICO	Forma 1 SERIE A
<small>EFFECTUADO EN LA FECHA QUE INDICA EL SELLO DE LA OFICINA EXPEDIDORA AL DORSO</small>	
<small>EL PORTADOR ESTÁ ASEGURADO CONTRA RIESGOS DE TRANSPORTE</small>	
<small>ESTE COMPROBANTE NO ES VALIDO PARA VIAJAR SI SE DESPRENDE DEL TALON DEL AUDITOR</small>	
CUPON DEL PASAJERO NO SE RECIBIA	
PASAJE \$	
I. V. A. \$	
IMPORTE \$ 1099-	
RAUL HOLGUIN LOPEZ Jefe Dpto. Tráfico Pasajeros	

A No 938457
COMPROBANTE DE PAGO DEL BOLETO (PARA ACREDITAMIENTO DE I. V. A.)

Ferrocarriles Nacionales de México R. F. C. FNM-490101	
DE GUADALAJARA A MEXICO	Forma 1 SERIE A
<small>EFFECTUADO EN LA FECHA QUE INDICA EL SELLO DE LA OFICINA EXPEDIDORA AL DORSO</small>	
<small>EL PORTADOR ESTÁ ASEGURADO CONTRA RIESGOS DE TRANSPORTE</small>	
<small>ESTE COMPROBANTE NO ES VALIDO PARA VIAJAR SI SE DESPRENDE DEL TALON DEL AUDITOR</small>	
IMPORTE \$ 1099-	
TALON DEL AUDITOR	

A No 938457
BOLETO

to la empresa se considera en estado de oferta permanente respecto del público y por lo tanto, obligada a admitir a toda persona que se presente en las estaciones, con excepción de aquellas que se encuentren en estado de embriaguez, o que lleven consigo animales o paquetes que por su forma, volumen o mal olor, puedan molestar a los viajeros; tampoco se admitirán a los que por su falta de compostura, palabras o acciones, ofendan el decoro de los demás, alteren el orden establecido o produzcan disturbios o disgustos, artículo 134 del Reglamento para la Construcción, Conservación y Servicio de los Ferrocarriles.

"En relación a la obligación de la empresa, consiste en trasladar de una estación a otra al viajero físicamente indemne, así como a su equipaje." (50)

(50) GARRIGUES, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Tomo II. Editorial Porrúa, S.A. México 1981, Sexta Edición. p. 295.

Todo viajero debe pagar antes de la salida del tren, el precio de su asiento, según la tarifa, a cambio del pago se le entregará un boleto que contendrá la suma satisfecha por el mismo, el nombre del punto de salida, el del punto de llegada, la clase de carro que le corresponda y la fecha. Los viajeros deben mostrarlo cuantas veces se les exija por los empleados de la empresa.

Con respecto al precio, si el viajero no acredita con el boleto respectivo la suma que corresponda al asiento que ocupe en los coches, pagará el precio del pasaje con un recargo del 25%, desde el punto de salida hasta aquel que en el boleto se prevea. Si ocupare asiento de clase superior a la del boleto, habiéndola de la que corresponde a éste, pagará la diferencia al conductor del tren. Si se niega a pagar cualquiera de las cantidades, podrá serle retenido el equipaje por la empresa hasta que lo verifique, sin perjuicio de obligarlo a bajar del tren en la primera estación que se detenga, Si el viajero carece de equipaje, será puesto a disposición de la autoridad competente.

Puede presentarse el caso en que el viajero por falta de -- carro se viere en la necesidad de entrar en uno de clase superior al designado en el boleto y no pagará a la empresa el exceso del precio; si por el contrario tuviere que ocupar una localidad de -- clase inferior, la empresa le devolverá el importe de su boleto -- inmediatamente que termine el viaje.

Otro sería aquél en el que el viajero quisiera continuar -- más allá del punto indicado en el boleto en este caso, deberá dar aviso al conductor antes de salir de la estación que fija el va-- lor de su boleto y abonará sólo el exceso que corresponda.

a) Equipaje; el reglamento señala que todo viajero puede -- conservar en su poder los bultos que por su volumen o naturaleza no puedan molestar u ocasionar daño a los viajeros; éstos, no son sometidos a registro. El peso de dichos bultos no debe exceder de 15 kilogramos.

El registro del equipaje se efectuará presentando el boleto del pasaje y se le expedirá al viajero un resguardo con los siguientes datos: nombre de las estaciones de salida y de llegada, la cantidad de bultos de que se compone el equipaje, el número -- que le corresponda, su peso total y la cantidad percibida por exceso, si lo hubiere; dicho resguardo debe mostrarse para reclamar su equipaje en el punto de destino a su llegada a él, al igual -- que en caso de extravío, para que sea pagado por la empresa según su clasificación.

En caso de lesión corporal o de muerte del viajero, la responsabilidad de la empresa se regirá por el artículo 127 de la -- Ley de Vías Generales de Comunicación y su reglamento.

SERVICIO DE PAQUETERIA Y ENCARGOS EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

Dentro del transporte de personas o viajeros existe, por -- parte de las empresas un servicio adicional de cosas, llamado de-

paquetería y encargos, por el cual es celebrado un contrato de -- transporte con todos los requisitos y disposiciones legales que -- marca la ley, como lo veremos.

Este servicio se presta en virtud, de que el transporte de -- personas está sujeto a horarios fijos, a diferentes horas y en ru -- tas establecidas, por lo que es más ágil el servicio. Este se en -- cuentra regulado por la Circular No. 226 que "Aprueba la Tarifa y -- Reglamenta el Servicio de Paquetería y Encargos del Autotranspor -- te de Pasajeros de Concesión Federal", publicado en el Diario Ofi -- cial de fecha 4 de enero de 1961. Dicho reglamento señala lo si -- guiente:

- Se entiende por paquetería todos aquellos bultos que por -- su naturaleza, peso y volumen, puedan ser fácilmente transportados -- en los lugares que ordinariamente se destinan al equipaje.

- Todos los paquetes deberán presentarse embalados bajo cu -- bierta sellada.

- No son transportables bultos que contengan:

1. Materias corrosivas. inflamables, explosivas o cualquier

otra que pueda causar daños, tanto a la demás paquetería - como al equipaje o a la misma unidad de transporte.

2. Artículos de fácil descomposición.

3. Objetos que legalmente sólo pueden ser transportados por - correo.

4. Mercancías cuyo transporte haya sido prohibido por disposi ción administrativa.

- Los portadores podrán aceptar para su transporte bultos - cuyo peso no exceda de 25 kilogramos y cuyo volumen no sea mayor de un cuarto de metro cúbico.

- El servicio se efectuará de terminal a terminal, excepto - cuando la empresa esté autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para efectuar la entrega a domicilio de los embar ques, con cargo extra y a petición del remitente.

- La duración del transporte en este servicio quedará sujeto a los horarios que el porteador tenga autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

- Si transcurridos 15 días de que el envío esté a disposi---
ción del destinatario, éste no se presenta a recogerlo, deberá re-
mitirse al lugar de origen, dándole aviso al cargador que la mer--
cancía está a su disposición y podrá recogerla previo pago de los-
gastos que se hayan originado.

En caso de que el destinatario no recoja la mercancía dentro
de las 72 horas, siguientes a su arribo, se cobrará almacenaje.

- Si el remitente desea que el porteador asuma la responsa--
bilidad por un valor que él declara para la mercancía y por toda -
clase de riesgos, inclusive las derivadas de caso fortuito o fuer-
za mayor, deberá cubrir la tarifa ordinaria, que es aquella que --
inclusive un cargo adicional sobre las cuotas señaladas.

- Por cada remesa de carga que sea entregada a una empresa -
porteadora, ésta expedirá y entregará al remitente o embarcador --
una carta de porte o conocimiento de embarque, con los requisitos-
que marca la ley y la cual deberá ir perforada y con la clave de -
autorización que da la Secretaría de Comunicaciones y Transportes,
la que debe contener:

Nombre de la empresa;
Dirección y teléfono de las oficinas;
Clave, serie y folio de la carta de porte;
Lugar de origen y fecha de recibo;
Nombre y domicilio del remitente y del consignatario;
Número de bultos recibidos;
Naturaleza y características de las mercancías o efectos;
Pesos en kilogramos;
Valor declarado;
2% sobre el valor declarado;
Cuota aplicada y flete;
Cuota aplicada más 2% sobre el valor declarado;
Fletes de otras líneas que intervengan en el transporte;
Observaciones: Firma del documentador y firma del embarcador.

- Puede exigirse el pago adelantado, cuando el valor comercial de los artículos no garantice el importe del servicio. Cuando el transporte se hubiere contratado por cobrar, la entrega de la mercancía se hará contra el pago correspondiente, pudiendo el porteador retenerla mientras no se satisfaga éste.

**MODELO DE SERVICIO DE PAQUETERIA Y ENCARGOS
EN EL AUTOTRANSPORTE**

AUTODUCES DE ACAPULCO. ESTRELLA DE ORO. S. A. DE C. V. TRANSPORTES DE LIJO LOS S. A. DE C. V. MEXICO-ACAPULCO-ZIHUATANEJ AUTOTRANSPORTES DE PASAJEROS DE PRIMERA CLASE - SERVICIO DE PAQUETERIA Y ENCARGOS UJYA. MEXICO-ACAPULCO-ZIHUATANEJ - MEXICO-ACAPULCO-ZIHUATANEJ - MEXICO-ACAPULCO-ZIHUATANEJ CUERNAVACA - MEXICO-ACAPULCO-ZIHUATANEJ - MEXICO-ACAPULCO-ZIHUATANEJ - MEXICO-ACAPULCO-ZIHUATANEJ SERVICIOS AUXILIARES. CARRILAS DE TULTEPEC 2000 TEL. 01-744-2400 AL. 20		No 849495. Fecha 15 MAYO de 19 Consignatario JAMES MORALES Domicilio Destino			
Remitente EDGARF MORALES Ciudad MEXICO					
VALOR DECLARADO \$ 1000					
CANTIDAD	DESCRIPCION	QUE DICE CONTIENE:	PESO KG.	CONCEPTO	COBRAR
	1 SOB PND			FLETE	
				CARGO ADICIONAL	
				ENTREGA A DOMIC.	
				OTRAS LINEAS	
				TOTAL	
OBSERVACIONES:					
REG. FED. CAU. EOM-34088			FIRMA DEL EMBARCADOR		
			RECIBI DE CONFORMIDAD		

- En aquellos casos en que además de la autorización mencionada, los porteadores estén autorizados a efectuar el servicio según la modalidad del C.O.D. deberá ajustarse a lo siguiente:

1.- La documentación de la carga deberá hacerse con los requisitos señalados, con la salvedad de que la serie deberá ser distinta y en cada una de las hojas impresas aparecerán las iniciales C.O.D., con la especificación de flete y valor por cobrar.

2.- Además del control que ya se ha señalado, las oficinas - despachadoras y receptoras llevarán un libro de registro en el cual se asentarán el lugar y fecha del embarque y recibo, clave, serie y folio de la carta de porte y la firma de la persona que embarque o reciba la mercancía en su caso.

3.- En ningún caso se entregarán las mercancías a un destinatario sin el previo pago de las cantidades que figuran en la carta de porte por los diversos conceptos. Los cobros deberán efectuarse precisamente en moneda nacional.

4.- Las sumas recogidas por los destinatarios, deberán ser enviadas por la oficina receptora de los embarques a la despachadora, en un plazo no mayor de 48 horas.

5.- La oficina despachadora a su vez deberá entregar al embarcador los valores recibidos en un plazo que no excederá de las 48 horas a que alude el inciso anterior, más 24 horas por cada 500 kilómetros o fracción de distancia entre el lugar de origen y el destino de embarque.

6.- En aquellos casos en que una remisión C.O.D. sea regresada a su punto de origen por no haber sido retirada de la oficina receptora por el destinatario, una vez transcurridos los 15 días de que se habla, a la documentación deberá hacerse la anotación "Mercancía C.O.D. Devuelta".

7.- Podrá efectuarse el manejo C.O.D. de mercancías con previo examen por parte del destinatario. En todo caso deberá constar en la carta de porte la autorización otorgada para el efecto por el remitente. El examen de la mercancía se hará en las oficinas de la empresa, a riesgo del interesado por cuanto hace al deterioro del contenido al ser reempacado según la naturaleza de las mercancías.

8.- Cuando los envíos se efectúen a personas físicas o morales que no sean ampliamente conocidas en las localidades respectivas, la empresa porteadora podrá recurrir a los medios legales que juzgue convenientes para verificar la auténtica personalidad del -

destinatario.

RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE TERRESTRE

"Responsabilidad es la obligación de resarcir el daño patrimonial, o patrimonialmente estimable, causado a un sujeto jurídico." (51)

La responsabilidad en el contrato de transporte terrestre no recibirá el mismo tratamiento en el transporte de cosas, que en el transporte de personas, ya que son muy diferentes, como se observará, por tal motivo, los veremos separadamente.

1) Responsabilidad en el transporte de cosas; En un principio y debido al carácter de servicio público que revisten los transportes y la situación de monopolio con que las empresas de transporte ejercen su actividad, obligan al legislador a tratar --

(51) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Ob. cit. p. 209.

con cierta severidad a las mismas, especialmente a fijar la responsabilidad. Dada la situación de las empresas, la responsabilidad - de éstas comprende la derivada de un hecho cualesquiera de sus empleados.

La responsabilidad recae sobre el porteador como ya se dijo, en virtud de que él es el encargado de transportar las mercancías, así lo señalan varios preceptos de la legislación aplicable; claro que ésta es delimitada, como lo veremos posteriormente.

Al ver las obligaciones del porteador, artículo 590 fracción IV del Código de Comercio, se señaló que él tiene la responsabilidad de cuidar y conservar las mercancías, desde que las recibe hasta que las entrega a satisfacción del consignatario. Por lo tanto, es necesario que éstas le hayan sido entregadas. También es obligación del porteador pagar las pérdidas y averías que sean a cargo, - fracción IX del mismo artículo. Aquí podría darse el caso de que - la mercancía no se dañe en su totalidad, y el porteador puede pedir, en éste caso al consignatario, que le reciba la carga no averiada, siempre que separada de las averiadas, no sufra disminución en su valor. Esta situación está prevista en la fracción VI del artículo 591 del Código de Comercio.

El artículo 590 fracción VIII del Código de Comercio, se relaciona con el artículo 123 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y en ambas se menciona un precepto importante, que dice: "La empresa es imputable de todos los daños, salvo el caso de que provenga de vicio propio de la cosa, fuerza mayor o caso fortuito. La prueba de cualesquiera de estos hechos incumbirá a la empresa."

En relación a las pérdidas y averías que sufran las mercancías, podríamos dar los siguientes conceptos:

Pérdida.- Es el extravío de los objetos de modo que el porteador se encuentra imposibilitado de cumplir la obligación de entregarlas. Esta pérdida puede ser total o parcial.

Avería.- Sobre la avería sólo podemos destacar la diferencia que hay entre ésta y la pérdida, diciendo que la avería afecta a las cosas en su substancia, en tanto que la pérdida afecta en su cuantía.

También existe otra situación que señala la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Código de Comercio que es el retraso, el cual equivale a la entrega posterior a la fecha convenida.

El retraso, en ciertos casos, es la superación de los plazos que marca la ley, y se considera como pérdida; artículo 81 parte primera de la Ley de Vías Generales de Comunicación "La carga que una empresa no pueda entregar dentro de los treinta días siguientes a la conclusión del plazo en que debió haberlo hecho, se considerará como pérdida y ello dará lugar a las responsabilidades que establece la ley."

Si posteriormente la empresa encontrase la carga perdida y estuviera en condiciones de entregarla, dará aviso a quien tenga el derecho de recibirla, para que, en un término de ocho días, diga si consiente en que se le entregue, sin gasto adicional, en el punto de partida o en el de destino convenido. En caso afirmativo y si la empresa hubiere pagado indemnización, ésta le será devuelta al entregar la carga, sin perjuicio de las sanciones correspondientes.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 71 de la fracción I a la VI establece la responsabilidad de las empresas y sus excepciones, diciendo: "Las empresas de vías generales de comunicación son responsables de las pérdidas o averías que sufran los efectos que transporten excepto en los casos siguientes:

I. Cuando las mercancías se transporten a petición escrita del remitente, en vehículos descubiertos, siempre que por la naturaleza de aquéllas debieran transportarse en vehículos cerrados o cubiertos;

II. Cuando las mercancías se despachen sin embalaje, o con uno defectuoso o inadecuado a su naturaleza; la falta o el defecto del embalaje se hará constar en la carta de porte;

III. Cuando se trate de mercancías que por su naturaleza, por el calor o por otra causa natural estén expuestas a riesgos de pérdida o avería total o parcial, particularmente por rotura, oxidación, deterioro ulterior y merma. Para los efectos de esta fracción se observarán las siguientes reglas:

a) Las empresas de vías generales de comunicación deberán formar la tabla de las mercancías que deban consignarse sujetas a merma y, tomando en cuenta su naturaleza, la estación y demás circunstancias que pueden influir, fijarán la proporción de merma de la que será responsable;

b) Las empresas pueden eximirse de la responsabilidad, aún cuando la merma exceda de la normal, si se trata de mercancías cargadas por el remitente o descargadas por el consignatario;

c) En caso de pérdida total, la empresa no tiene el derecho de reducir su responsabilidad por causa de merma;

IV. En el caso de transporte de explosivos, sustancias inflamables o corrosivas y otros artículos de naturaleza peligrosa.

V. Si se trata de mercancías transportadas bajo el cuidado de personas puesta con ese objeto por el remitente, a menos que la avería sea imputable a la empresa y en lo absoluto independiente del cuidador.

VI. Cuando la carga y descarga de las mercancías sean hechas por el remitente o por el consignatario, y siempre que el vehículo no tenga lesión exterior que haya podido dar lugar a la pérdida o a la avería.

En el caso de esta fracción, tendrá el remitente los derechos siguientes:

a) Sellar el vehículo, con su propio sello, o hacer que en su presencia sea sellado con los sellos de la empresa de transporte:

b) Hacer que se rompan los sellos en presencia de la persona autorizada para recibir la carga y de un empleado de la empresa. A falta de la primera, la ruptura de los sellos se hará en presencia de cualesquiera autoridad que tenga fe pública. La empresa tendrá el derecho de pedir, antes de que se rompan los sellos, una constancia escrita del estado de los mismos;

c) Cuando para cumplir disposiciones fiscales debe ser abierto el vehículo antes de llegar a su destino, el empleado fiscal examinará los sellos antes de que sean rotos y tomará razón de su estado y de su número; terminada la operación que motivó la apertura del carro, el mismo empleado expedirá un documento, haciendo constar el número y el estado de los sellos antes de abrir el vehículo y el número de los nuevos sellos.

En el caso de esta fracción, la empresa no está obligada a responder por el número de bultos ni por el peso de la mercancía que exprese la carta de porte."

Ahora bien el artículo 123 del Reglamento de Explotación de Caminos, ya mencionado libera también de responsabilidad al porteador, en caso de que el daño proceda de vicio propio de la cosa, -- fuerza mayor o caso fortuito, lo que debe ser probado por el porteador.

El vicio propio; "Existe éste, cuando la pérdida o avería -- sea imputable y así se pruebe, a la naturaleza de las cosas, en -- cuanto por motivos inherentes a aquélla, entre en descomposición, -- sufran merma o pérdida." (52)

Caso fortuito o fuerza mayor. Son términos legalmente equiparados y equivalentes a suceso exterior ocasionado sin culpa del -- deudor o de persona por quienes deba responder. Ejemplo: Rotura de dirección, choque, estallido de neumáticos, rayo, inundación, robo, etc.

(52) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Ob. cit. p. 255

En caso de retraso también existe responsabilidad, por causa imputable a la empresa, y se dará lugar a la devolución parcial o total del porte cobrado, en la forma y términos que establezca el reglamento respectivo y el pago de los perjuicios inmediatos correspondientes. Artículo 59D fracción VI del Código de Comercio.

En el reglamento se fijarán los términos de duración de los transportes, pasados los cuales se considerará que hay retraso, - artículo 84 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Limitación de la responsabilidad.- Existen dos tipos de limitaciones:

a) Limitación legal; La ley establece ciertos casos en los que la responsabilidad del porteador queda limitada. Así ocurre según lo dispuesto en el artículo 72 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que dice: "La responsabilidad de la empresa porteadora quedará limitada en los siguientes casos:

I. Cuando el remitente declare una mercancía que cause un --
porte inferior al que causaría la realmente embarcada. La responsa-
bilidad será por la mercancía declarada y,

II. Cuando el remitente declare una mercancía diferente y de-
valor superior a la realmente embarcada. La responsabilidad será --
por la mercancía contenida en la carga.

b) Limitación convencional. La situación de monopolio en que
se encuentran las empresas porteadoras, obliga a que el Estado in-
tervenga para proteger a los usuarios de las pretensiones excesi-
vas de las mismas. El artículo 69 de la Ley de Vías Generales de --
Comunicación que dispone: "Las empresas de transporte no tienen --
derecho para limitar la responsabilidad que les impone esta ley --
con motivo del transporte, excepto en los casos siguientes:

I. Aquellos en que una tarifa fije cuotas más bajas que las
ordinarias, a cambio de que la empresa asuma la obligación de pa--
gar por la mercancía, en caso de pérdida, no el valor real de ésta,
sino uno menor señalado en la tarifa; y

II. Aquel en que la tarifa sea reducida porque la empresa que de relevada de responsabilidad o limitada ésta, por retraso que - le sea imputable en la entrega de la mercancía.

En cualquiera de los casos a que se contraen las fracciones anteriores es condición indispensable que la tarifa reducida a -- que los mismos se refiere, existe a la par de otras generales, en que no se anule o limite la responsabilidad de la empresa, pudiendo el público elegir libremente la aplicación de una o de otra tarifa.

Extinción de la responsabilidad.- 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, por lo que hay que protestar en la carta de porte en el momento - de la entrega. Con respecto al protesto se encuentra mentado en - el artículo 125 del Reglamento de Explotación de Caminos que dice: "Llegadas las mercancías a destino, si el tiempo de la entrega resultare alguna falta o avería, el consignatario deberá formular - su reclamación en el acto al porteador que haga la entrega. Mediante esta reclamación y haciéndola constar en la carta de porte, la firma de este documento no eximirá a la empresa de la res-

ponseabilidad que le incumba." El artículo 592 del Código de Comercio establece: "El efecto de la responsabilidad del porteador se - extingue al ser recibidas las mercancías por el consignatario sin- que éste haga reclamación alguna, 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." Este plazo de --- seis meses y un año supone una una excepción a lo dispuesto en el- artículo 1043 fracción III, del mismo ordenamiento que dice: "To-- das las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre o- marítimo prescriben en un año."

Jurisprudencias aplicables a este caso; "Es terminante la - disposición del artículo 592 del Código de Comercio, que establece que la responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o ave- rías, se extingue por el recibo de las mercancías sin reclamación. Si consta en el mismo título del contrato entre cargador y portea- dor el recibo de las mercancías, la responsabilidad de la empresa- porteadora debe tenerse por extinguida, aún cuando el consignata-- rio sostenga, en determinado caso, que la reclamación a que se re- fiere el artículo citado, si se formuló y pretenda demostrarlo me- diante las actas levantadas por el Ministerio Público para dar fe- del estado de las mercancías consignadas, la intervención de un no- tario y de la Cámara de Comercio; por que no es la forma idónea de reclamar, ya que la reclamación no debe hacerse de cualquier mane-

ra, sino iniciándola con anotación escrita en la misma carta de --
 porte por exigirlo así la ley en forma terminante, Quinta Epoca; -
 tomo CXXVI, pág. 273 A.D. 194/55 Galletas y Pastas, S.A. 5 votos."

"El artículo 592 del Código de Comercio prevé dos hipótesis
 de extinción de responsabilidades del porteador por pérdidas, des-
 falco o averías, a saber: a) Por recibo de las mercancías sin re--
 clamación; b) Por el transcurso de seis meses de las expediciones--
 verificadas dentro de la República y el de un año en el extranjero.
 Los dos casos previstos son diversos: el primero supone el recibo--
 de las mercancías y el segundo la pérdida y falta de recibo de las
 mismas, por lo que si las mercancías si fueron recibidas, no tie--
 ne aplicación la norma contenida en la fracción II del artículo --
 592 Quinta Epoca Tomo CXXVI pág. 272 A.D. 184.55.- Galletas y Pas-
 tas, S.A. 5 votos."

RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE DE PERSONAS

Como lo mencionamos al principio, tratándose de personas, -
 no podemos aplicar los mismos conceptos por lo que se refiere a --
 las cosas, en cuanto a daños se refiere, aunque si el porteador --

tiene la obligación de trasladar incólume al pasajero. Por lo que los concesionarios o permisionarios de servicios públicos de transporte deben contratar un seguro o crear un fondo de garantía, 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. El artículo 71 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se refiere en sus casos de excepción al equipaje y señala -- que en sus fracciones VII y VIII, los siguientes: "Tratándose de equipajes que no se entreguen a la empresa para ser trasladados, -- sino que el pasajero conserve consigo en el vehículo en que viaje; y "Cuando se trate de equipajes que, transportados por las empresas, no sean reclamados en el término de treinta días en pasajes -- locales y sesenta días, tratándose de pasajes internacionales. --- Esos términos se contarán desde el día siguiente al de la llegada del vehículo que condujo los equipajes."

Con respecto a la pérdida o avería del equipaje serán aplicables lo relativo a las disposiciones de carga, como lo señala el artículo 83 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

También el Código de Comercio en su artículo 602 habla de la pérdida y dice: "En caso de pérdida imputable a la empresa el pasajero o cargador acreditará la entrega y valor de los efectos entregados a la administración de ella, a sus agentes acreditados o a sus factores."

SEGURO

Con respecto al seguro veremos el Seguro de Transporte Terrestre o llamado también de Daño y el seguro del viajero, que deben contratar las empresas porteadoras para proteger a los pasajeros.

A) Seguro de Transporte Terrestre o también llamado de Daño, lo encontramos regulado en la Ley Sobre el Contrato de Seguro, en los artículos 138 al 144. En estos artículos no encontramos una definición de lo que es este seguro, pero, el maestro Joaquín Garriguez da la siguiente: "Es el seguro contra riesgos, sea cualesquiera la causa que los origine, que amenazan el interés del asegurado durante el transporte de las cosas y en los momentos que le preceden, interrumpen o siguen." (53)

(53) GARRIGUES, Joaquín. Contrato de Seguro Terrestre, Editorial - Aguirre. Madrid 1973. p. 371

Podrán ser objeto del contrato de seguro contra los riesgos del transporte, todos los efectos transportables por los medios -- propios de la locación terrestre, artículo 138 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro. Ahora bien, no sólo el dueño de las mercancías transportadas podrá asegurarlas, sino también aquellas que tengan un interés o responsabilidad en su conservación, expresando en el seguro cual es su interés. Este puede ser el del propietario carga dor de la mercancía, o el del simple cargador, sin ser el propie- tario, ejemplo comisionista, o el del consignatario de la misma.

Existen casos en que las empresas porteadoras tienen interés de exonerarse de la responsabilidad frente al cargador o al desti- natarario y contratan un seguro, el cual no será un seguro de trans- porte terrestre que cubra los riesgos del mismo, sino se trata de un contrato de seguro contra la responsabilidad de riesgos deriva- das del transporte. Con respecto a este seguro la ley señala en su artículo 145 lo siguiente "En el seguro contra la responsabilidad, la empresa se obliga a pagar la indemnización que el asegurado de- ba a un tercero o consecuencia de un hecho que cause un daño pre- visto en el contrato de seguro."

De acuerdo con lo anterior y con la definición, se refiere - a los riesgos del transporte, pero no aclara cuáles son éstos. La falta de precisión legal significa que cualquier evento que ocurra durante el transporte y que signifique un daño para las cosas, es- tará comprendido en el seguro de transporte. Sin embargo, las pól*l*

zas de transportes mexicanas reducen los riesgos cubiertos a los -- casos de pérdida o daño causados directamente por incendio, rayo, explosión, auto-ignición, desplome, colisión, volcadura o descarrilamiento del vehículo u otro medio de transporte empleado, incluyendo hundimiento o rotura de puente. Además, se establece una relación precisa de los riesgos que no son cubiertos por el seguro, entre los que se mencionan los siguientes: la naturaleza perecedera inherente a los bienes asegurados, demora o pérdida de mercado, apresamiento, comiso, destrucción o daños por ingenios o barcos de guerra, piratería, apoderamiento en tierra o en el mar, arrestos, restricciones, detenciones y otras actividades de guerra, actos de reyes, príncipes o pueblo en persecución de hostilidades o durante la aplicación de sanciones bajo convenciones internacionales ya -- ocurra antes o después de declaración de guerra y sean realizadas por un beligerante o no, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o contiendas civiles que resulten de estos acontecimientos, bombardeos aéreos, minas flotantes o estacionarias o torpedos perdidos o abandonados; huelgas y paros, disturbios o actos de cualquier persona o personas que tomen parte en cualquiera de dichos -- sucesos o desórdenes.

a) La extinción del seguro se fijará de acuerdo a lo establecido en el artículo 139 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, que dice: "El seguro de transporte comprenderá los gastos necesarios -- para el salvamento de los objetos asegurados."

El artículo 142 de la misma ley, nos señala la justificación a que se hace valer por parte del asegurador, para eximirse de su responsabilidad; y dice: "En los casos de deterioro por vicio de la cosa o transcurso del tiempo, la empresa aseguradora justificará judicialmente el estado de los efectos asegurados, dentro de las veinticuatro horas siguientes al aviso que de su llegada al lugar en que deban entregarse le dé el asegurado. Sin esta justificación no será admisible la excepción que proonga para eximirse de su responsabilidad."

b) Contenido de la póliza.- En este caso todas las pólizas deben contener los datos que señala el artículo 20 de esta ley, en el caso del Seguro de Transporte Terrestre, además contendrá la póliza lo siguiente:

I. La empresa o persona que se encargue del transporte:

II. Las calidades específicas de los efectos asegurados, expresión del número de bultos y de las marcas que tuvieren;

III. El punto en donde se hubiesen de recibir los géneros asegurados y en el que debe entregarse.

c) Comienzo del seguro "Según las pólizas de transporte terrestre y por aire, el asegurador comienza a correr el riesgo desde el momento en que los bienes asegurados quedan a cargo de los portadores para su transporte, y cesa cuarenta y ocho horas de días hábiles, después de la llegada de los bienes al punto de destino estipulado o con su entrega al consignatario, si esto ocurre primero." (54)

d) Procedimiento en caso de pérdida.- Las pólizas mexicanas establecen que el asegurado y sus empleados o representantes, deben realizar todos los actos necesarios para la protección de los bienes asegurados o de parte de ellos, a cuyos gastos la compañía aseguradora contribuirá proporcionalmente, en relación que guarde la cantidad asegurada con el valor real de los bienes cubiertos por el seguro.

Igualmente se establece una serie de cláusulas relativas a la reclamación que el asegurado deberá presentar contra el portador en los términos legales, comunicando el daño al asegurado y obteniendo una certificación de daños.

Por último, la reclamación contra la compañía deberá presentarse dentro de los sesenta días siguientes al aviso de pérdida, haciéndola acompañar del certificado de daños de referencia, de la factura comercial, de la copia de su reclamación y de los demás documentos necesarios.

(54) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Ob. cit. p. 208

B) Seguro de viajero.- Este se fundamenta en el artículo -- 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el cual fue refor-- mado y publicado en el Diario Oficial con fecha 21 de enero de --- 1985 y quedando redactado como sigue "Los concesionarios o permi-- sionarios de servicios públicos de transporte de pasajeros en las -- vías generales de comunicación, están obligados a proteger a los - viajeros y sus pertenencias, de los riesgos que puedan sufrir con-- motivo de la prestación del servicio. La protección que al efecto-- se establezca, deberá ser suficiente para cubrir cualquier respon-- sabilidad objetiva del transportista y amparará los daños y perjui-- cios causados al viajero en su persona o en su equipaje y demás ob-- jetos de su propiedad o posesión, que se registren desde que abor-- de hasta que descienda del vehículo.

La protección de referencia podrán efectuarla los concesio-- narios o permisionarios por medio de un contrato de seguro o me--- diante la constitución de un fondo de garantía sujeto al cumpli--- miento de los requisitos, modalidades y disposiciones que en cada-- caso dicta la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien vi-- gilará que se cubran los riesgos relativos.

Las empresas y personas físicas autorizadas por los gobier-- nos de los Estados y del Distrito Federal para operar el transpor--

te público de pasajeros sólo podrán prestar el servicio y transitar en las vías de jurisdicción federal en los términos de esta ley, si previamente han garantizado su responsabilidad por los riesgos que puedan sufrir los viajeros que transporte.

El monto de la prima del seguro o la cantidad que deba destinarse a la constitución del fondo de garantía, según el caso, quedarán comprendidos dentro del importe de las tarifas de transporte.

La indemnización por la pérdida de la vida del pasajero será por una cantidad mínima, equivalente a setecientas treinta veces el salario mínimo vigente en el Distrito Federal y se pagará a sus herederos legales. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes fijará, dentro de los primeros quince días del mes de enero, la cantidad por la que deba proteger a cada viajero, así como el monto de la indemnización que deba percibirse de acuerdo con las incapacidades y lesiones que se causaren y los daños que resienten en sus pertenencias.

La indemnización por concepto de lesiones a que tiene derecho los viajeros, deberá cubrir totalmente los pagos que se originen por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, pero no podrán exceder del monto que corresponda a la indemnización por muerte.

Mientras dure la inhabilitación, antes de que sea declarada la incapacidad, el pasajero tendrá derecho al pago del salario mínimo vigente en la zona donde la víctima del accidente preste sus servicios o, en caso de cesantía, donde ésta resida, mismo que se cubrirá íntegro el primer día hábil de cada semana.

Al declararse la incapacidad permanente, si resulta total, se concederá al accidentado, como pago por rehabilitación, la indemnización que corresponda por muerte.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes dispondrá administrativamente lo conducente para fijar el monto de las indemnizaciones, produzcan o no incapacidad parcial.

Los aparatos de prótesis que requiera el viajero para su rehabilitación, serán cubiertos por la aseguradora o por el prestador del servicio, en el plazo que fije la autoridad médica competente. El pago por cualquier indemnización se hará en un plazo no mayor de treinta días.

Los viajeros que hagan uso de pases para transportarse gratuitamente o los que estén exentos de pago del transporte pagarán en efectivo la cantidad correspondiente para que puedan disfrutar de los beneficios del seguro o del fondo de garantía. La falta de pago de esta cantidad, se considerará imputable al transportista.

Cuando se trate de viajes internacionales, se aplicará --- la protección únicamente por lo que corresponda al recorrido en territorio nacional pero si se viaja por transporte de matrícula nacional, el viajero estará amparado hasta el lugar de su destino.

Los transportistas que incumplen la obligación de proteger a los viajeros, independientemente de las sanciones a que se hicieran acreedores por esta omisión deberán pagar las indemnizaciones correspondientes en los términos establecidos en este precepto. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes vigilará que los responsables garanticen con bienes de su propiedad el cumplimiento de -- estas disposiciones.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes resolverá administrativamente todas las controversias que se originen en relación con el seguro del viajero o, con el fondo de garantía sin perjuicio de las facultades que correspondan a la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros y a otras autorizadas."

Como se observa la protección del viajero puede efectuarse por medio de un contrato de seguro o mediante la constitución de un fondo de garantía, sujeto al cumplimiento de los requisitos y disposiciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

A parte de este seguro que las empresas están obligadas a dar, encontramos que en el artículo 95 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el viajero tiene la facultad de tomar otros seguros complementarios, para lo cual, las empresas les darán todo género de facilidades.

El artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, a su vez se encuentra reglamentado en el Reglamento del Seguro del Viajero, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 11 de marzo de 1933, y que es aplicable sólo en el procedimiento.

De acuerdo al procedimiento del pago de la indemnización, - éste lo trataremos de una manera breve; la solicitud deberá presentarse dentro de los 30 días posteriores al siniestro, anexando el boleto, pase o autorización de viajero y la copia del resguardo en su caso, a menos de que se hubieren extraviado en el accidente y - que éste sea público y notorio, comprobando que el causante es una de las víctimas. Estos 30 días se dan cuando el viajero pueda presentarse por sí mismo para hacer la reclamación y dentro de los 90 días siguientes al accidente, cuando sean los representantes legales de la víctima los que tengan que formular la reclamación, ya - porque el viajero haya muerto o porque esté imposibilitado para -- presentarse.

Las pruebas del accidente deberán ser presentadas dentro de los términos en que deba presentarse la solicitud de indemnización, pues transcurridos dichos plazos sin que el solicitante se presente, el viajero perderá todo el derecho a ser indemnizado.

Las empresas de vías generales de comunicación y medios de transporte, mientras esté en trámite alguna reclamación, tendrán derecho a practicar todas las investigaciones que juzguen necesarias, así como a examinar la persona del asegurado, cuantas veces sea razonable. Igualmente podrán exigir, que se les compruebe debidamente la supervivencia del asegurado mientras dure el período de pago de indemnización y también tendrán derecho a comprobar la continuidad de la inhabilitación.

Cuando en el cobro de una indemnización hubiere dolo o mala fe por parte del interesado, la compañía que pagó el seguro quedará en libertad de proceder en la forma que estime pertinente para resarcirse del monto de la indemnización pagada, sin perjuicio de la responsabilidad que señale el Código Penal.

El pago de la indemnización será de acuerdo con el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Jurisprudencia aplicable a este caso.- Los camiones del servicio de transporte de pasajeros son indudablemente, instrumentos-peligrosos; por la velocidad que desarrollan; y por tanto, el daño que lleguen a causar y la consiguiente responsabilidad, no puede tener por base el contrato de transporte, sino lo dispuesto por el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y los artículos 1913, 1915 y siguientes del Código Civil, Sexta Epoca, --- Cuarta Parte; Vol. LIX, pág. 224 A.D. 1433/61.- Autobuses de Occidente, S.A. de C.V.- 5 votos. Vol. LIX pág. A.D. 1445/61.- Autobuses de Occidente, S.A. de C.V., 5 votos. Vol. LIX pág. 335 A.- D. 1447/61.- Autobuses de Occidente, S.A. de C.V.- 5 votos. Vol. - LIX. pág. 224 A.D. 1449/61.- Autobuses de Occidente, S.A. de C.V.- 5 votos. Vol. LIX pág. 224 A.D. 1451/61.- Autobuses de Occidente, - S.A. de C.V.- 5 votos.

RESCISION EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

Es rescindible a voluntad del cargador, antes o después de -comenzarse el viaje. En el primer caso, debe pagar al porteador la mitad y en el segundo, la totalidad del porte. Además, el cargador queda obligado a recibir los efectos en el punto y en el día en -- que se efectúe la rescisión. Si no cumple con esta obligación, o -- no cubre el porte al contado, no queda rescindido el contrato.

El contrato de transporte se rescinde de hecho antes de emprenderse el viaje, o durante su curso, si sobreviene algún suceso de fuerza mayor que impida efectuarlo o continuarlo, como declaración de guerra, prohibición de comercio, intercepción de caminos u otros acontecimientos análogos. En estos casos, cada uno de los interesados pierde los gastos que haya hecho, si el viaje no se ha efectuado. Si el viaje se está realizando el porteador tiene derecho a que se le pague del porte, la parte proporcional respectiva al camino recorrido y está obligado a presentar las mercancías para su depósito a la autoridad judicial del punto en que ya no le sea posible continuarlo, debiendo comprobar y recabar la constancia relativa de hallarse en el estado consignado en la carta de porte, de lo cual debe dar conocimiento oportuno al cargador, a cuya disposición deben quedar las mercancías.

En el servicio de autotransporte los boletos se cancelan en los siguientes plazos, si se cancelan con más de veinticuatro horas de anticipación a la salida del autobús, se regresa el porte completo, si se hace después de las veinticuatro horas, antes de la salida se regresa el 90% del porte. Algunas empresas para su seguridad y la del viajero, cuando hace la venta del boleto, anotan el nombre y al momento de la cancelación, lo piden para llevarla a cabo.

En materia de ferrocarril la cancelación debe hacerse con --veinticuatro horas de anticipación de la salida del tren, para que la devolución del porte sea completo, ya que si se hace en un plazo menor, no se cancela el boleto, y el dinero se pierde.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Al contrato mercantil de transporte lo debemos considerar, en primer término, como el contrato consensual, por medio del cual una empresa de transporte se obliga con otra persona, a trasladar de un lugar a otro, personas, cosas o mercancías, utilizando medios fluviales o terrestres.

SEGUNDA.- La responsabilidad del porteador es equiparable a la del depositario, pues ambos se obligan a cuidar y conservar los objetos desde que los reciben, hasta que los entregan a satisfacción. Asimismo, responden por los daños -- y perjuicios que estos sufran por su culpa o negligencia.

TERCERA.- Con respecto al estudio realizado sobre la Carta de Porte, considero que la misma es un título de crédito, ya que es un documento capaz de otorgar a su tenedor, un derecho autónomo literal, con el que puede disponer de las mercancías que en él se especifican; razón por la cual, -- al enajenarse el título, se enajenan también las mercancías. Por este hecho, las mercancías amparadas por el -- título, circulan sin hacerlo de una manera real.

CUARTA.- De acuerdo con mi punto de vista, considero necesario que dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se de un concepto claro y preciso sobre lo que es la vía de comunicación, pues como puede observarse, ninguno de los instrumentos que constituyen su marco legal, contiene una definición de la vía de comunicación, ya que se opta por la clasificación. Sin embargo, se hace necesaria la definición para no confundir a esta vía, con los medios que operan en ella, o con los servicios que se prestan.

QUINTA.- Más aún, y continuando con mi punto de vista, la definición que debe incluirse dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación es la siguiente "Es el camino terrestre o las rutas marítimas y aéreas, utilizadas para el tránsito de personas, animales o cosas". Considero de esta manera, quedaría más claro lo que es una vía de comunicación.

SEXTA.- De conformidad con lo que señalan los artículos 589 fracción I y 596 fracción I del Código de Comercio (el primero se refiere a los derechos del cargador y el segundo a los derechos del consignatario), entre estos dos preceptos parece haber una contradicción entre uno y otro, toda vez que uno de los derechos del cargador es el de variar la consignación de las mercancías mientras estu--

viere en camino, siempre y cuando se diere con oportuni--
dad la orden al porteador y le entregare la carta de por-
te expedida a favor del primer consignatario; esta afirma-
ción parece ser destruida por el artículo referente a los
derechos del consignatario el cual señala que mientras --
sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor le -
entreguen las mercancías cualesquiera que sean las órde-
nes que en contrario diere el cargador con posterioridad.

En relación a lo antes expuesto, considero que la supues-
ta contradicción no existe, toda vez que mientras no sea
recibida la carta de porte por el consignatario este no -
es parte en el contrato; es decir, que si ésta no la de-
tenta el consignatario, el único dueño de las mercancías-
es el cargador y por lo mismo, puede cambiar si así lo de-
cide, de consignatario, así como del lugar de entrega de-
la carga.

SEPTIMA.- En relación a lo que señala el artículo 88 fracción IV --
del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, de
la Ley de Vías Generales de Comunicación, considero nece-
sario que se adecúe, toda vez que las cantidades a pagar-
por extravío del equipaje son irrisorias, y en ningún mo-
mento van de acuerdo con el índice inflacionario de nues-
tros días. Por lo tanto desde mi punto de vista, dicha --

fracción debe de reformarse o derogarse, y hacer valer lo señalado sobre el mismo tema, por el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el cual fue reformado y publicado el 21 de enero de 1985, en el Diario Oficial de la Federación.

OCTAVA.- Del análisis realizado sobre el Contrato de Transporte Terrestre se desprende que existe, en el servicio express, un servicio especial denominado "Conducto Banco", el cual, tiene una gran eficacia en su utilización, y no se encuentra regulado ni dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación, ni dentro de los múltiples reglamentos que la integran. Considero que debe de incluirse una regulación que contenga el funcionamiento de este servicio, de sus características, derechos y obligaciones del remitente y del consignatario, para que de esta forma, no surgan controversias en su aplicación.

B I B L I O G R A F I A

- ACOSTA ROMERO, Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo. Editorial Porrúa, S.A. Tercera edición. México 1979.
- AGUILAR CARBAJAL, Leopoldo. Contratos Civiles. Editorial Porrúa, S.A. Segunda edición. México 1977.
- ASCARELLI, Tulio. Derecho Mercantil. Tr. de Felipe de J. Tena -- Distribuidores Porrúa Hnos., S.A. México 1940.
- BARRERA GRAF, Jorge. Tratado de Derecho Mercantil. Vol. I. Editorial Porrúa, S.A. México 1957.
- BAUCHE GARCIA DIEGO, Mario. La Empresa. Editorial Porrúa, S.A. -- Segunda edición. México 1977.
- BEJARANO SANCHEZ, Manuel. Obligaciones Civiles. Editorial Colección de Textos Jurídicos Universitarios. 1981.
- BORJA SORIANO, Manuel. Teoría General de las Obligaciones. Editorial Porrúa, S.A. Octava edición. México 1982.
- CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Mercantil. Editorial Herrero, - S.A. México 1984.
- DE PINA, Rafael. Elementos de Derecho Civil Mexicano. Tomo III. Editorial Porrúa, S.A. Cuarta edición. México 1977.
- DE PINA, Rafael. Diccionario de Derecho. Editorial Porrúa, S.A. -- sexta edición. México 1977.
- DE PINA VARA, Rafael. Elementos de Derecho Mercantil. Editorial Porrúa, S.A. Decimosexta edición. México 1983.
- ESTEVA RUIZ, Roberto A. Apuntes del 2o. Curso Formulados por Armando Calvo M. Tomo I. México 1933.
- GARRIGUES, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil Tomo II. Editorial Porrúa, S.A. Sexta edición. México 1981.
- GARRIGUES, Joaquín. Contrato de Seguro Terrestre. Editorial Imprenta Aguirre. Madrid 1973.
- GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto. Derecho de las Obligaciones. Editorial Cajica, S.A. México 1974.
- LOPEZ ROSADO, Diego G. Historia y Pensamiento Económico de México. Textos Universitarios U.N.A.M.

MOSSA, Lorenzo. Derecho Mercantil. Tr. Felipe de J. Tena. Editorial Uteha. Buenos Aires 1940.

MUÑOZ, Luis. Derecho Mercantil Tomo III y IV. Editorial Cárdenas Editor y Distribuidor. Primera edición. México 1974.

OLVERA DE LUNA, Oscar. Contratos Mercantiles. Editorial Porrúa, S.A. Primera edición. México 1982.

PUENTE Y F., Arturo y CALVO M. Octavio. Derecho Mercantil. Editorial Banca y Comercio. Vigésimoseptima edición. México 1982.

QUINTANILLA GARCIA, Miguel Angel. Derecho de las Obligaciones. - Editorial Escuela Nacional de Estudios Profesionales de Acatlán. México 1979.

RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Editorial Porrúa, S.A. Décimoseptima edición. México 1983.

ROJINA VILLEGAS, Rafael. Compendio de Derecho Civil, Tomo III - Editorial Porrúa, S.A. Octava edición. México 1978.

ROJINA VILLEGAS, Rafael. Derecho Civil Mexicano, Tomo V. Vol. I - Editorial Porrúa, S.A. Tercera edición México 1976.

SERRA ROJAS, Andrés. Derecho Administrativo. Tomo I. Editorial - Porrúa, S.A. Novena edición. México 1979.

VASQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Contratos Mercantiles. Editorial Porrúa. S.A. Segunda edición. México 1985.

NUEVA ENCICLOPEDIA TEMATICA. Editorial Richardas. S.A. Segunda edición. Panamá.

BIBLIOTECA TEMATICA UTEHA. Las Aventuras del Mar y del Aire. --- Unión Tipográfica editorial Hispano-Americana. Argentina.

ENCICLOPEDIA UNIVERSAL ILUSTRADA EUROPEO-AMERICANA. Editorial -O Espasa-Calpe, S.A. Madrid, Barcelona.

LEGISLACION

CODIGO DE COMERCIO DE 1854

CODIGO DE COMERCIO DE 1884

CODIGO DE COMERCIO DE 1889

CODIGO CIVIL DE 1932

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. Publicado en el Diario --
Oficial de la Federación del 19 de febrero de 1940.

LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO. Publicado en el Diario Oficial --
de la Federación del 31 de agosto de 1935.

REGLAMENTO DEL CAPITULO DE EXPLOTACION DE CAMINOS DE LA LEY DE -
VIAS GENERALES DE COMUNICACION. Publicado en el Diario Oficial -
de la Federación del 24 de agosto de 1949.

REGLAMENTO PARA LA CONSTRUCCION, CONSERVACION Y SERVICIO DE LOS-
FERROCARRILES. Publicado en el Diario Oficial de la Federación --
del 16 de diciembre de 1881.

REGLAMENTO DEL ARTICULO 127 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNI-
CACION. Publicado en el Diario Oficial de la Federación del 11 de
marzo de 1933.

CIRCULARES

CIRCULAR No. 222 Publicada en el Diario Oficial de la Federación
del 29 de diciembre de 1955.

CIRCULAR No. 225-2 Publicada en el Diario Oficial de la Federa--
ción del 15 de diciembre de 1960.

CIRCULAR No. 226 Publicada en el Diario Oficial de la Federación
del 4 de enero de 1961.