



242.
2ej.
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"ARAGON"

EL CONTRATO MERCANTIL DE TRANSPORTE
TERRESTRE DE CARGA POR VIAJE

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :

NICOLAS ARMANDO MERCADO RAMIREZ



ENEP
ARAGON

Escuela Nacional de Estudios Profesionales
"Aragón"

HECHO CON
FALLA DE ORIGEN

SAN JUAN DE ARAGON, EDO. DE MEXICO



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.

I N D I C E

PAGS.

INTRODUCCION.

ANTECEDENTES HISTORICOS

CAPITULO I

Epoca Precodificadora	1
Epoca Codificadora	15
Epoca de Leyes Mercantiles Especiales	34

LOS CONTRATOS MERCANTILES

CAPITULO II

Fuente de las Obligaciones Mercantiles	37
Diferencia entre Obligación Civil y Mercantil.....	53
Generalidades de los Contratos Mercantiles.....	56

EL CONTRATO MERCANTIL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA POR VIAJE

CAPITULO III

Condiciones Generales	73
Concepto y Clasificación del Transporte.....	75
La Mercantilidad de la Empresa del Transporte.....	80
Concesión a la Empresa destinada al Transporte.....	81

	PAGS.
Elementos del Contrato de Transporte	92
Derechos y Obligaciones de las partes	96
Porteador.....	97
Cargador.....	103
Consignatario.....	109
Carta de porte.....	113
Terminación del contrato.....	125
Responsabilidad.....	127
Prescripción del contrato.....	134
CONCLUSION.....	135
BIBLIOGRAFIA.....	151

INTRODUCCION

MARCO DE REFERENCIA

En los países considerados como subdesarrollados o en vías de desarrollo, tiene una gran importancia el transporte; desde una perspectiva jurídica es indudable que el transporte es uno de los temas jurídicos de mayor importancia comercial.

Sin la actividad transportadora no podríamos imaginarnos el desenvolvimiento de las comunidades humanas en sus diferentes etapas.

Contemplada la humanidad se ve que la sociedad primitiva no necesita del transporte, en primer lugar no tenía nada que transportar porque vivía dentro de un espacio reducido en el que encontraba sus medios de vida, o bien era completamente nomada, sin el menor arraigo.

Teniendo que una fase previa al transporte se inició cuando la sociedad comenzó a organizarse y sintió la necesidad de trasladarse o emigrar con enseres de los que ya no podía prescindir.

En muy distintas épocas de la humanidad, la guerra, las excursiones, descubrimientos, el espíritu comercial dieron un paso más en el desarrollo del transporte.

Desde la antigüedad el hombre persiguió dos fines: ir más rápido y poder llevar más peso, lo que en otras palabras quiere decir poder hacer o transportar más cosas en el mismo tiempo, fines que

aparecen más marcados, con el descubrimiento de la rueda hace 5000 - años hasta los actuales camiones más sofisticados, he ahí que el -- transporte abarque un enorme sector, siendo una actividad que ejerce_ una influencia preponderante en las condiciones económicas, socia--- les, administrativas, políticas, militares y de seguridad de los paí ses constituyendo uno de los elementos esenciales de su infraestructura.

Esta actividad del transporte es tan marcada que afecta a la -- economía pública como en el caso de México, por ello dicha materia - ha sido objeto de regulaciones especiales y de una intervención del_ Estado.

El presente trabajo permite conocer el surgimiento, evolución, - repercusiones, circunstancias, progresos y situación actual del - - transporte, así como su marco jurídico de tal en el México actual.

Estudiemos pues el transporte en la modalidad de Contrato Mer-- cantil de Transporte Terrestre de Carga por Viaje, comprendiendo des de su concepto, clasificación, aspectos de la empresa como la mercan tilidad, la concepción, así como los elementos de este, derechos y - obligaciones y terminación del contrato comprendiendo sus responsabi lidades.

Encontramos que el transporte es importantísimo en México debi- do a que el cincuenta y ocho por ciento de su población está relacio nada de una forma directa o indirecta a esta actividad vital para el

desarrollo de México, ocasionando un complicadísimo problema que hace posible su estudio.

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS

CAPITULO PRIMERO.

I. El estudio de la historia tiene en el derecho una gran importancia, es indudable que las vicisitudes de la vida social y económica motivan nuevas necesidades que a su vez, originan nuevas instituciones que aparentemente no tienen ninguna liga con el pasado.

Los negocios de hoy aparecen diferentes a los de otros tiempos, aunque en realidad no es así, el derecho mercantil es un derecho de los negocios, en tanto que atiende a los actos mercantiles y a los sujetos que en ellos intervienen, debe necesariamente adaptarse a las transformaciones del medio social, económico y a las reglas que éste impone.

Pero cualquiera que sea la originalidad de determinadas instituciones jurídicas contemporáneas, casi siempre debemos ligarlas con otras instituciones del pasado que han ido adaptando a las necesidades actuales.

Veamos, el desarrollo del derecho mercantil con el transporte.

A. EPOCA PRECODIFICADORA.

La historia del derecho y el transporte comenzó cuando los simios antecesores del hombre descendieron de los árboles y, en pies dieron los primeros pasos sobre el suelo.

El hombre se mueve porque tiene razones todas las razones de la

vida misma: cazar, luchar, comercial, etc.

Originariamente el hombre primitivo había que comer lo que podía: raíces, bayas, frutas y animales si podía recogerlos, su persecución le obliga a moverse.

Para vivir el hombre había que seguirlos, pero solamente cierto número de animales habían de vivir sobre determinada extensión de tierra y sólo algunos hombres podían vivir de tales animales, los demás habían de viajar todavía más lejos.

El hombre primitivo colonizó la tierra, trasladándose primero en forma de familias, en tribus más tarde, buscando siempre alimento y espacio.

Aquí y allí los pueblos se establecieron, cultivaron alimentos y criaron ganado.

Cuando una sociedad prosperaba y se hacía rica en productos, enviaba mercancías a tráfico con los pueblos vecinos.

Así comenzó el comercio que es todavía la razón más importante del transporte, teniendo en el oscuro pasado de la prehistoria, sus antecesores emplearon las manos y los pies para moverse entre las ramas.

Al principio el hombre era su propia bestia de carga; llevaba el peso sobre la espalda o lo arrastraba.

Como animal de transporte el hombre es débil y lento de viajar a mucho más de cuatro millas por hora.

El hombre primitivo se movía por las mismas razones y acarreaba las mismas cargas sencillas, pero a medida que sus necesidades se multiplicaron halló razones para transportar una mayor variedad de cosas.

En las comunides primitivas y simples, todos debieron de compartir la tarea diaria de acarrear agua, combustible y alimento.

Sobre distancias largas, el hombre solamente podía llevar peso en marcha lenta.

Pero sin duda los mensajeros correrían cuando llevaran noticias desde una comunidad a otra.

El hombre había comenzado a transportar objetos e ideas.

La doma de animales fué uno de los primeros grandes pasos en la historia del hombre, y le hizo posible viajar a más largas distancias trasladando cargas más pesadas.

Casi con seguridad que el perro fué el primer animal domesticado.

Durante muchos miles de años los animales constituyeron la fuente principal de energía para el hombre sobre la tierra.

Antes de que el hombre comenzara a vivir con sus semejantes en

pequeñas comunidades no tuvo otras carreteras que las sendas de los animales.

El animal fué el primer guía del hombre, en la jungla o en el desierto donde el hombre podía perderse con facilidad, el agudo sentido del olfato del animal frecuentemente señaló el camino más próximo pozo.

Cuando el hombre siguió estas sendas de los animales lo conducían al agua y al alimento.

Las orillas de los ríos y los causes secos proporcionaron al hombre del mismo modo que las sendas de los animales, vías de comunicación.

Tras los animales vino el hombre cazando y pescando luego, el comerciante, conduciendo sus cargadas bestias.

El adverbio del comercio sentó los cimientos de las primeras carreteras permanentes.

Pero más tarde cuando se dio la agricultura y la industria comenzó a establecerse en pueblos y ciudades.

Puede ser que cultivara demasiado maíz, y que, sin embargo necesitara ciertos materiales para construir nuevas herramientas; en algún otro sitio gentes con exceso de tales materiales tal vez pasaran hambre.

Y así, dieron la feliz idea de cambiar productos que tenían en exceso por otros que necesitaban.

Y de este modo nacieron el comercio y las vías comerciales permanentes.

Quizá la más antigua y bien definida vía comercial fue la llamada ruta del ambar, de 700 millas que cruzaba la Europa prehistórica desde el Mediterráneo al mar Báltico. (1)

El lapislazuli es raro y los persas debieron traerlo por una vía comercial hace unos 5000 años, los chinos aprendieron a hilar seda de los capullos de un gusano.

Durante siglos mantuvieron secreto el procedimiento, pero vendían su seda a Persia, llevándola por una ruta el Asia Central de 3000 millas de longitud vía terrestre.

En la edad de piedra se comerciaba con el ganado por vía terrestre.

El paso inmediato en el transporte se produjo cuando el hombre inventó vehículos para transportar grandes cargas.

Los portadores humanos y los animales de carga solamente podían llevar peso limitado.

(1) David y Laure, El Maravilloso Mundo del Transporte, p. 14

El primer vehículo terrestre fué el trineo siendo el primer dispositivo con que el hombre venció la gravedad y fricción.

Quizá al principio los hombres de la Edad de Piedra arrastraban hasta el campamento los animales que habían matado deslizándolos sobre el terreno; o si eran dos los hombres probablemente llevaran al animal sostenido de un palo largo.

Pero cuando un sólo hombre se veía en la necesidad de llevar dos o más animales grandes al campamento debió de hacerlo arrastrándolos sobre pieles alisadas.

Finalmente descubriría que cuanto más suave era el vehículo más fácilmente podía moverlo.

Los hombres experimentaban y pondrían deslizadores de hueso o cuero en un simple trineo de madera.

Y ahora viene quizá el más grande de los inventos del hombre: la rueda.

Tuvo lugar por lo menos hace 5500 años, e hizo cambiar nuestro mundo completamente.

Su forma pudo haber sido sugerida por el sol o la luna al moverse en el cielo.

En tiempos primitivos, el sol o la luna eran sabrados y sagrada fué, al principio la rueda.

La rueda hace fácil el movimiento, resuelve por completo el problema de la fricción.

Se dió el primer paso desde el trineo al carro con ruedas cuando se emplearon de madera rodillos.

Quizá su solución fué el primer carro que hubo en el mundo, los arqueólogos hallaron las ruedas más antiguas que se conocen en la región de la baja Mesopotamia llamada Sumer. (2)

A medida que los hombres construyeron mayor número de vehículos con ruedas comenzaron a utilizarse en el transporte de carga corrientes: la producción de las granjas desde el campo a los mercados de las ciudades, así la rueda hizo fácil el trabajo del hombre y la bestia y animó la difusión del comercio.

En razón de que el comercio es cambio, entenderemos que la palabra comercio deriva del latín commercium, que se compone de las voces cum y merx (con-mercancia) encontrando en la expresión las ideas del cambio y del tráfico. (3)

En la antigüedad remota.

Los pueblos antiguos practicaron el comercio no sólo en sus relaciones internas sino de pueblo a pueblo, por lo que podemos compren

(2) David y Laure Lee, Op. cit., p. 18

(3) Cervantes Ahumada Raúl, Derecho Mercantil Primer Curso, p. 2

der que el derecho comercial privado es internacional.

Así el comerciante, o produce bienes para ofrecerlos a consumidores del mercado general, o adquiere bienes para intercambiarlos o sea para ofrecerlos a quienes los necesitan: o sea crea organizaciones para ofrecer servicios al público como el transporte.

Esta actividad de intermediación se ha desarrollado históricamente aumentando su complejidad, y por ello, los comerciantes han tenido necesidad de crear instrumentos propios para el desenvolvimiento de su actividad y han realizado descubrimientos e inventos que han trascendido esplendorosamente en la historia del hombre.

En la antigüedad fueron los persas, hebreos, hindúes, árabes, fenicios, griegos y romanos, los que destacaron en la práctica de actividades comerciales.

Con sus guerras y conquistas territoriales, los persas impulsaron notablemente el comercio en Asia estableciendo vías de comunicación más segura hacia los mercados que iban conquistando, por el contrario la civilización Babilónica nos muestra un pueblo ampliamente dedicado al comercio.

En sus instituciones se encuentra ya los lineamientos de los títulos de crédito, producto curiosamente 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, lo que obligó a que se reunieran para transportarse en carabanas, pero más que eso

a idear la forma de pago sin llevar consigo metálico.

De Babilonia, la civilización comercial pasa a los árabes o egipcios, aún cuando algunos consideran que la civilización egipcia no da ninguna aportación a el derecho mercantil, en virtud de que los egipcios se preocuparon sobre de la agricultura y abandonaron el comercio a los extranjeros.

El mercader favorecía al artesano llevándose su exceso de producción a la próxima ciudad o aldea y entregándole al volver, los productos de los vecinos.

Desarrollábase mercados a donde aflujan las carabanas.

Los mercaderes sumerios usaban los sellos de sus anillos como la garantía de buena fe y así crearon el crédito, que se ayuda a la producción y cambio de mercancías.

Lidia inventó la moneda y está empezó a circular fácilmente de mano en mano.

La escritura tomó formas diferentes en los valles del Nilo y Eufrates ambas auxiliaban al comercio.

Teniendo en cuenta que en algunos países es difícil construir carreteras como en el caso de las regiones muy secas y desérticas, la arena es movediza y el viento la dispersa.

Por esta razón la rueda no fué introducida en los grandes de---

siertos de Africa hasta tiempos recientes, sin embargo, esos cálidos, arenosos yermos, no han podido constituir barrera para el transporte.

Los mercaderes han seguido vías comerciales en el desierto durante siglos.

Caravanas de animales de carga -bueyes primero, camellos después- caminando trabajosamente en fila de uno en uno emprendían viaje a través del áspero Sahara para llevar a Europa la riqueza de Africa Central.

Las primeras rutas de camellos fueron los hombres de las tribus Tuarey, para quienes el desierto es el hogar.

Seguían el camino por el olor de las arenas que es el modo en que los animales se siguen unos a otros.

Durante siglos, los tuarey dominaron las rutas del desierto cobrando porcentaje a los mercaderes que los utilizaban, mantuvieron el Sahara abierto, protegieron a los viajeros y tuvieron en contacto Africa y Europa.

Los fenicios navegantes por excelencia el primer pueblo que rompió la tradición del comercio terrestre.

Ellos aportan el derecho marítimo una institución que ha trascendido hasta nuestros días.

La aportación al derecho mercantil por parte de los fenicios es la *lex rhodia de iactu* (4), por lo cual los propietarios de las mercancías cargadas en un navío, deben contribuir a reparar las pérdidas sufridas por alguno de los propietarios cuyas mercancías se arrojan, echar al mar para salvar el navío.

Como grandes navegantes y mercaderes podemos citar las famosas leyes rodianas sobre las averías marítimas que son seguramente de influencia, ya que este pueblo colonizó a la isla de Rodas.

Los griegos fueron grandes comerciantes y centralizaron a su alrededor la actividad comercial de las regiones que constituían el mundo antiguo; sin embargo no dejaron huella que pueda aprovecharse para reconstruir un derecho mercantil distinto del derecho civil.

A los comerciantes como a los no comerciantes, los jueces griegos aplicaron las mismas reglas del derecho privado.

Sin embargo, se reconoce que la institución mercantil, relacionada con el comercio marítimo *Nauticum Foenus* (5) se debe a ellos, toda vez que se relata que hombres de Atenas, se prestaron a un comerciante que deberían fletar un navío para comprar trigo en Sicilia, - habiéndose establecido en el contrato que si el viaje llegaba a buen término y la mercancía sana y salva se pagaría un fuerte interés, --

(4) Vázquez del Mercado Oscar, Contratos Mercantiles, p. 3

(5) Vázquez del Mercado Oscar, Op cit, p. 4

pero si era lo contrario, esto es, que fracasara la operación de -- traslado de la mercancía y no se obtenía, por lo tanto el beneficio, es pero, la suma prestada no se reintegraría.

Los griegos realizaban un intenso comercio interno e internacio- nal, y había entre ellos comerciantes especializados en la banca, co- mo era los trapecistas.

Los griegos inventaron el préstamo a la gruesa, llamado nauti- cum foenus, que consistía en que el prestamista otorgaba créditos a un naviero exportador, es esta una institución antecedente de nues- tro moderno contrato de seguro.

En los siglos de Roma el derecho para ejercer el comercio apare- ce como una facultad de los ciudadanos romanos y extranjeros que lle- gaban a Roma o que ahí se domiciliaban, en las relaciones de los ex- tranjeros y ciudadanos aplicaron normas comunes que vendrían a cons- tituir una forma de derecho internacional, formando el jus gentium, - que era el conjunto de normas que los romanos tenían en común con -- los demás pueblos de la antigüedad.

El Jus gentium regulaba las relaciones económicas y comerciales entre los pueblos mediterráneos. (6)

Los romanos no hicieron distinción entre el derecho civil y dere

(6) Vázquez del Mercado Oscar, Op. cit., p. 5

cho mercantil.

Roma fue un centro de gran actividad comercial, con una gran población, no surgió propiamente un derecho para el comerciante, quizá por el desprecio que tenían los romanos para adaptarse a las exigencias del tráfico mercantil o por las facultades legislativas que el pretor tenía, por las que podía adecuar las instituciones jurídicas a las necesidades de la vida.

No se reconoció un derecho particular aplicable a los comerciantes, ni un derecho que reglamentara los actos jurídicos de carácter comercial.

De las instituciones romanas referentes a el comercio tenemos:

a) La actio institoria, que ignora la representación, los terceros que hubieren efectuado una operación de comercio con un esclavo a un hijo de familia, podían exigir directamente el pago al amo o al pater familias. (7)

b) La nauticum foenus que regula el préstamo a la gruesa, esto es un capitalista o un banquero, prestaba fondo a un comerciantes y estipulaba un fuerte interés si el navio llegaba a su puerto de destino, en caso contrario, perdería capital e interés. (8)

c) La Ley Rhodia de iactu, también reglamentó el derecho romano.

(7) Vázquez del Mercado Oscar, Op. cit., p. 5

(8) Ibid.

También encontramos el origen de la actividad, pues los banqueros tenfan obligación de llevar determinados libros.

Las operaciones de cambio tuvieron un gran desarrollo debido al hecho de la concurrencia al mercado romano de los comerciantes de -- otras regiones quienes requerfan convertir sus monedas en monedas romanas. (9)

Además los romanos introdujeron mejores vehículos, dependía del viaje y el transporte.

Aunque los romanos tuvieron muchos conocimientos prácticos no sabían cómo construir un carro de cuatro ruedas con un eje delantero giratorio que permitiése tomar curvas cerradas.

Quizá los bárbaros, enemigos de los romanos, fuesen los primeros en construir tal carro articulado.

A medida que crecía el número de vehículos con ruedas, los hombres se veían obligados a construir mejores caminos.

Las mayores de todas las carreteras primitivas fueron, sin dudas de Roma.

Los ejércitos y el comercio flufan a lo largo de este gigantesco sistema para proteger y enriquecer el imperio.

(9) Vázquez del Mercado Oscar, Op. cit., p. 5

B. EPOCA CODIFICADORA.

A partir de la caída del Imperio Romano de Occidente, es decir, - en el siglo V, año 476 y a consecuencia de las invasiones de los bárbaros, el mundo romano se ve perturbado en su actividad comercial, -- pues el comercio se reduce tan sólo a intercambios entre las personas de un mismo lugar, es decir, de un mismo centro urbano o de una población rural, personas que se concentran únicamente a tratar de satisfacer sus propias necesidades.

Esta situación subsiste hasta el siglo XI, cuando la actividad comercial resurge y las poblaciones comienzan nuevamente a realizar transacciones comerciales que trascienden sus fronteras desarrollándose a tal grado el comercio que surge para su época, grandes centros industriales y comerciales, primeramente a las ciudades italianas y particularmente las ciudades porteñas Genova, Venecia, Amali, etc.

La ciudad de Florencia se desarrolló a tal grado de convertirse en un próspero centro para la industrias del cuero y de la lana.

Milan y Bolonia, se convierten en grandes centros industriales.

Se desarrolla el comercio en otros países de Europa (Bélgica), - en las ciudades de Bruselas, Brujas y Amberes, en Holanda, en la ciudad de Amsterdam, donde la actividad comercial se desarrolla en grande.

En Francia, en la ciudad de Barcelona, Sevilla, Burgos y Bilbao.

El comercio florece y, por consiguiente las disposiciones que lo regulan se multiplican, dando lugar al surgimiento de un derecho mercantil propio de la época.

El comercio practicado en estas ciudades toma enorme auge instituyendo corporaciones de comerciantes, quienes gracias a su riqueza tienen poder político y económico.

Al frente de estas corporaciones se encontraban personas a quienes se les denominaba cónsules, creándose tribunales donde se ventilan controversias de los comerciantes.

Las corporaciones a través de sus tribunales dictan resoluciones en la materia de comercio, resoluciones que van compilándose y forman un cuerpo de leyes y reglamentos a los que se les dá formando el nombre de estatutos.

En los estatutos encontramos reglas de derecho comercial que se practicaban en determinadas plazas que van a servir más tarde como base para la elaboración del derecho mercantil.

La característica principal del comercio en la Edad Media fué su internacionalidad, debido a las relaciones entre los centros comerciales y su frecuencia originó que surgiera un derecho especial para regularlas, común a todos los pueblos de Europa Occidental (el jus mercatorum o derecho de los comerciantes).

Derecho que sirve para varios países de Europa, como Francia, Italia y España.

En esta época tres fenómenos históricos influyeron en el desarrollo del comercio y por ende, en el del derecho mercantil.

Fueron las cruzadas, las ferias de Occidente y la participación de la Iglesia.

Las cruzadas, cuya finalidad fue un movimiento de fe para liberar el Sepulcro de Cristo, suscitaron constantemente relaciones entre el Occidente y Oriente del Mediterráneo.

Era necesaria asegurar a los ejércitos que marchaban hacia el Oriente los medios de subsistencia, personales y militares, por lo que estableció una corriente comercial entre los cristianos y la tierra santa de los de Occidente.

El impulso que dio el comercio por las cruzadas originó a su vez, y por la inseguridad en el transporte, las ferias.

La comunicación por tierra era sumamente difícil y con muchos riesgos lo que orilló a los comerciantes a agruparse para trasladarse de un lugar a otro.

Los comerciantes de diversos puntos se reunían en una ciudad determinada y en fechas fijas con anticipación para realizar el comercio.

En esa forma nacieron las ferias de Occidente⁽¹⁰⁾ que, alentadas

(10) En este caso la palabra feria significa lugar de reunión de los comerciantes bastante importante conocido también como mercado.

por los señores de la localidad, iban a originar grandes centros comerciales.

Entre las principales de ellas fueron las de Lyon en Francia y Brujas en Bélgica.

En estas ferias se elabora un derecho especial (Jus nundinarum).

Este es el derecho de las ferias se caracteriza por dos elementos que a la postre constituyen la base del derecho comercial moderno.

Por una parte la rapidez de las operaciones y por otra el fortalecimiento del crédito, las mercancías que se llevaban a las ferias era necesaria que se vendieran lo más pronto posible, por una parte y por la otra, si el deudor comprador requería de crédito, se le otorgaba en la inteligencia que si resultaba insolvente era fuertemente castigado.

Es así como en las ferias nace la institución de la quiebra, igualmente en las ferias nace la letra de cambio.

En un principio el derecho de las ferias, jus nundinarum, se aplicaba solamente en las relaciones celebradas en las ferias, pero el derecho llegó a tener tal reputación que se extendió su aplicación a todas las operaciones comerciales y en gran número de contratos de la Edad Media, se estipulaban 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 viene a complementarse el jus mercatarum.

Los estatutos de la Edad Media influyeron grandemente en el desarrollo del derecho mercantil.

Los estatutos se formaban por las compilaciones de las sentencias dictadas por los consules de los tribunales de las corporaciones (11).

Eran 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 fundamentales.

1) El consulado del Mar, reglas que eran aplicables en los pueblos mediterráneos, por los consulares de las corporaciones. 2) Los juicios o roles de Olerón, que se consideran del siglo XIV y que consistían en la compilación de sentencias dictadas por los tribunales de la isla de Olerón. 3) 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 eran verdaderas normas de derecho que regulaban las operaciones comerciales, su aplicación y aceptaron como obligatorias a pesar de no haberse en un principio sancionado por el poder público.

(11) Vázquez del Mercado Oscar, Op. cit., p. 9

Ahora bien la reglamentación del comercio en la época colonial, - sufrió una profunda transformación derivada, por una parte, de la imposición que los conquistadores hicieron de un sistema, hábitos y convenciones; y por la otra del aumento en el tráfico que sobrevino como consecuencia de la apertura de un comercio trasmarino.

Acorde con las ideas económicas mercantiles bullonistas que imponían, España, en su comercio con América, surgió una política dirigida y de monopolio; pero además estableció una protección en favor de los comerciantes en atención a su origen a consecuencia trajo un complicadísimo sistema comercial.

En la Nueva España el comercio que mayor significación alcanzó - fué el externo, en el cual jugó un papel fundamental la casa de contratación de Sevilla cada vez que fué el órgano a través del cual se realizó la casi totalidad del comercio americano durante la colonia - la casa de contratación de Sevilla nace el 10 de enero de 1503, como una factoría particular de los reyes católicos, cuyo objeto particular era la salvación y administración de la participación que a ellos les correspondía, como consecuencia de la personal aportación patrimonial que hicieron para el descubrimiento del Nuevo Mundo y de la reserva que en su favor pactaron con Colón respecto a la explotación - del comercio indiano.

Lo difícil de dicho comercio transformaron tal factoría, convirtiéndola con el tiempo, en una especie de ministerio para el comercio con América, que controló y monopolizó toda actividad referente a él.

con numerosas y amplias facultades administrativas, legislativas y judiciales.

Salvaguada de los intereses particulares de los Reyes, recibió atribuciones para armar las embarcaciones; planear y autorizar las expediciones y flotas que partían para América; regular la emigración de españoles que deseaban trasladarse a las colonias, otorgar permisos para ejercer el comercio con las Indias; vigilar y reglamentar el tráfico trasmarino de todas las mercancías, imponer y recabar los impuestos y derechos que el tráfico originaba; planear y construir en la colonias caminos y demás obras inherentes; conocer y resolver de las controversias surgidas entre los comerciantes y las violaciones a los reglamentos y disposiciones emitidas para el comercio americano; etc.

Constituída la casa de contratación, como aumentaron en forma considerable los juicios entre comerciantes por disposición de Carlos V de 23 de agosto de 1543, se constituyó un nuevo consulado dependiente de dicha casa, con el nombre de Universidad de Cargadores de Indias, el cual conoció de las controversias surgidas con motivo de las operaciones comerciales con América.

El consulado o universidad de cargadores de las indias, tenía jurisdicción para conocer de todas las diferencias y pleitos que se ofrecieron sobre cosas tocantes y dependientes a las mercaderías que se llevaron o enviren a las Indias y se trajeren a ellas, y en de navíos y factorías que los dichos mercaderes y mercaderías de las indias.

El procedimiento a seguir en caso de controversia era simple.

El tribunal, designado por los propios comerciantes o cargadores en forma democrática indirecta se encontraban a cargo de un prior y dos cónsules, también comerciantes, que en forma sumaria, es decir, breve y carente de formalidades, resolvía los asuntos de su competencia.

El monopolio comercial en favor de la casa de contratación de Sevilla, dura aproximadamente tres siglos toda vez que fué suprimido por el real decreto del 18 de junio de 1790, aunque con anterioridad había perdido atribuciones y autoridad, debido a modificaciones al monopolio que se introjeron como consecuencia del otorgamiento de autorizaciones concebidas a otros organismos para despachar registro a algunos puertos de América de la habilitación de otros puertos españoles para la realización del comercio indiano y de la aparición de la llamada pragmática del comercio libre dada por Carlos III el 12 de octubre de 1778, que abolió el sistema de flotas que había regido para el comercio entre España y sus colonias, con respecto a el comercio interno de la Nueva España, éste estuvo regulado por las disposiciones contenidas en las Ordenanzas del consulado de México y, supletoriamente por las ordenanzas de los consulados de Sevilla, Burgos y principalmente de Bilbao. (12)

(12) Vázquez Arminio Fernando, Derecho Mercantil Historia, p. 114.

El Consulado de México se constituyó en virtud de real cédula de Felipe II, firmado en Martín Muñoz de 15 de junio de 1592. (13)

El Consulado de México, de hecho, se rigió por lo dispuesto en las Ordenanzas de Burgos y Sevilla.

Según el texto original de las Ordenanzas del consulado debía de llamarse "Universidad de Mercaderes de esta ciudad de México y Nueva España y sus provincias de Nuevo Reyno de Galicia, Nueva Vizcaya".

De acuerdo con el contenido de dichas ordenanzas las funciones principales del consulado eran judiciales, aunque también se le atribuyen de carácter administrativo.

El consulado tuvo facultades de diversa índole, realizo obras materiales de consideración entre las cuales destacan la construcción del camino carretero de México a Veracruz, con paso por Orizaba y Córdoba.

En el texto de las Ordenanzas no se encuentra mención concreta que determine la jurisdicción del consulado aunque conocía de los negocios que se planteaba con respecto de los que tratan en la "Ciudad de México e Nueva España y sus provincias del nuevo reyno de Galicia, Nueva Vizcaya, Guatemala, Yucatán y Soconusco, así como en los Reynos de Castilla y Perú".

(13) Vázquez Arminio Fernando, Op. cit., p. 14

La jurisdicción y competencia del Consulado de México se ejerció dentro de los territorios indicados con las limitaciones establecidas en el acto de visita del consejo real de 19 de junio de 1603, sobre los mercaderes en asuntos de su comercio o relacionados con él sin que pudiera extender su competencia a pleitos y diferencias entre civiles y entre mercaderes por asuntos ajenos al tráfico mercantil, en caso de controversia entre un mercader y un civil con motivo de un negocio comercial, si el mercader era el demandado conocía del juicio el tribunal consular y en caso inverso, si el mercader era -- quien ~~demanda~~ ^{demandaba}, la resolución era la competencia de la justicia ordinaria.

La Constitución del consulado y el procedimiento a seguir en caso de controversia, eran caso idénticas a los adoptados por el consulado dependiente de la casa de contratación de Sevilla.

El tribunal lo integraba un prior y dos cónsules, todos ellos -- comerciantes, designados en forma indirecta por comerciantes.

Sin embargo la práctica, cuando menos lo aceptado en la última parte del siglo XVIII, fué que a falta de disposición en las ordenanzas del consulado de México, se aplicarón las Ordenanzas de Bilbao.

La aplicación de las Ordenanzas de Bilbao resulta lógico, toda vez que constituyó la reglamentación sobre la materia más completa -- y avanzada, que contenía no solamente la organización del consulado -- y la forma de tramitar los juicios mercantiles, sino también una --

regulación del derecho mercantil sustantivo, tanto terrestre como marítimo que vino a llenar lagunas e introducir modificaciones y novedades en las ordenanzas mercantiles vigentes en toda España y llegó a convertirse por razón de la costumbre, jurisprudencia y el reconocimiento parcial de algunas otras normas en la ley general de la monarquía.

Ante este estado de cosas resultó también natural que se aplicaran en la Nueva España.

En cuanto a las Ordenanzas de Bilbao, diremos que constan de veintinueve capítulos que contienen setecientos veintitres artículos o números.

Los ocho primeros capítulos se refieren a las organizaciones y regímenes del consulado y su aplicación tenía lugar a falta de disposición contenida en las Ordenanzas del Consulado de México.

Los restantes veintiún capítulos se refieren a derecho sustantivo y por no estar éste reglamentado en las ordenanzas del Consulado de México, tenían plena aplicación, en ellos se contienen disposiciones sobre los mercaderes y sus libros.

Los consulados de Veracruz, Guadalaajara y Puebla, la aparición pragmática del comercio libre de 1778, fué sumamente benéfica para el comercio entre España y sus colonias incrementándose en de Nueva España en forma por demás considerable.

Debido a ello y a los inconvenientes que ocasionaba el que el -- tribunal se encontraba ubicado en la ciudad de México en un lugar a -- menudo distante del domicilio de los litigantes, los comerciantes de Veracruz y Nueva Galicia iniciaron sendas gestiones en los años de -- 1789 y 1791 para la elección de consulados en las ciudades de Vera-- cruz y Guadalajara.

Lo que constituía propiamente el tribunal de estos consulados - encargados de administrar justicia, sólo se componía del pretor y - dos cónsules, y conocerán privativamente de todos los pleitos y dife-- rencias que ocurran entre comerciantes o mercaderes, y demás de que-- conocen y deben conocer el Consulado de Bilbao conforme a sus orde-- nanzas las cuales han de servir de regla a este nuevo tribunal.

En la época del México Independiente el Derecho Mercantil en--- frentó la imposibilidad material y lo irracional que resultaba susti-- tuir el sistema, continuaron vigentes las disposiciones para la Nue-- va España, las cuales fueron reemplazadas paulatinamente por los Go-- biernos Nacionales con el devenir de los años.

Sin embargo, apenas constituida la Soberana Junta Provisional - Governativa, nombró comisiones para la elaboración de proyectos de - leyes para los ramos militares, de hacienda y educación, así como de códigos civil, criminal y de un código de comercio, minería, agricul-- tura y artes.

Las vicisitudes políticas que se suceden impidieron la elabora---

ción de los proyectos y de los respectivos códigos de tal manera que en materia procesal mercantil siguieron aplicándose las ordenanzas y disposiciones hasta que el Soberano congreso General Constituyente, ordenó la supresión de dichos Consulados.

Posteriormente Antonio López de Santa Ana, como presidente provisional de la República, expidió "decreto sobre la organización de las juntas de fomento y tribunales mercantiles".

De acuerdo con el texto de este decreto, se ingirían "juntas de fomento del comercio y tribunales encargados de la administración de justicia en los negocios mercantiles."

Para que pudiera erigirse un tribunal mercantil es una plaza interior, se precisaba una población de por lo menos quince mil habitantes, que tuvieran un tráfico activo y un número de comerciantes.

Según decreto de 1° de julio de 1842, por regla general la jurisdicción de los tribunales mercantiles se entiende únicamente al territorio todo en que la ejercen los jueces civiles de primera instancia que residen en el mismo lugar.

De acuerdo con las ideas que imperaban en la época la determinación de la competencia era exclusivamente objetiva, toda vez que se refutaban como negocios mercantiles, las compras y permutas de frutas y mercancías hechas con propósito de lucro quedando excluidas las que no se hicieron con tal fin.

Respecto a la forma de transitar los juicios implícitamente se

reconocería una vía común y ordinaria y la ejecutiva.

A todo juicio procedía un acto conciliatorio y de no lograrse el acuerdo, se iniciaba la contienda, que era de tramitación escrita en los negocios superiores a quinientos pesos.

Presentada la demanda era contestada por el reo previéndose la posibilidad de una audiencia a fin de complementar o precisar la litis; también se establecía un período probatorio si el negocio lo ameritaba, publicación de probanzas y alegatos después de lo cual se dictaba sentencia.

La sentencia causaba ejecutoria en negocios inferiores a quinientos pesos, y en los superiores causando ejecutoria la sentencia que dictara éste siempre, que el negocio no excediera de dos mil; pasando de esta última cifra, si la sentencia de vista no era conformidad con la primera instancia, había lugar a la súplica, de las segundas y terceras instancias conocían la Suprema Corte de Justicia, en el D.F., y territorios y los tribunales superiores, en los Estados.

Después de consumada la independencia, continuaron aplicándose las ordenanzas de Bilbao.

El Código de Comercio de 1854, nuestro primer código de comercio fué promulgado el 16 de mayo d3 1854 por el entonces presidente de la República, Antonio López de Santa Ana, en uso de las facultades que "La Nación le confirió, de gobernar libremente mientras se

reunía un congreso extraordinario que expidiera una nueva Constitución*.

La paternidad de este código se atribuye a Teodosio Lares, Ministro de Justicia, Negocios Eclesiásticos e Instrucción Pública -- del régimen, y tuvo como modelos principales el Código de Comercio Español de 1829 o código de Sainz, las ordenanzas de Bilbao y el decreto de organización de las juntas de fomento y tribunales mercantiles. (14)

Su contenido lo componen 1091 artículos distribuidos en cinco libros, denominados respectivamente: De los comerciantes y agentes de fomento, del comercio terrestre, del comercio marítimo, de las quiebras y de la administración de justicia en los negocios de comercio.

En cuanto a los tribunales mercantiles se disponía que se estableciera en la capital de la República, en los puertos habitados -- para el comercio extranjeros y en las plazas interiores que tuvieran un movimiento mercantil bastante, a juicio del Supremo Gobierno, por otra parte y aunque el código no lo dice expresamente se infiere que tenía aplicación en todo el país.

Lo que se encontraba en concordancia con el sistema político centralista vigente en la época de su promulgación y en la declaración contenida en las bases para la administración de la República

(14) Vázquez Arminio Fernando, Op. cit., p. 135.

hasta la promulgación de la Constitución, de 23 de abril de 1853.

Ahora bien sin duda alguna la aparición de este código significó un enorme adelanto legislativo, no sólo porque reunió en un único cuerpo las disposiciones aplicables a la materia mercantil, sino también porque sistematizó, revisó y autorizó las instituciones reglamentadas, apegándose a la técnica objetiva que imperaba en la -- época y consideraba como la más adelantada.

El Código de Comercio de 1854 tuvo una existencia azarosa, pues a menos de dos años de su promulgación, los acontecimientos políticos produjeron, de hecho, su abrogación.

Así Ignacio Comonfort, en su carácter de Presidente declaró el 29 de septiembre de 1856, a través del Ministerio de Justicia, se derogó el referido código y que en materia comercial deben regir -- en toda la República las leyes anteriores al año de 1853.

Como consecuencia de lo anterior, recobraron vigencia las Ordenanzas de Bilbao y su aplicación se encomendó a los tribunales comunes.

En el año de 1863 según decreto expedido el 15 de junio por la regencia del imperio se restableció la vigencia del Congreso de Comercio de 1854.

El Gobierno de la República consideró que el Código de Comercio de 1854, emanado del contralismo era inadecuado para el sistema

federal que regía en el país, por lo que el 30 de agosto de 1867 ordenó se formara una comisión encargada de formular las bases generales de la legislación mercantil y de reformar el código de comercio o de formular uno nuevo para el Distrito y Territorios de Baja California, comisión que se integró por los licenciados: José María Barrros y Alfredo Chavero, aparece nuestro segundo código de comercio, que fué promulgado por el Ejecutivo el 15 de abril de 1884 y aprobado por el Congreso de la Unión de 31 de mayo de 1884.

El código se estructuró siguiendo en lo general de división común en los códigos de su especie, y está integrado por 1614 artículos distribuidos en un título preliminar y sus libros.

Por otra parte, el código de 1884 resulta superior al código de 1854, no sólo porque su lenguaje es más claro y preciso, sino también porque sus normas son más concurrentes y completas y regularon instituciones, contratos y actividades poco conocidas en nuestro medio o que no se encontraba anteriormente reglamentados.

En oposición a estos adelantos lo consideramos un retroceso del código de 1884 en relación con el de 1854 fué el tratamiento que dió a los juicios mercantiles.

Indudablemente que al considerarse constitucionalmente a la materia mercantil como federal, el legislador de 1884 se encontró en la disyuntiva de emitir una ley especial de enjuiciamiento mercantil aplicable a toda la República.

La aplicación práctica del sistema adoptado por el código de -- 1854 produjo múltiples dificultades.

El código de comercio de 1884 no tuvo buena acogida, por todo - lo que parece al decir de José María Gamboa, por la prevención con- que suelen verse toda obra nueva por los principios monopolísticos - que en materia de instituciones bancarias se adoptaron, por el hecho de que las disposiciones en materia de sociedades dejaron mucho que_ desear.

El caso es, que la opinión pública se decidió resueltamente por_ que se modificase el código de comercio de 1884.

Ante este estado de cosas, el 4 de junio de 1887, el Congreso - autorizó al Ejecutivo para reformar total o parcialmente el Código - y el 21 de julio de dicho año el presidente de la República nombró - una comisión compuesta de tres vocales y un secretario, cargos que - ocuparon los señores licenciados: Joaquín T. Cassaus, José María Gam_ boa, José de Jesús Cuevas y Roberto Nuñez. (15)

La urgencia de las reformas en determinados puntos hizo que la_ comisión se encargará preferentemente del estudio de ellos y así --- redactaron un proyecto de reformas en materia de sociedades.

El proyecto se transforme en la Ley de Sociedades Anónimas, y - fue expedida por el Ejecutivo el 11 de abril de 1888.

(15) Vázquez Arminio Fernando, Op. cit., p. 148

Independientemente de la anterior forma, los trabajos de la comisión prosiguieron y culminaron con un proyecto de código.

Así nació nuestro tercer código de comercio, el cual fué expedido el 15 de septiembre de 1889 por el entonces presidente de la República Porfirio Díaz.

Originariamente el código lo integraron 1500 artículos distribuidos en cinco libros institucionales o institulados títulos preliminar y de los comerciantes; el comercio terrestre, el comercio marítimo, de las quiebras y los juicios mercantiles.

Este código sigue también la idea que implantará el código de comercio de Napoleón, de delimitar la materia mercantil mediante una enumeración de actos refutados como de comercio.

El código de 1889 es absolutamente objetivo, pues no obstante que considera como mercantiles las obligaciones de los comerciantes y las contraigan entre ellos o entre banqueros esta consideración no opera cuando se trata obligaciones nacidas de acto de naturaleza esencialmente civil o de una causa extraña al comercio.

Con respecto a los juicios mercantiles, el código de 1884 volvió al sistema del código de comercio de 1854, es decir, estableció una tramitación especial para los juicios mercantiles, aunque dispuso que, a falta de disposiciones o convenio de las partes, se aplicara la ley de procedimientos locales.

C. EPOCA DE LEYES MERCANTILES ESPECIALES

Posteriormente en la época moderna es Italia donde arranca el impulso a la ciencia del derecho mercantil y de ahí que los Estados Nacionales comienzan a disciplinar el derecho mercantil a través de ordenanzas dictadas para encauzar y proteger el comercio, merecen una distinción especial las de Francia por el mismo Luis XIV y Juan Baustista Colbert.

La importancia del código francés, por lo que se refieren a su influencia estriba en una gran cantidad de países siguieron muy de cerca su contenido para redactar sus propios códigos.

Entre estos países se encuentra a España e Italia cuya legislación mercantil influyó considerablemente en nuestros códigos.

Desde nuestro primer código de comercio de 1854, pasando por el de 1884 al actual de 1889 quien sus redactores tuvieron a la vista el código de Napoleón.

Es a partir del siglo XIX y con el surgimiento de las grandes empresas de transporte mundial donde aparece una tendencia universal a las reglamentaciones uniformes internacionales por medio de tratados entre los diferentes estados.

Así encontramos que en México múltiples disposiciones sobre transporte fueron refundidas en la Ley de Vías Generales de Comuni-

cación, cuya última redacción está contenida, en la ley de 30 de -
diciembre de 1939, publicada en el Diario Oficial de 19 de febrero -
de 1940, aunque después ha sido objeto de diversas modificaciones.

Esta ley debe de considerarse como un auténtico código de trans-
porte por su extensión y por su contenido, reafirma esta conclusión
el artículo 4 de la Ley citada que dice que las controversias que -
se susciten sobre interpretaciones y cumplimiento de las concesio-
nes y toda clase de contratos relacionados con las vías generales -
de comunicación y medios de transporte, se decidieran:

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

II.- Por esta ley sus reglamentos y derivadas o leyes especia-
les;

III.- A falta de disposiciones de esta legislación, por los pre-
ceptos del código de comercio;

IV.- En defecto de unos y otros por los preceptos de los cõdi-
gos civiles del D.F., y Federal de Procedimientos Civiles.

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

Este artículo es fundamental puesto que enumera e indica el or

den de las fuentes legislativas teniendo aplicación a los contratos que se realizan con ocasión de transportes efectuados sobre vías generales de comunicación.

Así el comercio ha impulsado el progreso de las ciencias, de la técnica, del pensamiento humano y la justicia social, donde el transporte constituye uno de los subsectores de mayor importancia en la sociedad humana moderna y desempeñando la producción, distribución y consumo; ello es debido, a que las materias primas se encuentran en zonas lejanas de los centros de producción y estas a su vez, se hallan distantes de los consumidores, lo que ha generado cambios importantes en el funcionamiento del transporte nacional de carga.

Los cambios implican retos y oportunidades para la modernización del transporte en el México moderno.

CAPITULO II

LOS CONTRATOS MERCANTILES

CAPITULO SEGUNDO

II LOS CONTRATOS MERCANTILES

A. FUENTES DE LAS OBLIGACIONES MERCANTILES

Primeramente para entender las fuentes del Derecho Mercantil - comprendemos que es fuente, por fuente según Dupasquier es el sitio de donde ha salido de las profundidades de la vida social a la superficie del derecho. (16)

En la terminología jurídica de la palabra fuente encontramos - que tiene tres acepciones: se habla de fuentes formales, reales e - históricas.

Entendiendo como fuentes formales al proceso histórico de manifestación de las normas jurídicas; son aquellos procedimientos mediante los cuales se concreta la regla jurídica y se señala su forma obligatoria, en otras palabras son los modos por los cuales se nos hacen palpables las normas jurídicas; se trata de los medios para conocer el derecho.

Como fuentes reales entendemos el conjunto de razones determinantes del contenido de las normas jurídicas; esto es las razones o causas que impulsaron a el legislador a darles vida.

Son los motivos de conveniencia social tomados en cuenta por -

(16) Tena Castellano Fernando, Lineamientos de Derecho Penal, p. 5.

el legislador en un momento histórico dado y en un determinado lugar constituye la materia misma de la ley.

Y como fuentes históricas a los medios materiales que nos permiten conocer el derecho, vigente en el pasado y consiste en los libros, documentos, etc., siempre que tengan en texto una ley.

Conforme a nuestro sistema jurídico, son fuentes de las obligaciones mercantiles; la costumbres, el contrato, la ley, la declaración unilateral de voluntad, el enriquecimiento ilegítimo, la gestión de negocios, el acto ilícito y la jurisprudencia.

Desde el punto de vista el Licenciado de Pina considera como fuentes indiscutibles del derecho mercantil a la ley y los usos o costumbres mercantiles.

También puede hablarse en cierta forma de la jurisprudencia como fuentes del derecho. (17)

En otra opinión el Licenciado Ignacio Carrillo Zalce, al hablar de las fuentes del derecho mercantil establece:

1.- Las fuentes formales (la ley, porque es la verdadera fuente es el acto legislativo).

2.- Las fuentes materiales (considera en este grupo a la jurisprudencia en algunos aspectos; a la costumbre y el uso; a la doctrina

(17) Clemente Soto Alvarez, Prontuario de Derecho Mercantil, p. 21.

na jurídica; a la equidad y a las leyes extranjeras)

3.- Fuentes de información (considera como tales aquellas mediante las cuales podemos enterarnos del derecho vigente en un sitio y época determinados, por ejemplo, el diario oficial de la federación, la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia que se da a conocer a través del semanario judicial de la federación. (18)

Ahora que conocemos cuales son las fuentes formales del derecho mercantil estudiémoslas:

Primeramente a la costumbre.

Entendiendo que la costumbre es el modo originario de manifestación de la voluntad social.

Por lo que se refiere al derecho mercantil, cabe decir que es un derecho de formación eminentemente consuetudinario, ya que gran parte de sus formas encuentran su origen en los usos comerciales.

Hasta la época de las grandes codificaciones la costumbre tuvo un papel preponderante en la reglamentación de las relaciones humanas y esto es especialmente cierto por cuanto se refiere al comercio.

La costumbre es la norma creada e impuesta por el uso social.

(18) Zalce Carrillo Ignacio, Apuntes de Derecho Mercantil.

En cuanto a fuente del derecho comprende normas jurídicas que no han sido promulgadas por los legisladores ni expuestas por los jueces de formación jurídica, sino que han surgido de la opinión popular.

Con relación al derecho mercantil se ha dicho que la costumbre es un producto espontáneo de las necesidades del comercio.

Las normas consuetudinarias se manifiestan por la repetición constante de ciertos actos, acompañada de un sentido de obligatoriedad.

La repetición constante y suficiente de un determinado proceder es el elemento objetivo de la costumbre.

Nuestra legislación mercantil hace referencia frecuentemente a la aplicación de normas consuetudinarias.

Así, el código de comercio vigente establece esa aplicación en sus artículos 280 y 1132 fracción V, que se refiere a la costumbre y 304 y 333, que se refiere a los usos.

En general debe, considerarse, a la costumbre como fuente del derecho mercantil en México, cuando alguna norma legal, establezca expresamente su aplicación a determinada materia o cuando se refiera a alguna materia no regulada por la ley mercantil.

En los demás casos en que la ley mercantil no establezca expre-

samente la aplicación de la costumbre, y a falta de disposición expresa será aplicable el derecho común, tal como lo previene con toda claridad el artículo 2 del código de comercio.

En todo caso no debe admitirse la aplicación de costumbres a -- disposiciones expresas en la ley ni las que se fundan en actos ilícitos o contrarios a los principios de orden públicos.

Teniendo además la clasificación y jerarquía de los usos y costumbres mercantiles, así desde el punto de vista de su ámbito espacial de vigilancia los usos mercantiles pueden clasificarse en: nacionales y regionales, esto es los comunes a todo un país o región y locales áquellos propios de una determinada plaza.

Por el ámbito material de su vigencia podemos clasificar a los usos en general -propios de toda la actividad mercantil- y especiales, que se refieren a una clase particular de actividad mercantil.

Así la costumbre en el contrato de transporte esta expresado en el artículo 2661 donde se va a regir por la costumbre como norma supletoria.

Otra fuente de las obligaciones mercantiles es el contrato que es considerado como la fuente más perfecta de obligaciones porque supone la existencia de dos voluntades para obligarse toda vez que se define como un convenio en virtud del cual se otorga o transmiten -- obligaciones y derechos.

Encontrando el mismo sentido en la definición de Colin y Capitant donde dice que el contrato o convenio es un acuerdo de dos o - varias voluntades en vista de producir efectos jurídicos. (19)

En el contrato se observa la existencia del principio de la autonomía de la voluntad, que se entiende, según la teoría clásica, - como un acuerdo de las libres voluntades de los contratantes.

La noción de libertad individual se expresa habitualmente diciendo que todo lo no está prohibido está permitido.

Esto es lo que en el dominio del derecho se llama el principio de la autonomía de la voluntad.

De acuerdo con el principio de la autonomía de la voluntad, -- las partes son libres para celebrar o no celebrar contratos, y al - celebrarlos obran libremente y sobre un pie de igualdad poniendose_ de acuerdo unos contratantes con otros, fijando los términos del -- contrato, determinando su objetivo, sin más limitaciones que el orden público.

Esta limitación se encuentra consignada en términos generales_ en el artículo 6 del Código Napoleónico y en el artículo 6 del código de 1928, según el cual: La voluntad de obligaciones de los particulares no puede eximir de la observancia de la ley, ni alterarla o modificarlo.

(19) Borja Soriano Manuel, Teoría General de las Obligaciones p 110

Actualmente el principio de la autonomía de la voluntad no ha desaparecido sino que sigue siendo la base del derecho moderno en materia de contratos, pero esa autonomía está ya considerablemente debilitada, pues cada vez la ley impone mayor número de limitaciones a la libertad contractual, la libertad es menor.

Así el contrato es el instrumento característico de la colaboración voluntaria que constituye la base de nuestra vida moderna -- siendo fuente del derecho mercantil porque algunos contratos revis- ten este efecto dependiendo de los sujetos que lo celebran y de su naturaleza.

La ley es evidentemente una fuente importantísima de obligaciones, hasta el punto se ha llegado a decir que es la fuente única, -- puesto que todas las demás consideradas como tales sólo revisten este carácter porque la ley determina que lo sean.

Es evidente que cuando se señala a la ley como fuente de las obligaciones se comprende en el concepto de ley a todo el conjunto normativo que integra el derecho positivo nacional.

En el derecho comercial la fuente por excelencia es la legislación mercantil.

Una ley tiene carácter mercantil no sólo cuando el legislador se lo ha dado explícitamente, sino también cuando recaé sobre la materia que la propia ley, o por otra diversa, ha sido declarada --

comercial.

Por lo mismo debe refutarse que forma parte de la legislación mercantil aquellos preceptos que, incluidos en una ley que en general no tiene carácter mercantil, delimitan o regulan directamente materia comercial.

Dekkers ha escrito tratado que las obligaciones tienen su origen en la ley. (20)

Así por ley mercantil debemos entender la norma emanada de los órganos del Estado, destinada a regular la materia mercantil.

Al afirmar que la ley es fuente del derecho mercantil, no nos referimos solamente a nuestro código de comercio vigente, sino también a todas las demás leyes mercantiles especiales que lo complementan y que regulan la materia mercantil en su conjunto.

Así pues, es fuente del derecho mercantil mexicano el código de comercio de 15 de septiembre de 1889, y en vigor desde el 1° de enero de 1890.

Las normas mercantiles principales, además de las contenidas en el código de comercio son:

(20) Rafael de Pina, Derecho Civil Mexicano, p. 77

- A) Reglamento del Registro de Comercio;
- B) Ley de Sociedades Mercantiles;
- C) Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito;
- D) Ley sobre el contrato de seguro;
- E) Ley Federal de Instituciones de Fianzas;
- F) Ley de Quiebras y Suspensión de Pagos;
- G) Ley de Navegación y Comercio Marítimo;
- H) Ley de Inversiones y Marcas;
- I) Ley para promover la inversión Extranjera, y
- J) Ley Federal de Protección a el Consumidor.

Otras fuentes de las obligaciones es la declaración unilateral - de la voluntad.

Como el código civil para el Distrito Federal, la ha establecido como tal.

El legislador mexicano hubiera hecho mal en negar a la voluntad - unilateral el valor de fuente de las obligaciones, pues si hubiera -- procedido de esa manera habría cerrado los ojos a nuestra realidad - social donde esta voluntad era reconocida como fuente de obligacio--- nes, antes de haberlo sido expresamente por la vía legislativa.

Como expresiones unilaterales de la voluntad, tenemos las si---- guientes:

- a) El hecho de ofrecer al público objetos de determinado precio.

b) El compromiso mediante anuncios u ofrecimientos hechos al público de realizar alguna prestación en favor de quien llene determinada condición o desempeñe cierto servicio.

c) La apertura de concursos en que haya promesa de recompensa para quienes llenaran ciertas condiciones, con fijación de un plazo.

d) La estipulación contractual en favor de terceros.

En el primer caso el dueño queda obligado a sostener su ofrecimiento; en el segundo surge la obligación de cumplir lo prometido, en el tercero, el promitente que tiene derecho de designar la persona que deba decidir a quien o a quienes de los convenciones se otorga la recompensa, debe hacerla efectiva en los términos ofrecidos; en el cuarto la obligación consiste en el cumplimiento exacto y verdadero de lo estipulado.

La manifestación unilateral de la voluntad de acuerdo con la interpretación de nuestro ordenamiento encuadra en la fuente de obligaciones mercantiles porque es celebrado por sujetos mercantiles revisando la mercantilidad del acto.

El enriquecimiento sin causa, se produce siempre que una persona obtiene de otra un beneficio o ventaja, de naturaleza económica que carece en absoluto de justificación.

En este estilo se traduce en un desplazamiento de valores -sin justificación- de un patrimonio a otro.

En el actual código civil para el Distrito Federal lo señala como fuente de obligaciones en su artículo 1882, habiéndose escrito a este propósito que dicho artículo "es un precepto platónico de consecuencias jurídicas de carácter práctico ya que tiene aplicación en los más variados órdenes del derecho privado, civil o mercantil." --- (comis solar). (21)

Este enriquecimiento es de acuerdo con nuestra legislación civil vigente, una de las fuentes de las obligaciones.

La doctrina del enriquecimiento sin causa o ilegítima se funda en el principio de equidad que afirma que nadie puede aumentar su patrimonio injustamente en perjuicio de otro, de donde se derivan la obligación de restituir lo adquirido sin causa a expensas de los demás y sin beneficio para ellos.

Teniendo el que sin causa se enriquece en detrimento de otro esta obligado según el código civil para el Distrito Federal a indemnizar de su empobrecimiento en la medida en que él se haya enriquecido sin justificación.

Cuando se reciba alguna cosa que no tenía derecho de exigir o que por error ha sido indebidamente pagado se tiene la obligación de restituirla.

(21) Rafael de Pina, Op. cit., p. 75

Nuestro código de procedimientos civiles para el Distrito Federal (art. 26) dispone expresamente que "El enriquecimiento sin causa de una parte con detrimento de otra, presta mérito al perjudicado para ejercitar la acción de indemnización en la medida en que aquélla se ha enriquecido.

Así el enriquecimiento ilegítimo ha de ser mercantil cuando con motivo de un acto de comercio, real o supuesto, uno de ellos se enriquezca injustamente en perjuicio de otro, quedando obligado a indemnizar en la medida en que el se haya enriquecido.

Entre las fuentes de las obligaciones mercantiles encontramos a la gestión de negocios siendo este un fenómeno jurídico que se produce cuando una persona, sin mandato y sin estar obligada a ello, se encarga de asunto de otra, dicho en otras palabras a la gestión de negocios no es otra cosa que la administración que toma una persona voluntariamente de los asuntos de otra, sin mandato alguno, y a veces, sin consentimiento del dueño.

La gestión tiene una justificación social bastante firme y se funda en un principio de solidaridad que hace que nadie mire con indiferencia las consecuencias del abandono de los negocios ajenos cuando éstos puedan ser atendidos en circunstancias de excepción, aun sin mandato de la persona en ellos interesada y aun contra su voluntad expresa o presunta.

Dentro de las disposiciones legales del código civil para el Dis

trito Federal, el gestor debe obrar conforme a los intereses del dueño del negocio, desempeñar su encargo con toda la diligencia que emplea en sus negocios propios e indemnizar los daños y perjuicios -- que por culpa o negligencia se irroguen al dueño de los bienes o negocios que gestione, responder del caso fortuito si ha hecho operaciones arriesgadas aunque el dueño tuviese costumbre de hacerlas o si hu- biere más en interés propio que en el del dueño del negocio, y respon- der de los actos de la persona en quien delegue todos o algunos de - los derechos de su cargo, sin perjuicio de la obligación directa del_ delegado para con el propietario del negocio.

El gestor tan pronto como sea posible, debe dar aviso de su ges- tión a el dueño y esperar su decisión a menos que haya peligro en la_ demora, pero si no fuere posible dar ese aviso continuar su gestión - hasta que concluya el asunto.

El dueño del asunto que hubiere últimamente gestionado está --- obligado a pagar los gastos y los intereses que haya aportado el ges- tor en ejercicio de su función, pero el gestor no tiene derecho a co- brar retribución por el desempeño de la gestión.

Teniendo que los derechos y obligaciones surgidas de una gestión oficiosa son de naturaleza mercantil.

Los actos ilícitos se definen como las acciones prohibidas por - la ley.

Esta ilicitud puede ser penal o civil y mercantil.

Las obligaciones que nacen de los delitos se rigen por la ley penal.

Las derivadas de los actos civiles que deben considerarse ilícitos por la ley civil.

Los actos civiles prohibidos por la ley tiene una sanción que generalmente es la nulidad, pero cuando violando las normas obligatorias se origina un daño que es imputable al agente, no basta con declarar la ineficacia del acto, sino que es necesario la reparación del daño del mismo modo que las obligaciones derivadas de los contratos, cuando dejan de cumplirse o se realizan con retardo dan lugar a indemnización.

El código civil para el Distrito Federal impone al que obrando ilícitamente un daño, la obligación de repararlo o al menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia de la víctima.

Los actos ilícitos fuente de obligaciones mercantiles puede manifestarse en ocasión el ejercicio de una actividad comercial o en infracción de un precepto de naturaleza mercantil.

Así parece que no hay duda sobre el carácter mercantil de la responsabilidad en los casos de las infracciones y delitos previstos por los artículos 210 y 211 de la Ley de Inversiones y Marcas, que suponen en la mayoría de los casos, el indebido uso de una marca o la violación del derecho de patente.

Tenemos como fuente de las obligaciones mercantiles a la jurisprudencia entendiendo a esta como el criterio de interpretación judicial de las normas jurídicas de un estado, que prevalece en las resoluciones de un tribunal supremo o de varios tribunales superiores, y se inspira en el propósito de obtener una interpretación uniforme del derecho en los casos que la realidad presenta a los jueces.

Las ejecutorias de la Suprema Corte de Justicia funcionando en pleno constituyen jurisprudencia siempre que lo resuelto en ellas se sustente en cinco ejecutorias no interrumpidas por otra en contrario, y que hayan sido aprobadas por lo menos por catorce ministros.

Teniendo que la jurisprudencia es fuente del derecho mercantil porque debido a las constantes interpretaciones que se hacen de las leyes mercantiles.

Otra fuente de las obligaciones mercantiles son las supletorias.

En materia mercantil general, las fuentes supletorias y su jerarquía están determinadas en el artículo 2 del código de comercio.

El artículo 2 dispone: "A falta de disposiciones de este código se aplicaran a los actos de comercio las del caso de que se trate, se aplicaran los principios generales del derecho".

Como toda legislación la mercantil presenta lagunas la propia ley mercantil prevee la manera de colmar esta laguna.

Para complementar estas lagunas queremos señalar distintos puntos de vista en relación con la aplicación supletoria del derecho civil.

Primeramente por derecho común debe entenderse el derecho civil.

Ahora bien como señala el Licenciado Pina la facultad en México sobre materia civil corresponde a las legislaturas de los Estados de la Federación, se plantea el problema de determinar a qué derecho civil o común se refiere el artículo 2 del código de comercio, esto es, qué derecho civil es el aplicable supletoriamente. (22)

El derecho civil o común que debe aplicarse supletoriamente en materia mercantil, a falta de disposición expresa del código de comercio, es precisamente el contenido de cada uno de los códigos civiles locales.

El código civil para el Distrito Federal y territorios efectivamente es aplicable en toda la República en asuntos de orden federal, pero la materia civil no es federal sino local, y por tanto, en este aspecto no es aplicable.

Otro criterio fué el sustentado por el Licenciado Rodríguez y Rodríguez.

Entendamos por derecho común el derecho general, es decir, el --

(22) Clemente Soto Alvarez, Op. cit., p. 26

derecho civil.

El único código supletorio de la ley mercantil será el código civil del Distrito Federal y territorios federales, que es también federal en materia.

Así tenemos que la materia de comercio es federal luego el código aplicable como supletoria del comercio, tiene que ser el del Distrito Federal.

Así tenemos que es asunto del orden común el código civil para el Distrito Federal rige sólo dentro de la circunstancia o circunscripción geográfica del mismo, pero también es cierto que rige en toda la República en asuntos del orden federal, según el claro texto de la última parte de su artículo 1 y, puesto que el derecho mercantil es asunto del orden federal, la razón para darle preferencia sobre los códigos civiles de los demás Estados de la Federación está presente en la clara voluntad del legislador.

B. DIFERENCIA ENTRE OBLIGACION CIVIL Y MERCANTIL

Para comprender la diferencia entre la obligación civil y mercantil entendemos que la palabra obligación deriva de la palabra latina ligare que significa atar por encadenar, anudar, estar amarrado, por esta razón los antiguos romanos denominaron a la extinción de las obligaciones con las palabras solutio o solutium que significa desamarrar o desatar, en nuestros días esta palabra ha pasado como solucionar.

La palabra obligación abarca toda la relación jurídica considerada desde un punto de vista activo, teniendo que los elementos de la obligación son: 1) Sujetos, 2) Objeto y 3) Relación jurídica con_nexo casual entre los dos primeros elementos.

Por lo que hace a los sujetos se dice que en toda obligación - por lo menos debe de haber dos, un sujeto llamado acreedor y un sujeto pasivo llamado deudor aunque puede haber pluralidad de uno, o de_otros o de ambos.

El objeto consiste en una prestación o abstención de carácter _patrimonial que es lo que puede exigir el acreedor a el deudor y pugde ser un hecho positivo como la ejecución de un trabajo o la entrega de una cosa llamándose entonces prestación o puede consistir en - un hecho negativo llamándose abstención.

La relación jurídica o nexa causal consiste en la acción que es ta protegida por el derecho objetivo y que permite a el acreedor -- ejercitar su derecho ante un juez para exigir la prestación objeto - de la obligación o su equivalente.

Se llama obligación civil aquella a diferencia de la natural -- produce acción meramente jurídica en ocasiones su contenido no sea_ético ni equitativo, ni por tanto conforme a los principios genera--les de justicia y de equidad.

Este tipo de obligaciones por regla general afectan únicamente_

relaciones privadas o civiles entre particulares, así por ejemplo; - el abolengo mercantil del contrato de transporte produce en nuestro ordenamiento jurídico un fenómeno curioso, el código de comercio no define, generalmente, los contratos sólo dice cuando son mercantiles y deja al código civil la definición y estructuración básica de las instituciones contractuales.

El código civil acostumbra definir el transporte como el contrato por el cual uno se obliga a transportar bajo su dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire, a personas, -- animales, mercancías o cualquiera otros objetos, si no constituye un contrato mercantil, se regirá por la regla siguiente (artículo 2646).

A su vez, el código de comercio se refiere sólo a los transportes terrestres y fluviales; y dice el código que serán mercantiles - los transportes referidos, cuando tengan por objeto mercaderías o -- cualquiera efectos de comercio y cuando siendo cualquiera su objeto sea comerciante al porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.

Constituyéndose que la diferencia entre la obligación civil y mercantil va a depender de:

- 1) De la calidad de las personas, esto es que todas las personas no son comerciantes;
- 2) De los efectos, es decir que no todas las actividades son --

lucrativas o comerciales.

Así tenemos que actualmente, el derecho mercantil constituye -- una rama independiente del derecho civil, con sustantividad o mate-- ria propia que es el comercio al cual reglamenta, lográndose así, -- una mayor armonía entre quienes practican esta actividad.

C. GENERALIDADES DE LOS CONTRATOS MERCANTILES

Primeramente tenemos que el contrato mercantil es un acto comer-- cial constituyendo una categoría jurídica formal: serán mercantiles, los contratos a los que la ley atribuya la mercantilidad, el legisla-- dor atribuye la mercantilidad a los contratos cuando recaen sobre -- cosas mercantiles también el contrato mercantil como elemento de la, -- circulación, la actividad mercantil es un fenómeno circulatorio.

El comercio consiste en la intermediación en el proceso de la - circulación de los bienes y los servicios, con destino al mercado ge-- neral.

El código de comercio consagra la tradicional libertad de forma en los contratos mercantiles.

Dice el artículo 78 que en las convenciones mercantiles cada -- uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligar-- se.

En el libro cuarto de las obligaciones primera parte de las ---

obligaciones en general, título primero, fuente de las obligaciones_ capítulo 1 contratos, en el artículo 1792 del código civil establece que convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones y los convenios que producen o transfieran las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos (artículo 1793 del Código Civil).

En el contrato encontramos dos clases de elementos a saber: elementos de existencia que son estos el consentimiento y el objeto --- (1794 y 2224 artículos del Código Civil); y elementos de validez, -- que son estos cuatro, que el legislador exige para todos los contratos capacidad, ausencia de vicios del consentimiento, forma en los - casos exigidos por la ley y fin o motivo determinante lícito, que no sea contrario a las leyes de orden público ni a las buenas costum--- bres (1795, 1813 y 1831 del Código Civil).

Teniendo que los elementos esenciales del contrato son requisitos o cláusulas sin los cuales un determinado contrato no puede existir.

Después de hecha esta clasificación conviene afirmar categóricamente que desde el punto de vista jurídico estudiaremos los de existencia y después los de validez.

Primeramente tenemos que el consentimiento es el acuerdo o curso que tiene por objeto de la creación o transmisión de derechos_

y obligaciones. (23)

En otra opinión tenemos que el consentimiento consiste en el -- acuerdo de dos o más voluntades sobre la producción o transmisión de obligaciones y derechos. (24)

Todo consentimiento por lo tanto implica la manifestación de -- dos o más voluntades y su acuerdo sobre un punto de interés jurídico.

Teniendo que si existe la manifestación de voluntades, pero no_ existe el acuerdo, no hay consentimiento, si existe esa manifesta--- ción y se llega a un acuerdo, pero no se trata de un punto de inte-- rés jurídico tampoco hay consentimiento, se requiere pues el concu-- so de voluntades a efecto de crear, transmitir o extinguir derechos_ y obligaciones para que jurídicamente se integre este elemento en el contrato.

El consentimiento en los contratos debe manifestarse por cual-- quier medio que revele cual es la voluntad de los contratantes.

La exteriorización de la voluntad es indispensable para que se_ forme el consentimiento en los contratos.

Dicha exteriorización puede llevarse a cabo válidamente por dis-- tintos medios.

(23) Rojina Villegas Rafael, Derecho Civil Mexicano, p. 269

(24) Borja Soriano manuel, Op. cit., p. 111.

La forma normal de manifestar el consentimiento, es mediante palabra o la escritura.

El consentimiento puede manifestarse expreso o tácitamente, la exteriorización del consentimiento en algunos contratos debe ser expresa, mediante la palabra, en otros mediante la escritura redactando un documento público o privado.

Además el consentimiento puede manifestarse sin incurrir a la palabra, a la escritura o al lenguaje mímico, basta con que se ejecuten ciertos actos que necesariamente supongan la manifestación de la voluntad.

Cuando el consentimiento no exista falta al contrato un elemento esencial y, por lo tanto es inexistente.

Sin embargo tenemos casos en que existe una apariencia de consentimiento que motiva la inexistencia del contrato.

Esto ocurre en los siguientes casos: Primero cuando las partes sufren un error respecto a la naturaleza del contrato, esto es por ejemplo cuando una parte cree vender y la otra cree recibir en donación la cosa; segundo cuando sufren error respecto a la identidad del objeto, esto se presenta cuando hay error la identidad del objeto y ocurre generalmente respecto de casos semejantes; tercero en los contratos simulados estos se presentan cuando las partes declaran falsamente lo que en realidad no han convenido ni quieren que se

lleve a cabo.

El segundo elemento de existencia del contrato es el objeto.

El objeto en el contrato es la cosa o el hecho.

De esta manera nos dice el código civil vigente en su artículo 1824: Son objeto de los contratos: 1.- la cosa que el obligado debe dar; 2.- el hecho que el obligado debe hacer o no hacer.

Desde el punto de vista doctrinario se distingue el objeto directo que es crear o transmitir obligaciones en los contratos y el objeto indirecto que es la cosa o el hecho.

Consistiendo que el objeto es la cosa cuyo dominio o uso se transmite.

Como requisitos esenciales de la cosa señalaremos: a) la cosa debe ser físicamente posible, b) la cosa debe ser jurídicamente posible y el c) estar en el comercio. (25)

A) Posibilidad física: la cosa es físicamente posible cuando existe en la naturaleza; por lo tanto hay una imposibilidad física cuando no exista ni pueda existir en ella.

Cuando hay una imposibilidad física respecto a la existencia de

(25) Rojina Villegas Rafael, Op. cit., p. 273

la cosa; falta entonces al contrato un elemento esencial como es el objeto y por este motivo es inexistente.

B) Posibilidad jurídica: La cosa es jurídicamente posible cuando está en el comercio y cuando es determinada o susceptible de determinación jurídica, por lo tanto; son cosas imposibles desde el punto de vista jurídico las que están fuera del comercio y las que no pueden determinarse.

Dice el artículo 1825 "la cosa objeto del contrato debe: 1.- existir en la naturaleza; 2.- ser determinada o determinable en cuanto a su especie; 3.- estar en el comercio.

Cuando la cosa no puede determinarse existe una imposibilidad jurídica para que sea objeto del contrato, y si éste se celebra será inexistencia por falta de un elemento esencial.

Para que la cosa sea posible jurídicamente debe estar determinada en forma individual o en su especie.

Existe la determinación individual cuando se caracteriza la cosa por sus atributos propios, de tal manera que se la distingue de cualquier otro bien.

La determinación en especie atiende al género a la cantidad y a la calidad de la cosa.

La indeterminación del objeto origina la imposibilidad para ce-

lebrar el contrato, pues si éste recae sobre un objeto que no es determinado ni puede determinarse, el contrato será inexistente.

Un segundo requisito para la posibilidad jurídica del objeto -- consiste en que la cosa se encuentre en el comercio.

Si está fuera de él, existe simplemente una imposibilidad jurídica, aun cuando no física, para la contratación.

Sobre el particular estayen los artículos 747 a 739 del Código Civil, lo que sigue: pueden ser objeto de apropiación todas las cosas que no estén excluidas del comercio.

Las cosas pueden estar fuera del comercio por su naturaleza o -- por disposición de la ley.

Están fuera del comercio por su naturaleza las que no pueden -- ser poseídas por algún individuo exclusivamente y por disposición de la ley las que ella declare irreductible a propiedad particular.

Nuestro código civil vigente regula las características para la posibilidad jurídica de la cosa, claramente se desprende que, cuando la cosa está fuera del comercio o no es determinada el contrato es -- inexistente.

El objeto hecho del contrato puede ser positivo (hacer una cosa) o negativo (no hacer una determinada cosa), y además el hecho de -- be ser posible y lícito artículo 1827.

Se dice que hay una imposibilidad física para ejecutar una obligación de hacer, cuando una ley de la naturaleza impide la realización del hecho constituyendo un obstáculo insuperable de tal manera que no forma absoluta y para toda persona no podrá realizarse la presentación convenida.

Los artículos 1827 y 1828 del código civil vigente "el hecho positivo o negativo objeto del contrato, debe ser: 1.- posible; 2.- lícito.

Además, el objeto debe ser posible desde el punto de vista jurídico.

Se dice que hay imposibilidad jurídica cuando el hecho no pueda realizarse porque una norma de derecho constituye a su vez un obstáculo insuperable para su ejecución.

En la imposibilidad jurídica no se trata de violar una norma de derecho sino que ni siquiera llegar a realizarse la prestación por cuanto que la ley impide de plano su posibilidad de ejecución.

Desde el punto de vista legal el acto no tiene existencia alguna.

El segundo requisito necesario en el objeto de las obligaciones de hacer o no hacer consiste en la licitud de la prestación o la abstención.

En términos generales se dice que es lícita la prestación o abstención cuando no son contrarias a la ley.

En otras palabras: no todo acto ilícito en sentido general origina la nulidad absoluta o relativa del mismo, teniendo que los artículos que regulan esta materia, son respectivamente el 8, el 1830, el 1831 y el 2225 código vigente, que respectivamente dice: los actos ejecutados contra el temor de las leyes prohibitivas o de interés público serán nulos, excepto en los casos en que la ley ordene lo contrario.

Es lícito el hecho que es contrario a las leyes de orden público o a las buenas costumbres.

El fin o motivo determinante de la voluntad de los que contratan tampoco debe ser contrario a las leyes de orden público ni a las buenas costumbres.

La ilicitud en el objeto, en el fin o en la condición del acto produce su nulidad ya absoluta, ya relativa, según lo disponga la ley.

Como se hizo entre los elementos de validez de todo contrato se encuentra la capacidad, entendiendo por esta la aptitud para ser titular de derechos y obligaciones y para ejercitarlos, por consiguiente la incapacidad es causa de invalidez que origina la nulidad relativa del contrato o del acto jurídico en general.

Hay pues dos especies de capacidad o más bien dos grados: la capacidad de goce y la capacidad de ejercicio.

Hay capacidad de goce desde el momento en que se reconoce la -- personalidad jurídica, tanto a la persona física, al ser concebida - y entrar bajo la protección de la ley, antes del nacimiento, como a la persona moral necesariamente se le otorga capacidad de goce es de cir que el sujeto puede ser titular de derechos y obligaciones, y -- que además podrá hacerlos valer, o sea, que está facultado para ejer citarlos, para celebrar actos jurídicos y comparecer en juicio.

En cuanto a la capacidad de ejercicio puede ser total o parcial y a su vez la incapacidad puede ser total o parcial sin afectar radicalmente a la persona jurídica.

Tienen capacidad total de ejercicio los mayores de edad en pleno uso de sus facultades mentales; tienen capacidad parcial de ejercicio los menores emancipados, que pueden hacer valer sus derechos - personales y sus derechos reales sobre inmuebles.

A su vez tienen incapacidad total de ejercicio los menores de edad y los sujetos a interdicción por locura, idiotismo o imbecilidad, los sordomudos que no sepan leer y escribir y los que suelen -- usar drogas enervantes, a pesar de que tengan intervalos de lucidez.

En el artículo 637 del código vigente se dispone que la nulidad de los contratos o actos celebrados por los incapaces sólo puede ser alegado, sea como acción sea como excepción por sí el mismo incapaz_ o por sus legítimos representantes; pero no por las personas con -- quienes contrato; ni por los fiadores que se hayan dado al consti---

tuirse la obligaci3n, por los mancomunados a ella.

Los vicios del consentimiento, aunque exista el consentimiento_ en un contrato puede ser deficiente por falta de conocimiento o por falta de libertad, esto es, por un vicio que afecta a la inteligencia (error - dolo) o por un vicio que afecte a la voluntad (violencia) o por un vicio que afecte a una y a otra facultad (la lesi3n).

Teniendo que la presencia de cualquiera de estos vicios puede - invalidar el contrato (1795 - II) y lo hiere de nulidad relativa --- (2228).

Definiéndose al error como la noci3n falsa que tenemos de una - cosa, y la ignorancia como la ausencia de toda noci3n, en el sistema mexicano en cuanto al error como vicio de la voluntad lo encontramos en el art3culo 1813 del c3digo civil vigente de donde el mismo ar--- t3culo se desprende que tanto el error de hecho como el de derecho - origina la nulidad del contrato cuando ese vicio recae sobre el motivo determinante de la voluntad, siempre y cuando se exprese ese motivo o se pruebe por las circunstancias mismas del contrato. (26)

El error de derecho entendiendo como error sobre el significado de la norma jur3dica, el error de hecho, cuando recaiga sobre la naturaleza o sobre el objeto del negocio; el primero es aquel que se -

(26) Rojas Villegas Rafael. Op. cit., p. 408

suele llamar in getio y recae sobre la identidad del negocio (ejemplo, creo dar en arrendamiento, mientras que por el contrario el -- contrato es de compra-venta), el segundo es el que recae sobre la -- identidad de la cosa en orden a la cual el negocio se ha concluido - (ejemplo, quiero comprar el fundo atlixco y compro por el contrario el fundo tlixco).

Existen cuatro clases de errores posibles de cometer en el contrato: 1.- el error obstáculo, cuando recae sobre la naturaleza del contrato o sobre la identidad de la cosa, que hacen inexistentes el consentimiento y, por tanto el contrato (1794 y 2224).

2.- El error de nulidad puede consistir en un error de hecho o en un error de derecho (1813).

3.- El error indiferente es aquel que se deduce a contratar en condiciones más onerosas o desfavorables de las que se pensó, pero no al extremo de haberse conocido la realidad no se hubiere contratado.

4.- El error de cálculo que aun cuando no anula el contrato, no es completamente indiferente, puesto que da lugar a la rectificación.

La nulidad del contrato por error sólo puede invocarla la parte que sufrió el error (2230) y la acción que se declare tal nulidad -- prescribe en diez años si la víctima del error no llegó antes de descubrir dicho vicio (art. 638 y 2236), ya que si esto último ocurre ,

la prescripción extintiva se consuma en el plazo de 60 días a partir del día en que el error fué conocido (2236) y es también a partir -- de entonces cuando pueda la víctima, si así lo desea confirmar el -- contrato expresamente (2237 código civil o ratificarlo tácitamente -- mediante el cumplimiento voluntario a través del pago o de cualquier otro medio (2234 código civil).

El error de buena fe.

En primer lugar, la buena fe significa el principio de carácter ético fundamental, conforme al cual los hombres en sus relaciones -- sociales y por tanto, las partes en todos los contratos, deben proce -- der sinceramente, lealtad y honradez y con el ánimo de no lesionar -- ni engañar a nadie. (27)

Este error consiste en que una persona que celebra un contrato -- está convencida de haber procedido en armonía con el derecho.

El dolo como vicio del consentimiento. por dolo se entiende -- cualquier sugestión o artificio que se emplee para inducir a error o mantener en el a alguno de los contratantes, observando que el dolo -- se clasifica en dos: dolo principal y dolo incidental, el dolo principal recae sobre la causa o motivo determinante de la voluntad de -- los contratantes, esto es cuando induce a éstos a celebrar un contra -- to que de otra manera no hubiera celebrado y el dolo incidental que --

(27) Sánchez Medial Ramón, Teoría General de los Contratos, p. 32.

tal que hacen a un contratante sólo en condiciones menos favorables o más onerosas, como en el caso del error indiferente.

En el artículo 1816 del código civil establece: que el dolo o mala fe de una de las partes y el dolo que proviene de un tercero, sabiendo aquélla, anulan el contrato si ha sido la causa determinante de este acto jurídico, o si ambas partes proceden con dolo ninguna de ellas puede alegar la nulidad del acto o reclamar indemnización (art. 1817 código civil).

La violencia en el vicio del consentimiento se entiende que es toda coacción grave irresistible e injusta ejercitada sobre una persona razonable con el objeto de determinarle, contra su voluntad a aceptar una obligación o a cumplir una prestación dada.

Esta actividad en derecho la refuta ilícita.

Al respecto el artículo 1819 del código civil establece: que 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 conyuge de sus ascendentes, de sus descendientes o de sus parientes colaterales dentro del segundo grado.

Teniendo que todo contrato celebrado con violencia será nulo ya provenga ésta de alguno de los contratantes de un tercero interesado o no en el contrato.

Si habiendo cesado la violencia o siendo conocido el dolo el -- que sufrió la violencia o padecido el engaño ratifica el contrato no puede en lo sucesivo reclamar por semejantes vicios.

La forma, como elemento de validez del contrato, es un elemento de validez en los contratos que la voluntad se manifiesta con las -- formalidades que en cada caso exige la ley.

Es decir, si la voluntad no se manifiesta con las formalidades -- legales, el contrato está afectado de nulidad relativa.

En la actualidad, para la expresión del consentimiento revis--- tiendo una formalidad la ley se ha preocupado sólo de reglamentar la forma escrita.

Es por esto que en el derecho moderno en vigor sólo son contratos formales aquellos que deben celebrarse por escrito y los que pue den otorgarse verbalmente ya no se refutan formales.

En nuestro derecho, según hemos dicho se clasifican los contra- tos, desde el punto de vista de la forma: en consecuentesales y forma- les.

Los consecuentesales son aquellos que no requieren para su vali- dez formalidad alguna especial y, por lo tanto, el consentimiento -- puede manifestarse en forma expresa o tácita y en la expresa son vá- lidas las tres maneras, es decir, la expresión escrita, la oral y -- por señas.

Los contratos formales son aquellos en que para su validez se requiere expresar el consentimiento en forma escrita.

Prácticamente sólo quedan como contratos formales aquellos en que debe otorgarse una escritura pública o piden, un documento privado como requisito a la validez del contrato.

Cuando el código civil mexicano exige que el contrato conste -- por escrito o en escritura pública tratése del vigente, siempre es posible purgar juicio de nulidad cuando no se observa esa forma.

En los contratos formales sólo partes pueden invocar la nulidad.

Este contrato está afectado de nulidad relativa, y según lo dispone el código civil la nulidad relativa siempre surte sus efectos provisionales hasta que se declare por sentencia para que en forma retroactiva destruya esos efectos.

La forma se exige en nuestros días con intereses públicos para evitar los litigios, dotar de precisión a las obligaciones asumidas y de seguridad a ciertos bienes de mayor importancia, inducir a mayor reflexión a las partes contratantes, ventajas todas éstas que explican la formalidad exigida a la mayor parte de los contratos reglamentados.

La licitud como elemento de validez, entendiéndose que es lícito el hecho o acto que no es contrario a las leyes de orden público o las buenas costumbres.

El fin o motivo determinante de la voluntad de los contratantes tampoco debe ser contrario a las leyes de orden público ni a las buenas costumbres.

Después de conocer los elementos de todo contrato, recordemos - que los contratos mercantiles tienen, en general, las mismas características que los contratos civiles, teniendo que en su gran mayoría son consensuales, es decir, su validez no depende de la observancia de formalidades o requisitos determinados, sino que cada uno se obliga en la manera y términos en que conste que quiso obligarse esto se observa en el código de comercio (artículo 78) donde dispone: en las convenciones mercantiles cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse.

Recordemos que son los móviles o resortes de la voluntad los que dan vida al derecho, entendiendo por móviles los factores que intervienen en la validez o nulidad de los contratos pues generalmente los vicios de la voluntad obedecen a que han falseado los resortes de la misma. (28)

(28) Rojina Villegas Rafael, Op. cit., p. 409

CAPITULO III

**EL CONTRATO MERCANTIL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA
POR VIAJE**

CAPITULO TERCERO

III. EL CONTRATO MERCANTIL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA POR VIAJE.

A. CONDICIONES GENERALES

El transporte es indudablemente uno de los temas jurídicos de mayor importancia que encontramos en el estudio del derecho comercial.

Sin la actividad transportadora no podríamos imaginarnos el desenvolvimiento de las comunidades humanas.

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

Ya Aristóteles dijo que los transportadores son elementos esenciales de toda comunidad. (29)

Debido al gran desarrollo del transporte ha alcanzado un carácter de local e internacional, es decir, se práctica bajo el imperio de las leyes nacionales y de disposiciones aceptadas internacionalmente, así el transporte terrestre ha presentado en su desarrollo

(29) Cervantes Ahumada Raúl, Op. cit., p. 48

gran variedad de modalidades pero su auge definitivo puede fijarse - coincidiendo con la aparición en las civilizaciones de los de tracción mecánica, notable, ya a mediados del siglo pasado.

El transporte abarca un enorme sector siendo una actividad que ejerce influencia predominante en las condiciones económicas, sociales, administrativas, políticas, militares y de seguridad de los países constituyendo uno de los elementos esenciales de su infraestructura.

Todos los países tratan por regla general de diversificar sus modalidades de transporte.

Esta importancia del transporte es tan marcada que afecta a la economía pública, por ello, no es de extrañarse que la materia relativa al transporte haya sido objeto de muy especiales regulaciones y de una intervención del Estado en los organismos encargados de efectuarlos.

En México, el Estado Federal se ha reservado con carácter de monopolio el transporte de correspondencia y de noticias telegráficas realiza el transporte ferroviario casi en su totalidad mediante la intervención de organismos descentralizados de carácter público y todos los demás transportes prácticamente están sujetos a concesión -- por parte del Estado, de esta manera el transporte ha traspasado los límites de la teoría del contrato y se ha colocado en la situación de un servicio público, de un servicio social, imponiendo condicio--

nes tan especiales a el transporte de carga.

En México el transporte ha superado las diferencias regionales, constituyendo empresas netamente mexicanas representando posibilidades vitales de desarrollo del México moderno y futuro.

I. CONCEPTO Y CLASIFICACION DEL TRANSPORTE

Antes de definir el contrato de transporte conviene primeramente saber que es transporte, por transporte etimológicamente hablando se debe entender la acción y el efecto de transportar, locación ésta que tiene su origen en la voz latina "transportare" que significa --desplazar o conducir algo de un lugar a otro. (30)

En opinión del Lic. Cervantes Ahumada Raúl, podemos decir que el transporte es el contrato en virtud del cual el porteador se obliga, mediante un precio, a transportar personas o cosas de un lugar a otro y a entregar las cosas transportadas al consignatario. (31)

En otra opinión el Lic. Vázquez del Mercado Oscar, define a el contrato de transporte como aquel 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 un medio de --tracción adecuada. (32)

(30) Gutiérrez Francisco P., Estudio de Derecho, p. 269.

(31) Cervantes Ahumada Raúl, Op. cit., o 454.

(32) Vázquez del Mercado Oscar, Op. cit., p. 141.

Una tercera definición del transporte la encontramos en la opinión del Lic. Miguel Martínez y Florez donde dice: que es un contrato por medio del cual, una persona se obliga a transportar (porteador), bajo su inmediata dirección o la de un dependiente, por tierra, agua o aire, a personas, animales, mercaderías o cualquiera --- otros objetos. (33)

En otras dos últimas definiciones ofrecidas por los licenciados Aguilar Carbajal Leopoldo y Rafael de Pina, el primero de ellos considera a el transporte como el contrato donde una persona llamada -- porteador, se obliga a transportar bajo su dirección o la de otro, - por agua, por tierra o por aire, personas, semovientes, mercaderías o cualquier otra cosa, que le entrega el cargador, para entregarlas a la otra persona llamada consignatario mediante una remuneración.

Y en opinión del segundo, el transporte es el contrato donde una persona llamada porteador se obliga, mediante una retribución o precio a transportar cosas o personas de un lugar a otro. (34)

Después de haber conocido las diferentes definiciones del contrato de transporte recordemos que la definición más completa está en el código civil del Distrito Federal en el artículo 2646 que dice: es el contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por aire, a personas, animales, mercaderías o cualquiera otros -

(33) Florez y Martínez Miguel, Derecho Mercantil Mexicano, p. 64

(34) Aguilar Carbajal Leopoldo, Contratos Civiles, p. 204

objetos, si no constituye un contrato mercantil.

De la anterior definición nos permite poner de relieve los siguientes datos: 1.- Implica la existencia de una empresa que recibe la denominación de porteadora donde la calificación mercantil del contrato está definida por el artículo 576 del código de comercio - donde dice: que el contrato de transporte de todo género se refutará mercantil: a) Cuando tenga por objeto mercaderías o cualquier efecto de comercio; b) Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.

2.- Obligación de transportar de un sitio a otro, la obligación de trasladar es característica de este contrato.

3.- Bajo su dirección o las de sus dependientes, supone que -- las cosas transportadas se entregan al porteador pasando la cosa a la disposición del porteador, en cuanto se refiere a la dirección técnica del transporte.

4.- Mediante retribución, es un contrato esencial oneroso dependiendo de la calidad del contrato civil o mercantil.

5.- Para entregar las cosas a personas determinada, el traslado de las mercancías agota la finalidad económica perseguida por las partes, al efectuar lugar convenido precisa su entrega material a la persona designada en el contrato, que bien puede ser el propio cargador o una tercera persona.

Todos los países tratan por regla general de clasificar sus diversidades de transporte.

El análisis retrospectivo del historial de los sistemas de transporte en los diversos países revela el papel que ha desempeñado y demuestra como se fueron sucediendo a causa de la evolución, de la tecnología y de las condiciones económicas, geográficas, sociales y políticas, teniendo que el transporte se ha clasificado de acuerdo a - el medio, objeto, carácter del porteador, por la extensión del transporte y por el valor de peso y volumen.

En cuanto al medio el transporte se clasifica en: terrestre, aéreo y marítimo.

Entendiendo como terrestre a el que se realiza con desplazamiento sobre la superficie de la tierra (ferrocarril), camiones e incluye el fluvial.

El aéreo con desplazamiento en la atmósfera y el marítimo con desplazamiento por la superficie del agua y bajo el agua.

En cuanto a el objeto el transporte se clasifica en: personas, animales y cosas comprendiendo en estas últimas a las corporales (mercancías, documentos) y las incorporeales como las noticias.

Por el carácter del porteador el transporte se clasifica en: público, privado y oficial, el público es el transporte realizado con vehículos propiedad particular alquilados, cedidos o requisitos.

Siendo transportes públicos.

Los que se contratan para personas o entidades de carácter particular, mediante pago de servicios.

El particular son los realizados por el propietario del vehículo para su servicio particular, sin retribución alguna.

Considerándose que son de servicios propios cuando transportan personas o mercancías.

Son oficiales los efectuados por organismos del Estado para la realización de cometidos propios por medio de vehículos motorizados afectos a alguno de los parques oficiales legalmente establecidos o utilizando los requisitos al efecto.

El transporte se clasifica en cuanto la extensión del mismo en: urbano, rural o mixto, entendiéndose como urbano el que tiene su desplazamiento dentro de la ciudad, el rural el desarrollo en el campo y el mixto en el efectuando a lo largo del territorio nacional.

Y por último el transporte se clasifica de acuerdo por el valor de peso o volumen en: cargas de poco valor en relación con el peso o volumen (algodón, papa, papel).

Cargas de valor normal en relación con su peso o volumen (llantas, madera) y cargas de gran valor con su peso o volumen (lingotes sustancias químicas, licores).

2. LA MERCANTILIDAD DE LA EMPRESA DEL TRANSPORTE

Este contrato se considera mercantil principalmente por sus antecedentes que se remontan al inicio mismo del intercambio de mercaderías o productos que, para llegar a sus posibles consumidores, requería, como servicio adicional de la propia operación comercial y cabe hacer aquí una reflexión: nuestras grandes concentraciones humanas parecerían sin la posibilidad del transporte masivo de satisfactores, provenientes de zonas de producción y a veces también de procedimientos, por demás lejanos de aquellas urbes.

De esta manera el comercio abarca la actividad de aproximación o intermediación con propósitos de lucro, actividad que realizan en forma habitual o profesional las personas o instituciones llamadas comerciales.

La mercantilidad de la empresa del transporte esta en los términos del artículo 576 del código de comercio: el contrato de transporte se refuta mercantil en los dos casos siguientes: a) Cuando -- tenga por objeto mercaderías ⁽³⁵⁾ o cualquiera efectos de comercio y b) porque cualquiera que sea su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público. ⁽³⁶⁾

(35) La palabra mercaderías significa mercancía o sea objeto vendido o susceptible de tráfico jurídico.

(36) Vázquez del Mercado Oscar, Op. cit., p. 142.

Lo que efectivamente hace aparecer el carácter mercantil del transporte, es la presencia de una empresa o sujeto económico típico y la realización de actos de comercio en masa, así el artículo 75 fracción VIII del código de comercio, declara actos de comercio las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua y las empresas de turismo.

3. CONCESION A LA EMPRESA DESTINADA AL TRANSPORTE

Primeramente en el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada.

Además en el párrafo sexto y la fracción I del artículo establece que el dominio de la nación es inalienable e imprescriptible y la explotación, el uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o por sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrá realizarse sino mediante concesiones, otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes.

En la fracción I del mencionado artículo establece que sólo los Mexicanos por nacimiento o por naturalización y las sociedades Mexicanas tienen derecho para adquirir el dominio de las tierras,

aguas y sus acciones o para obtener concesiones de explotación de minas o aguas.

El Estado podrá conceder el mismo derecho a los extranjeros, siempre que convengan ante la Secretaría de Relaciones en considerarse como nacionales respecto de dichos bienes y en no invocar, por lo mismo, la protección de su gobierno por lo que se refiere a aquéllos; bajo la pena en caso de falta al convenio de perder en beneficio de la nación los bienes que hubieran adquirido en virtud del mismo, en el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su párrafo noveno establece que el Estado sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan.

Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público.

La sujeción a regímenes de servicios públicos se apegará a lo dispuesto por la Constitución y sólo podrá llevarse a cabo mediante ley.

En la vida moderna la actividad del transporte se ha convertido en un servicio público, que se presta entre nosotros previo per-

miso o concesión del Estado, por empresas sometidas al control administrativo. (37)

Conforme a el capítulo II de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece en el artículo tercero de jurisdicción que las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operan en ellas quedan sujetos exclusivamente a los poderes federales.

El Ejecutivo ejercitará sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los siguientes casos:

I.- Construcción, mejoramiento, conservación y explotación de vías generales de comunicación.

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 los casos previstos en esta ley.

XIII.- Toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías generales de comunicación y medios de transporte.

Teniendo además en el capítulo III de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece en su artículo 8 que: para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a éstas será necesario el tener concesiones o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de -

(37) Cervantes Ahumada Raúl, Op. cit., p. 487.

Comunicaciones.

La construcción o explotación de vías generales de comunicación se sujetarán a un plan general que responda a las necesidades de la economía a cuyo efecto la Secretaría de Comunicaciones publicará dentro de los primeros días del mes de enero de cada año.

El programa de trabajo debe ajustarse al plan de acuerdo a las bases siguientes:

1) Comunicación preferente de las zonas de mayor potencialidad económica que carezcan de medios de transporte;

2) Establecimiento de vías de enlace o alimentadores de troncales;

3) La construcción o establecimiento de nuevas vías quedará sujeta a estudios previos de carácter económico para determinar:

a) Distancia adecuada de la nueva vías respecto a las ya establecidas a fin de evitar duplicaciones dentro de una misma zona de influencia, cuando las vías ya existentes satisfagan con eficacia las necesidades de transporte de la región;

b) Perspectivas de tránsito inicial;

c) Riquezas naturales susceptibles de aprovechamiento.

d) Planeación de las explotaciones a que da lugar el estudio;

e) Posibilidad de colonización.

f) Estado de la propiedad territorial que habrá de beneficiarse con la nueva vía de comunicación.

4.- La Federación realizará con la oportunidad debida las obras necesarias de colonización a lo largo de las zonas de influencia de las nuevas vías en los más apropiados para el caso, expropiando la extensión territorial que se determine.

Para la mayor observancia y fines que se propone se formará una comisión de los trabajadores y de las empresas que fije el reglamento que al efecto se expida.

Esta comisión tendrá así mismo a su cargo el estudio del número de vehículos que deben prestar el servicio en cada ruta, con el objeto de que no será mayor de la capacidad de ésta, ni menor del que los intereses generales requieran.

La misma ley pero en su artículo 12 establece: que las concesiones para la construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación sólo se otorgarán a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a las leyes del país.

Quando se trate de sociedades se establecerá en la escritura respectiva que, para el caso de tener uno o varios socios extranjeros, éstos se consideran como nacionales respecto de la concesión, obligándose a no invocar la protección de su gobierno, bajo pena de perder, si lo hiciere, en beneficio de la nación, todos los bienes que hubiere adquirido, así como los demás derechos que les otorgue la --

concesión.

Los interesados en obtener concesión o permiso para construir, establecer o explotar vías generales de comunicación elevarán solicitud a la Secretaría de Comunicaciones, acompañada de los estudios a que se refiere el artículo 8.

Recibida una solicitud de concesión la Secretaría señalará al solicitante el monto del depósito o de la fianza que deberá constituir para garantizar que se continuaran los trámites hasta la concesión sea otorgada o negada.

La garantía solicitada será calculada en vista de la importancia de la vía proyectada y se devolverá tan pronto como se otorgue la fianza o se constituya el depósito que garantice el cumplimiento de las obligaciones impuestas en la concesión y si el interesado abandona la tramitación de la misma, la garantía se aplicará en favor del erario federal.

Constituida la garantía de trámites se procederá a efectuar los estudios técnicos que corresponden de acuerdo con las bases del artículo 8 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y si el resultado de éstos fuera favorable, la solicitud, con las modificaciones que, acuerde la Secretaría, se publicará a costa del interesado, por dos veces de diez días en diez días, en el diario oficial de la federación y en uno de los periódicos de mayor circulación, con el fin que, durante el plazo de un mes contado a partir de la última publi-

cación, las personas que pudieren resultar afectadas presenten sus observaciones.

Si transcurrido el plazo a que se refiere el párrafo anterior no se presentan objeciones o si las que se presenten no fueren de tomarse en cuenta, se podrá otorgar la concesión con las modificaciones de carácter técnico o jurídico que se estimen pertinentes -- previo cumplimiento de los requisitos técnicos, administrativos y legales que señale la Secretaría.

Otorgada la concesión la Secretaría de Comunicaciones ordenará si lo considera necesario, que a costa del interesado se publique -- aquélla en el diario oficial de la federación con la exposición de los fundamentos que se haya tenido para otorgar y el programa a que habrá de sujetarse la construcción o explotación de la vía concedida de acuerdo con las bases del artículo 8.

A los individuos o empresarios a quienes se otorgue concesión o permiso para construir o explotar vías generales de comunicación llevarán a cabo por sí mismo y no podrán, en ningún caso, organizar sociedades a quienes cedan los derechos adquiridos en la concesión o permisos.

Otro punto correspondiente a las concesiones lo toca el libro segundo de comunicaciones terrestres, caminos, capítulo II de explotación de caminos en su artículo 152 de la Ley de Vías Generales de Comunicación estableciendo; que para el aprovechamiento de los cami

nos de jurisdicción federal en la explotación de servicio público - federal de autotransportes, será necesario obtener concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y su otorgamiento se sujetará a las siguientes bases:

1.- Únicamente podrán conferirse a mexicanos por nacimiento y a sociedades constituidas por éstos conforme a las leyes del país.

2.- Se otorgará por cualquiera de los servicios siguientes:

Transporte de personas.

- a) Servicio de primera;
- b) Servicio de segunda;
- c) Servicio exclusivo de turismo.

Transporte de carga.

- a) Servicio de carga;
- b) Servicio Express.

Transporte de personas y de carga.

Servicio mixto.

La Secretaría mencionada y de acuerdo con el reglamento respectivo determinará las rutas en que estarán divididos los caminos de jurisdicción federal, así como la clase o clases de servicio que cada ruta deban operar.

3.- Una persona física podrá gozar de una o más concesiones pero el número de vehículos, cuya explotación no procederá de cinco,-

ya sea que operen o no, en la misma ruta.

4.- Se referirá a los solicitantes que por la calidad del equipo ofrezca un mejor servicio al público.

Dentro de las concesiones observadas que hay empresas que no necesitan concesiones y tal es el caso de:

a) Cuando el uso de vehículos tenga como fin establecimientos educativos, instituciones deportivas y compañías de navegación, para fines propios;

b) Los servicios de grua para el arrastre o transporte de vehículos.

c) Los transportes para la distribución de petróleo y sus derivados (carros de gobierno).

d) Los transportes que en razón de su reducida importancia o de sus modalidades particulares constituyen servicios públicos de los que ameriten concesión.

Con respecto a la duración de las concesiones el artículo 154 de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que se otorgaran por un término de diez años que podrá prorrogarse si los concesionarios hubieren cumplido con las disposiciones de esta ley.

Tenemos en materia de concesiones un sistema especial para ponerles fin mediante tres procedimientos, caducidad, rescisión de --

pleno derecho y rescisión judicial.

Las concesiones caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

1.- Porque no se presenten los planos de reconocimiento y localización de las vías, talleres, etc., dentro del término de las concesiones.

2.- Por no contar en forma total o parcial lo establecido en la concesión.

3.- Porque se interrumpe el servicio público prestado en todo o en parte importante, sin causa justificada.

4.- Porque se enajenen la concesión o alguno de los derechos en ella contenidos.

5.- Porque se ceda, hipoteque, enajene o de cualquier manera se grave la concesión, o algunos de los derechos en ella establecidos, o los bienes afectados al servicio público de que se trate a algún gobierno o estado extranjero, o porque se les admita como socios en la empresa concesionaria.

6.- Se proporcione al enemigo en caso de guerra internacional cualquiera de los elementos de que disponga el concesionario con motivo de sus concesiones.

7.- Cambio de nacionalidad por parte del concesionario.

8.- Se modifiquen o alteren substancialmente la naturaleza o condiciones en que opere el servicio.

9.- Porque los concesionarios no paguen la participación que corresponda al Gobierno Federal.

10.- Porque los concesionarios se rehuse a cumplir en su caso con los derechos de la nación, y

11.- Por no cumplir con las protecciones que deban brindarse a el público.

Con respecto a la rescisión de pleno derecho la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas declara administrativamente la inexistencia de un contrato de obras públicas tan pronto como se descubra que fué celebrado en contra del tenor de las leyes prohibitivas o interés público. (38)

La rescisión judicial esta prevista por la falta de cumplimiento del contrato por parte de la empresa en los casos no señalados como causa de caducidad en el artículo 29, que no tenga señalada sanción especial, dará lugar a la rescisión del contrato.

Las causas de Rescisión judicial son las mismas que las de caducidad. (39)

(38) Calvo M. Armando, Derecho Mercantil, p. 30

(39) Calvo M. Armando, Op. cit., p. 30

4. ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Los elementos del contrato son tres: I) Personales; II) Reales_ y III) Formales.

I.- Los elementos personales uno de ellos es la persona que se compromete y responsabiliza de la realización del contrato, se llama porteador.

El artículo 577 del código de comercio indica quien es tal, el porteador asume la obligación de transportar los objetos utilizando_ medios propios, aunque si bien, la ley le permite estipular con otros la conducción de las mercancías, en cuyo caso conservará tal carácter de la persona con quien haya contratado primero y toma el carácter de cargador con relación a la segunda.

Como el porteador asume las obligaciones y responsabilidades - del contrato en caso de que el transporte lo realice con el auxilio_ de otros o por sus dependientes; en igual forma sobre él repercuten_ económica y jurídicamente los riesgos del cumplimiento de la obligación de transportar.

El porteador puede ser bien, una persona física o bien una persona moral, ambas de naturaleza privada.

También lo puede ser, y es el caso del monopolio de autoridad, - el Gobierno Federal, Estatal o Municipal, o cualquier otro entre público.

Quien solicita el porteador el transporte, se llama cargador y constituye el segundo de los elementos personales del contrato.

El cargador puede ser una persona física o moral.

Y el consignatario o (destinatario), que es aquel a cuya orden van dirigidas las cosas objeto del transporte, pudiendo ser el mismo cargador.

II.- Como elementos reales, hemos dicho que el contrato de transporte una persona, porteador, se obliga frente a otra, cargador, a transportar de un lugar a otro, cosas o personas, utilizando el medio de tracción más adecuado.

Y por cuya prestación recibe un precio.

En consecuencia, los elementos reales del contrato son, en el transporte de cosas, el precio y las cosas mismas. (40)

El artículo 518, fracción IV, dice que en la carta de porte debe hacerse la designación de los efectos, con la expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan.

Es decir se mencionan en este documento las cosas que se transporten, que deben ser siempre cosas mercantiles, eso es, corporales.

(40) Vázquez del Mercado Oscar, Op. cit., p. 150

Con lo respecto a el precio, en la fracción V del artículo 581 del código de comercio, se hace referencia al precio de transporte , el otro elemento real del contrato.

Por lo que se refiere al precio, debe entenderse que se paga en dinero, puesto que si consistiere en una prestación diversa de dar o de hacer, no se daría el contrato de transporte en estricto sentido técnico.

El precio es la contraprestación que corresponde cumplir al cargador o bie, en los casos en que así se establezca al consignatario.

El precio del transporte debe ser determinado o determinable, - las partes lo fijan libremente cuando se trata de transporte que se realiza, no sujeto a tarifa impuesta por la autoridad, esto es, de - servicios públicos en vías generales de comunicación.

En cada caso las partes pueden contratar bajo el precio que les convenga.

En caso de que no se fijara el precio, habría que aplicar el -- uso que se practique.

En el caso de transporte de servicios públicos por concesión es tatal la determinación del precio no puede quedar al arbitrio de las partes, toda vez que debe aplicarse el precio autorizado.

En la mayoría de los casos la reglamentación del precio se hará

de tal forma que éste se paga en atención a la naturaleza y peso de la mercancía, así como a la distancia del transporte, de manera que quien contrata el transporte paga siempre acorde a la tarifa establecida.

Existe una igualdad de trato, la razón de la paridad de tanto se justifica porque se está frente a un servicio público que se preseta por el porteador, debido a una concesión otorgada por la autoridad pública y por lo mismo, el porteador no puede negarse a dar el servicio a quien lo solicite ni tampoco preferir a uno o a otro requirente, como se dice sería una preferencia arbitraria e injusta, puesto que el servicio se hace con medios del patrimonio nacional, como son las vías públicas y el derecho mismo de concesión.

III.- El elemento formal lo constituye la carta de porte.

Si bien en el artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y el artículo 581 del código de comercio la exigen al porteador, ésta no es esencial para el perfeccionamiento del contrato.

La carta de porte juega solamente el papel de documento probatorio.

El contrato de transporte se forma sólo con la manifestación de voluntad, sin que se requiera algún documento escrito.

Se trata de un documento que no tiene efectos constitutivos, si

sino sólo como efectos probatorios al grado de no expedirse al momento de la entrega de la cosa para transportar, que desde luego es lo más normal, se puede expedir con posterioridad.

Así mismo, el cargador puede pedir al porteador una copia de la carta de porte, según el artículo 581 del código de comercio.

La emisión de la carta de porte es una obligación del porteador que derive del propio contrato y que dijimos es un medio de prueba - de la existencia o contenido del contrato.

El título legal del contrato dice el artículo 583 del código de comercio, entre el cargador y el porteador será la carta de porte, - por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que la falsedad y error material en su redacción.

El emisor, es decir, el porteador, responde de la verdad respecto del contrato o contenido de la carta de porte y en el caso, deberá soportar las consecuencias derivadas de una falsa indicación de la misma.

B. DERECHOS Y OBLIGACIONES

Con respecto a los derechos y obligaciones comunes que tienen - todos los transportistas, cargadores y consignatarios, se estudiarán por separado debido a su importancia dentro del contrato de transporte.

I. PORTEADOR

Puede ser porteador, en el sistema actual mexicano, cualquier persona o empresa que mediante una remuneración, se encargue del transporte.

Las obligaciones del porteador se indican en el artículo 590 del código de comercio en donde establece:

I.- A recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenido;

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 acostumbra hacerlos periódicamente.

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

V.- A entregar las mercancías al tenedor de la carta de porte o 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, cuanta y medida, si - así estan consideradas en la carga de porte, a no ser que esten en barricas, cajones fardos ⁽⁴¹⁾ pues entonces cumplirá con entregar és tos sin lesión exterior;

VIII.- A probar que las pérdidas o averfias 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 averfias 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 entrega, 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 da ños y perjuicios que resienten ya por su culpa, ya porque no de cumplimiento al contrato respectivo.

Otras obligaciones de los porteadores las encontramos en el artículo 50 de la Ley de Vías Generales de Comunicación donde establece: que las tarifas para el cobro de los servicios de las empresas - porteadoras comprenderan las cuotas y las condiciones conforme a las cuales deberán aplicarse y estaran a las siguientes reglas:

(41) Fardos. La palabra significa bulto grande o pequeño según el -- diccionario el Pequeño Larousse en color. Barcelona, Ed. Nogué 1972.

1.- Las tarifas y los elementos de su aplicación como tablas de distancias, clasificación de efectos, tabla de mermas ⁽⁴²⁾, etc., serán formadas por las empresas y sometidas a la Secretaría de Comunicaciones quien las aprobará de acuerdo con esta Ley.

2.- Se observará perfecta igualdad en la formación de las tarifas.

3.- Las tarifas y sus modalidades entrarán en vigor una vez -- aprobadas o registradas en la fecha que expresamente señale la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

4.- Las tarifas entrarán en vigor el período que las mismas indiquen.

Otra de las obligaciones de los porteadores esta en el artículo 59 de la Ley de Vías Generales de Comunicación donde establece: que las tarifas reducidas hasta en un cincuenta por ciento de la cuota ordinaria, esto en los casos de calamidad ⁽⁴³⁾ pública para fines de beneficencia a estudiantes en período de vacaciones y para repatriados.

El artículo 69 de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que las empresas de transportes están obligadas a suministrar oportunamente y preferentemente a mover con rapidez, a cargar y des-

(42) Merma significa rebaja en una cosa.

(43) Significa una desgracia general como hambre, guerra, etc.

cargar con el cuidado debido, los vehículos que contengan animales y mercancías de fácil descomposición, como frutas, legumbres, etc.

Como obligaciones secundarias de los portadores están en el artículo 535 del libro séptimo, sanciones, capítulo único de la Ley de Vías Generales de comunicación donde establece: que los conductores de toda clase de vehículos que manejen o tripulen éstos en vías generales de comunicación sin haber obtenido los certificados de capacidad física y aptitud, o sin las licencias exigidas por la ley, se les aplicará por la primera infracción multa hasta de mil pesos.

En casos de reincidencia incurrirán en la pena de quince días de prisión o hasta un año.

En las mismas penas incurrirá el empresario o dueño de vehículos que autorice o consienta su manejo o tripulación sin que el conductor posea los certificados y licencias mencionadas.

De el monto de las sanciones administrativas que se impongan a los conductores de vehículos con motivo del manejo de éstos será garantizado con el valor de los propios vehículos o mediante el otorgamiento de fianza suficiente para responder de las mismas.

En caso de que la garantía sea el propio vehículo podrá entregarse en depósito a su conductor o a su legítimo propietario quienes deberán presentarlo ante la autoridad competente cuando esta lo solicite.

El propietario del vehículo dispondrá de un plazo de un año contado a partir de la fecha en que se cometió la infracción para cubrir las multas impuestas a los gastos que hubiere, en caso contrario, se formulará la liquidación de las cantidades que por concepto de sanciones o gastos deban cubrir por el infractor y junto con el vehículo se consignarán a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para que proceda a su remate.

Con el producto del mismo se hará el pago de las multas y gastos que la autoridad determine.

Con respecto a los derechos que ostenta el porteador están comprendidos en el artículo 591 del código de comercio donde establece:

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

2.- A percibir la totalidad del porte convenido si por negligencia o culpa del cargador no se verificase 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.

3.- A rescindir el contrato, si comenzado el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor (terremotos, inundaciones).

4.- A continuar el viaje removido el obstáculo a que el punto anterior se refiere si no hubiere resultado acogerse al derecho de rescisión.

En este caso, si no fuere posible seguir la ruta designada en el contrato, podrá seguir la que le parezca conveniente y si ésta -- fuere más larga y costosa, podrá exigir un aumento de flete en forma proporcional, pero no podrá cobrar gastos extras y tiempo adicional por la detención o demora.

5.- 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.

6.- A que el consignatario le reciba de la carga averiada las mercancías que estén ilesas siempre que separadas de las averiadas, no sufran disminución en su valor.

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

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

2. CARGADOR

El cargador es quien solicita al porteador el transporte y constituye el segundo de los elementos personales.

A nombre propio celebra el contrato, sin que importe si es o no propietario de las mercancías.

Para los efectos del contrato de transporte, se considera independiente el vínculo jurídico del cual derive la propiedad de las mismas.

El título de propiedad nada influye en el transporte, por lo que el cargador puede ser propietario, simple poseedor, tenedor de la cosa en depósito, etc.

Y disponer de ella para hacerla transportar.

Así mismo lo puede celebrar por cuenta de otro, pero lo esencial es que obre en nombre propio.

El artículo 296 del código de comercio dice: el comisionista que hubiere de remitir efectos a otro punto deberá contratar el transporte, cumpliendo las obligaciones que se imponen al cargador.

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

También el contrato puede celebrarse por medio de representante

en cuyo caso el cargador es el representado.

Los efectos del acto que implica el acto material de la celebración del contrato y la entrega de la mercancía, recaen exclusivamente en el cargador.

El artículo 588 del código de comercio, establece cuales son -- las cosas que deben transportarse.

Sin cumplir con esta obligación no es posible ejecutar el contrato por el porteador.

La entrega debe hacerse, fracción I, del artículo citado, en -- las condiciones, lugares y tiempo convenido.

Con la entrega de las cosas va a aparejada la de los documentos necesarios para poder desplazar las mismas, esto es los documentos -- fiscales, aduanales, municipales y otros para el libre tránsito y pa -- saje de la carga, dice la fracción II del artículo mencionado.

El cargador debe aceptar la confiscación y pagar las multas y -- penas que se le impongan por la infracción a las leyes fiscales, di -- ce la fracción IV del artículo 588 del código de comercio.

No sólo ello, sino también a indemnizar al porteador de los -- perjuicios que se le causen por la misma causa.

Si durante el viaje se pierde o daña las mercancías, debido a --

vicios propios a ellas o a casos fortuitos, el cargador tendrá que soportarlas (fracción IV).

Corresponde también al cargador indemnizar al porteador de todos los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato hubiere sufrido y así mismo restituirle las sumas que hubiese erogado en ejecución del contrato y en beneficio suyo establece la fracción V del artículo 588 del código de comercio.

Por último el cargador tiene obligación de remitir con toda oportunidad, la carta de porte al consignatario a efecto de que éste se encuentre en posibilidad de hacer uso de ella al momento de llegar la carga (fracción VI del artículo repetido).

El artículo 578 del código de comercio establece que el contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador, antes o después de comenzar el viaje, pagando en el primer caso la mitad del porte a el porteador y en el segundo, pagando la totalidad al porteador y siendo obligación del cargador recibir los efectos en punto y en el día en que la rescisión se verifique.

Si no cumpliera con esta obligación, o no cubriera el porte al contado, el contrato no quedará rescindido.

Otra obligación del cargador esta en el artículo 601 del código de comercio donde establece que el cargador está obligado a declarar el contenido de los bultos que comprenda la carga, si lo exigiere -

así el administrador de la empresa o los jefes de las oficinas del tránsito al tiempo de recibirla para su conducción.

Con respecto a los derechos del cargador estarán comprendidos - en el artículo 589 del código de comercio, comprendiendo en la fracción I que el cargador podrá variar la consignación de las mercancías mientras estuvieren en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al porteador y de entregarle la carta de porte expedida a favor del primer consignatario.

En la fracción II tendremos que el cargador tendrá derecho a variar dentro de la ruta convenida, el lugar de la entrega, de la carga, dando oportunidad al porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando la carta de porte primitiva por otra, debiendo indicar al porteador el nuevo consignatario si lo hubiere.

Con respecto a el derecho y obligación del cargador y el porteador encontramos que en derecho mercantil se puede rescindir un contrato.

La rescisión en el contrato de transporte es hecho cuando hay fuerza mayor consistente en guerra, intercepción de caminos, etc.

Vimos que el cargador en cualquier tiempo antes de que comience el viaje o durante el puede dar por concluido el contrato (artículo 578).

Se notifica al porteador que se rescinde el contrato, y si esto sucede antes de que empiece el viaje, la ley impone al cargador la obligación de pagar la mitad del porte: si da el aviso cuando la mercancía ya va en camino, el cargador debe pagar la totalidad del porte; y en este caso la ley obliga al cargador a recibir la mercancía en el lugar en que esta se encuentre al dar por rescindido el contrato.

Pero encontramos otro artículo que se refiere a los derechos de consignatario y a primera vista hay una oposición o contra dirección entre el resultado a que habíamos llegado y el artículo a que ahora nos referimos.

Por una parte tenemos esta conclusión: el contrato de transporte se celebra en interés del cargador; y por otra nos encontramos con un derecho del consignatario que parece destruir esa afirmación el que consagra el artículo 396 fracción II; el consignatario tiene derecho: I.- A que mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor, se le entreguen las mercancías cualquiera que sean las ordenes que en contrario diere el cargador con posterioridad.

La contradicción entre los preceptos transcritos no existe y para demostrarlo, vamos a compaginar unos con otros.

Desde luego, el artículo 576, que da derecho al consignatario de que se le entreguen las mercancías, habla de que el consignatario tendrá ese derecho mientras sea tenedor de la carta de porte expedi-

da a su favor.

Esto se debe a que el consignatario no es parte en el contrato_ mientras no reciba la carta de porte.

Esta interpretación se fortalece por la consideración de que el artículo que concede al cargador la facultad de cambiar al consignatario (589-I), le impone la obligación de devolver al porteador la - carta de porte, devolución que no sería posible si ya el consignatario tuviera dicho documento en su poder.

He aquí pues la conciliación de dos preceptos: mientras la carta de porte está en poder del cargador o mientras no llegue a poder_ del consignatario, el cargador puede cambiar al consignatario, porque esta en posibilidad de cumplir con la condición indispensable para ejercitar ese derecho: devolver la carta de porte.

El consignatario tiene derecho de exigir la entrega de la mercancía a partir de la fecha en que tiene la carta de porte: lo que - puede evitar el consignatario es que se cumplan las ordenes del cargador dadas con posterioridad a la fecha en que la carta de porte - está en poder de aquél.

Si el consignatario ya recibió la carta de porte.

Mientras la carta de porte no llegue a poder del consignatario_ el cargador es el dueño del negocio.

Puede cambiar al consignatario, puede cambiar de lugar de entrega de la carga (589 - II): pero estos dos derechos exigen como condición que el cargador tenga la carta de porte en su poder, ya que el código de comercio marca como requisito esencial de su ejercicio la devolución de la carta de porte al porteador.

Tiene derecho el cargador, además de dar por rescindido el contrato antes o después de que comience el viaje.

Este derecho lo puede ejercitar de dos situaciones: cuando toda cia tiene la carta de porte en su poder y cuando ya la envío.

En el primer caso no hay diferencia, en el segundo: hay que examinar si la carta ya llegó a poder del consignatario o si va en camino.

Mientras vaya en camino la carta de porte, el cargador sigue - siendo el dueño del negocio y puede rescindir el contrato, porque lo que prohíbe la ley es que se cumplan sus ordenes posteriores a la - fecha en que el consignatario reciba la carta de porte.

3. CONSIGNATARIO

El consignatario, llamado también destinatario, es extraño al contrato de transporte: es sólo la persona o personas que al término del viaje recibe las mercancías en el punto de destino convenido.

Para que se actualicen las obligaciones y los derechos a cargo

y en favor del consentimiento, es necesario que éste acepte el contrato de transporte y se convierte así, en la tercera parte del mismo. (44)

El consignatario lo destina al cargador y su nombre aparece en la carta de porte.

No es necesidad designar un destinatario o consignatario, distinto al propio encargado pues éste puede hacer que la mercancía le sea consignada a él mismo en cuyo caso a él será entregada en los términos que se estipulen en el contrato.

Sin embargo es más común que se consigne a un tercero que frecuentemente resulta ser el sujeto comerciante con quien tiene relación el cargador.

A pesar de que en el contrato se haga mención a un consignatario este no es parte del mismo, es un tercero, en su caso beneficiario del contrato en base al cual adquiere el derecho de reclamar y recibir la mercancía transportada. (45)

Con respecto a las obligaciones del consignatario estos están comprendidos en el artículo 595 del código de comercio donde se establece: cuando la mercancía llega a su destino, el porteador le avisa

(44) Cervantes Ahumada Raúl, Op. cit., p. 494

(45) Vázquez del Mercado Oscar, Op. cit., p. 149

rá al consignatario para que recaiga, a menos que vengan directamente consignadas a su domicilio en cuyo caso allí la entrega el porteador cualquier retardo lo hace responsable.

En ambos casos, el consignatario debe recibir sin demora las mercancías, abrir y reconocer los bultos si así lo solicita el porteador, señalan las fracciones I y II del artículo 595 del código de comercio.

La recepción de las mercancías, se hace según las especificaciones acerca de éstas en la carta de porte, misma que el consignatario debe devolver como indica la fracción III.

Al devolver la carta de porte se cancelan las obligaciones derivadas del contrato, salvo cuando en el mismo acto se hagan constar por escrito las reclamaciones que las partes quisieren reservarse de conformidad con el artículo 593 del código de comercio.

El contrato de transporte es de carácter oneroso, en tanto que las partes se deben prestaciones recíprocas.

Que el cargador tiene la obligación de pagar el precio del transporte, sin embargo, cuando se ha establecido así por las partes contratantes, el precio del porte debe pagarlo el consignatario, al igual que los demás gastos, dice el artículo 595 citado en la fracción IV.

A esta obligación corresponde el derecho del porteador para retener las mercancías mientras no se le pague por el transporte o cualquier otro gasto que hubiere efectuado, artículo 591, fracción - VII del código de comercio.

En la fracción V del artículo 595, el consignatario se le impone la obligación de ejecutar en un término perentorio de veinticuatro horas desde la recepción de las mercancías los derechos que competan contra el porteador exigiéndole las responsabilidades que haya contraído.

Y por último en la fracción VI del citado artículo encontramos que el consignatario debe cumplir con las ordenes del cargador dando la cuenta, sin pérdidas de tiempo de cuanto ocurra relativo a las mercancías porteadas.

Derechos del consignatario, en el artículo 596 del código de comercio establece que el consignatario tiene derecho a exigir la entrega de las cosas, en tanto que detente la carta de porte, quedando sin efecto cualquier orden que en contrario diere el cargador con posterioridad fracción I.

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, así como en el caso que el consignatario actúa por cuenta del cargador tendrá derecho

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, artículo 596, fracciones II y III del código de comercio.

4. CARTA DE PORTE

Con respecto a la formación nos encontramos que cuando el transporte es de cosas, el título representativo de las cosas se llama carta de porte si se trata de transporte terrestre.

Teniendo que porte es el término con que se designa la cantidad que está en juego como pago en el contrato de transporte.

Y es carta de porte el título representativo de las mercancías aunque independiente al contrato relativo además de constituir la prueba básica respecto a las obligaciones que adquiere al contratar tanto porteadores como consignatarios o cargadores.

En el contrato de transporte terrestre por viaje el porteador se obliga a cumplir con un autotransporte (camión) determinado, uno o más viajes preestablecidos bajo las condiciones establecidas por el contrato o de acuerdo con los usos o costumbres que imperan en el medio terrestre.

En el contrato el porteador pone a disposición del cargador un autotransporte para la totalidad de su capacidad o una parte de él, sea destinado al transporte de mercancías por un viaje determinado

previamente convenido y mediante el pago de un flete también determinado.

En dicho contrato existen innumerables formularios tipo por lo que los usuarios mismos elaboran sus propios contratos, siendo estos documentos no estáticos, sino que periódicamente son revisados para mejorarlos, adecuarlos y ponerlos al día, ya que constantemente necesitan modificarse.

Los más diversos productos a granel pueden ser objeto de movilización a través de estos contratos; de ahí que los formularios varíen, cuando se trate de sólidos o bien de líquidos.

Así tenemos productos como el petróleo y sus derivados minerales concentrados de minerales, madera, carbón, granos, sal, gas, productos químicos, roca fosfórica, alúmina, algodón, biguetas, plátanos y otras frutas.

Los granos más comunes que se mueven mediante estos contratos son: maíz, trigo, arroz, cebada, centeno, sorgo, mijo, etc.

De acuerdo a la naturaleza del producto dependerá el tipo de vehículo pudiendo ser: plataforma, caja, jaula o pipa con sus respectivas modalidades, cuya finalidad es la integración desde el momento de su recepción, transportación y entrega.

En el artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación -

establece que en el momento de la contratación del servicio correspondiente (contrato mercantil de transporte terrestre de carga por viaje), los porteadores de servicios de vías generales de comunicación expedirán a los usuarios, carta de porte conocimiento para embarque, boleto, factura o documento similar que contenga las condiciones en que se prestará el servicio de conformidad con lo dispuesto en esta ley y sus reglamentos.

La carta de porte es el documento que el porteador extiende al cargador de la que el porteador podrá pedir una copia según el artículo 581 del código de comercio, donde contendrá:

- 1.- El nombre, apellido y domicilio del cargador;
- 2.- El nombre, apellido y domicilio del porteador;
- 3.- El nombre, apellido y domicilio de la persona a cuya orden vayan dirigidos los efectos (consignatario), o si han de entregarse a el mismo porteador.
- 4.- La designación de los efectos, con expresión de la calidad genérica de su peso y las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan;
- 5.- El precio del transporte.
- 6.- La fecha en que se hace la expedición;
- 7.- El lugar de la entrega al porteador;
- 8.- El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario.

9.- La indemnización que haya de abonar el porteador en el caso de retardo, si sobre este punto media algún pacto.

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

La carta de porte es un título dispositivo de la mercancía y - puede ser nominativa, a la orden o al portador.

El artículo 582 del código de comercio así lo señala y además_ establece que el tenedor de la carta de porte se sobrogan en los de rechos y obligaciones del cargador de ahí que el artículo 583 se in dique que el documento debe de volverse una vez que se ha cumplido_ con el contrato de manera que así se tenga canceladas acciones y - obligaciones.

Cuando por alguna causa no pueda devolverse la carta de porte_ el consignatario, al recibir las mercancías deberá extender un reci bo de los objetos entregados, que hará las veces de carta.

Como la carta de porte no sólo se extiende a nombre del consigna- tario, sino a la orden de éste o al porteador, implica que es un do cumento que puede circular como representativo de las mercancías - transportadas.

De esa manera sin que las mercancías se desplacen por la entre

ga material de ellas, puede pasar de un sujeto a otro, con la sola tradición de la carta o bien por cambio de nombre del consignatario en suma o la misma.

Es una forma de facilitar la circulación de las mercancías durante el viaje dándole a la carta de porte 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 o acreedor pignoratício.

Si la carta de porte es la orden, su tramitación o 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 que el que transmite el documento.

El tenor de la carta es el titular de los derechos derivados del contrato de transporte.

Algunas actividades que se desprenden del contrato de transporte las tenemos en la Ley Federal del Trabajo en el artículo 256 donde establece que las relaciones de choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que presten servicios de pasajeros, de carga o mixtos foráneos y urbanos tales como autobuses, camiones, camionetas, automóviles y los permisionarios o los propietarios de los vehículos son relaciones de trabajo, cuyo conjunto permite la

realización de la actividad transportadora.

Teniendo que el salario de las personas destinadas a la actividad transportadora en relación con su patrón o porteador será por día, por viaje, por boletos o por circuitos o kilometraje recorridos y que consistirá en una cantidad fija, o en una sobre los ingresos o la cantidad que exceda a un ingreso determinado, o en dos o más de estas modalidades, sin que en ninguna pueda ser inferior al salario mínimo.

En cuanto al salario por viaje los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional en caso de prolongación o retardo del termino normal del viaje por causas que no les sea imputable.

En el artículo 260 de la Ley Federal del Trabajo establece que el propietario del vehiculo y el concesionario o permisionario son solidariamente responsables de las obligaciones derivadas del trabajo.

Los trabajadores destinados a la actividad transportadora estan obligados a respetar las ordenes de su superior en este caso el porteador, quedando estrictamente prohibido para estos:

1.- El consumo de bebidas alcohólicas durante la prestación de servicio y en las doce horas anteriores a su iniciación;

2.- Usar narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de sus horarios de trabajo sin prescripción médica.

Antes de iniciar el servicio el conductor o chofer deberá poner el hecho en conocimiento del patrón en este caso el porteador, y presentarle la prescripción suscrita por el médico.

3.- Recibir carga o pasaje fuera de los lugares señalados por la empresa para estos fines.

En las actividades transportadoras los choferes tienen obligaciones especiales que son:

a) Tratar con cortesía y esmero a las personas lo mismo a la carga con precaución;

b) Someterse a los exámenes médicos periódicamente que prevengan las leyes y demás normas de trabajo;

c) Cuidar el buen funcionamiento de los vehículos e informar al patrón de cualquier desperfecto que observe.

d) Hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia que permitan sus conocimientos, la herramienta y las refacciones de que dispongan, si no es posible hacer las reparaciones pero el vehículo puede continuar circulando, conducirlo hasta el poblado más próximo o hasta el lugar señalado para su reparación.

4.- Observar los reglamentos de tránsito y las indicaciones técnicas que dicten las autoridades y el patrón (artículo 262 de la Ley Federal del Trabajo).

En el transporte foráneo los patrones tienen la obligación de: pagar los gastos de hospedaje y alimentación de los operadores cuando se prolongue o retarde el viaje por causa que no sea imputable a estos, hacer las reparaciones para garantizar el buen funcionamiento del vehículo y la seguridad de los operadores, dotar a los vehículos de las herramientas y refacciones indispensables para la reparación de emergencia, así como observar las condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos.

En el transporte de carga además de los efectos legales existen otras de suma importancia como son la tecnología y las políticas a seguir o actividad real.

En cuanto a la tecnología tenemos que el motor ideal para las grandes potencias requeridas por los camiones es el de combustible o combustión interna o ciclo diesel, que consume aceite pesado de bajo precio hace un quemado completo dentro de los cilindros y no tiene - prácticamente merma por evaporación.

Este motor fué inventado por RODOF DIESEL en 1893 pero ha pasado muchos años en ponerlo a punto de fabricación industrial. (46)

Al fin, después de un lento proceso el motor diesel comenzo a - utilizarse industrialmente en los años 1930 y hoy en día es la fuente de potencia de la mayoría del transporte pesado, tanto en la nave

gación como en los ferrocarriles, camiones y autobuses.

El mejor motor diesel es el llamado horizontal en el que todos los cilindros están distribuidos en un plano a uno y otro lado del cigüeñal.

Desde el punto de vista mecánico, la transmisión de la potencia del motor a las ruedas, la suspensión, la dirección y el sistema de frenado siguen los mismos principios que un carro normal.

Sin embargo la diferencia de los esfuerzos a transmitir es tan grande que no ha habido más remedio que recurrir a sistemas especiales para hacer más eficaces las transmisiones y facilitar físicamente el trabajo del conductor.

Los grandes camiones son de dos a tres ejes y en muchos casos - todos los ejes son motores, lo que exige un diferencial para cada uno y un sistema de árboles y cardanes que llevan la potencia a las ruedas.

Los embragues y los cambios pueden ser mecánicos reforzados o ir acoplados a sistemas complementarios hidráulicos que además de hacer más suave la transmisión, permiten aumentar el número de velocidades con una gama de marchas intermedias de cambio ultrarrápido.

Los sistemas de frenado consisten en aire comprimido o dicho en el lenguaje popular frenos de gavián.

Los tipos de camiones son variadisimos los comerciales pueden se de caja, para carga o lastre y finalmente los tractores para -- arrastre de semirremolque, de todos los camiones el mejor tractocamión que existe actualmente es el KENWORTH debido a su alta calidad y eficacia cuyo costo en México es de más de 100 millones de pesos.

Con respecto a las políticas encontramos una gran diferencia - entre la realidad y lo que la ley establece (Contrato Mercantil de Transporte Terrestre de Carga por Viaje) veamos algunos casos que demuestran las diferencias, que la propia ley no tiene contempladas.

A.- Una empresa maderera de Oaxaca dio su aval para que autotransportistas del lugar (hombre - camión) adquirieran a crédito varias unidades a fin de reducir la deficiente oferta regional y facilitar el desplazamiento de los troncos a el patio de los aserraderos.

B.- Una maquiladora de Yucatán señala la dificultad para encontrar vehículos cerrados de bajo tonelaje que transporten ropa de mujer al aeropuerto de Cancún.

C.- Con frecuencia, en un astillero de Puerto Morelos Quintana Roo, se prefiere pagar un camión completo de ocho toneladas para -- transportar resinas y fibra de vidrio desde los almacenes de sus proveedores en Mérida, Yucatán, a pesar de que sus embarques suelen ser de sólo tres toneladas, pues de lo contrario se tendría que aguardar la consolidación de la carga en un camión completo, lo que supone casi cuatro semanas de espera.

D.- Una productora de aceite de soya de Mérida, Yucatán, manifiesta tener problemas en sus envíos a la ciudad de Oaxaca y a Tuxtla Gutiérrez y Tapachula (Chiapas), pues no sólo es difícil encontrar transportistas que cubran estas rutas "transvesales" sino que siempre debe pagarse por retornos de las unidades vacías y en algunos casos se requiere contratar a varios prestadores de servicio, lo que encarece los costos.

E.- Una compañía cuyo insumo principal es el maíz informa que ningún autotransportista acepta transportar ese producto a la tarifa oficial y que invariablemente se piden aumentos de 20 a 40 por ciento.

La misma compañía se queja de abusos en el cobro de fletes por el transporte de maíz descargado en buques que ella alquila en plena descarga le solicitan aumento de 50 a 60 por ciento sobre la tarifa; si no se conceden se suspende la operación y el usuario debe pagar multas al propietario del buque por las demoras.

En algunos casos la compañía accede a pagar sobrepagos de 25% por regreso de vacío y de 25% con tal de asegurar la disposición del servicio.

F.- Una empresa vidriera que ha logrado colocar 25% de su producción en el mercado Estadounidense señala que el flete que paga por llevar el producto a Nuevo Laredo es mayor que el de cualquier otra cadena de distribución en el mercado nacional, como los vehícu-

los no pueden circular por las carreteras estadounidenses con más de 80 000 libras brutas de peso equivalente a unas 30 toneladas. los camiones se cargan con menos de su capacidad para evitar a los transportistas costos por la capacidad total del camión, aunque la carta sólo ocupe 73 por ciento de ella. (47)

Después de conocer el transporte desde diferentes puntos de vista considero oportuno dar las siguientes recomendaciones:

1.- De acuerdo a las anomalías que se suscitan a lo largo del Territorio Nacional, establecer oficinas o módulos dependientes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuya ubicación será en los principales centros de carga, así como en lugares de intensa actividad transportadora (carreteras), lo que permite recoger los puntos de vista de los cargadores, transportistas, permitiendo tener una visión más realista de dicha actividad.

2.- Dividir el transporte de carga en rápido o lento dependiente de la capacidad de los vehículos, variando su costo.

3.- Estudio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la elaboración de tarifas transversales o sea de un lado a otro.

(47) Revista de comercio exterior, una nueva solidaridad internacional, Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. México, Mayo 1990.

C. TERMINACION DEL CONTRATO

Con respecto a la terminación del contrato de transporte se rescindirá de hecho antes de emprender el viaje, si sobreviene algún suceso de fuerza mayor que impida verificarlo como declaración de guerra, prohibición de comercio, intercepción de caminos u otros acontecimientos análogos (art. 579 del código de comercio).

En este caso, las partes perderán los gastos que hubieren hecho (art. 589 del código de comercio).

Si una vez emprendido el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor, el porteador podrá rescindir el contrato de transporte (art. 591, fracción III, del código de comercio).

El porteador tendrá derecho a que se le pague la parte proporcional del porte correspondiente al camino recorrido, y estará obligado a presentar las mercancías transportadas para su depósito a la autoridad judicial del punto y recabando la constancia de que las mismas se encuentran en el estado detallado en la carta de porte, de cuyo hecho dará noticia oportuna al cargador a cuya disposición deben quedar (art. 580 del código de comercio).

Si el porteador no rescindiere en esos casos el contrato de transporte, removiendo el obstáculo, que impedía la continuación del viaje, tendrá derecho a continuarlo, siguiendo la ruta designada en el contrato si no fuere posible la que sea más conveniente y si ésta

resultare más dispendiosa y más larga, podrá exigir el aumento de los costos del porte en proporción al exceso, pero sin cobrar nada por los gastos y tiempo de la detención (art. 591, fracción IV, del código de comercio.

Con respecto a la terminación del contrato se entenderá como caso fortuito es un acontecimiento proveniente de la naturaleza, que ocasiona un perjuicio, como una inundación, un rayo, etc.

Fuerza mayor sería el acontecimiento proveniente de la naturaleza, sino de una persona diferente del demandado y que ocasiona un perjuicio como una orden o prohibición emanada de la autoridad competente, una invasión, etc. (48)

En el código de comercio el artículo 578 dispone: El contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador, antes o después de comenzar el viaje pagado 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 día en que la rescisión se verifique.

Si no cumpliera con esta obligación o cubriera el porte al contado, el contrato no quedará rescindido.

(48) Gutiérrez Francisco P., Op. cit., p. 140

I. RESPONSABILIDAD

La exigencia del tráfico jurídico y las peculiaridades propias del contrato de transporte se ha dicho obligan al ejercicio de las acciones de responsabilidad en plazos relativos pequeños.

El código de comercio, establece la extensión de la responsabilidad del porteador por el recibo de las mercancías sin reclamación y por el transcurso de 6 meses en las expediciones verificadas dentro de la República y el de un año en el extranjero, artículo 542 - del código de comercio.

Sin embargo, la congruencia se encuentra en el contenido del artículo 593 que fija el término para exigir la responsabilidad al día siguiente de la conclusión del viaje, si hubo pérdida o después de las veinticuatro horas de la entrega de la mercancía en caso de averías.

Las cosas han de ir debidamente acondicionadas: así el artículo 71 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dispone que "si las mercancías se despachan sin embalaje o con uno defectuoso o inadecuado a su naturaleza, la falta o el defecto del embalaje⁽⁴⁹⁾ se hará constar en la carta de porte y en este caso la empresa porteadora no será responsable de las pérdidas o averías que sufran las cosas.

Los objetos que se entreguen han de ser debidamente especifica-

(49) Embalaje significa poner en caja o en una bolsa las mercancías.

dos (artículo 581, fracción IV del código de comercio), tiene - derecho a proceder al reconocimiento mediante la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción; si el encargado rehusará y omitiere tal diligencia el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o de dolo (artículo 519, fracción V del análogo contenido es el artículo 601 del código de comercio.

En caso de no aparecer el destinatario o de no comparecer a recoger los objetos, el porteador puede proceder, como consecuencia de su derecho, a exigir que el consignatario reciba los mismos, a promover su depósito ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega si en él no encontrarse al consignatario o a quien lo represente, o si hallándose rehusare recibirlas, previo siempre - reconocimiento de su estado por peritos (art. 591, fracción VIII del código de comercio).

El Código de Comercio Mexicano completa esta declaración en -- cuanto obliga a los empresarios de transporte "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 depositarla en sus almacenes mientras que, - no haya quien se presente a recibirlas (art. 600, fracción III del código de comercio).

Pero el depósito en los almacenes no puede ser indefinido, por eso dispone el código de comercio que transcurridos los plazos fija-

dos en los reglamentos, sin que nadie comparezca a reclamar los efectos depositados podrá proceder a su venta mediante la intervención judicial del lugar, satisfaciéndose sobre el importe de la venta así realizadas las responsabilidades que sobre los objetos pesaron con motivo de su conducción y con el resto se cumplirán las obligaciones impuestas para estos casos (art. 603 del código de comercio).

Procediendo así, la empresa quedará libre de toda responsabilidad aunque se presenten a reclamar el cargador o su representante, bastando para ello la exhibición del certificado mandado expedir por la autoridad judicial a cuya disposición se hubiere puesto los objetos después enajenados (artículo 604 del código de comercio).

También está obligado a abrir y reconocer los bultos en el acto de su recepción si el porteador lo solicitare; si el consignatario rehúsa cumplir con esta obligación el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo (artículo 595, fracción II del código de comercio).

La devolución de la carta de porte cancela las obligaciones y acciones derivadas del contrato salvo cuando en el mismo acto, se hagan constar por escrito las reclamaciones que las partes quisieran reservarse, excepción hecha de lo dispuesto en el artículo 595, fracción III, art. 583 del código de comercio.

En la responsabilidad encontramos principios aplicables, el carácter de servicio público que revisten los transportes y la situa-

ción de monopolio con que las empresas de transporte ejercen su actividad, obligan al legislador a tratar con cierta severidad a las mismas especialmente al fijar su responsabilidad.

Las empresas de vías generales de comunicación son responsables de las pérdidas o averías que sufran los efectos que transporten (art. 71 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

El mismo principio encuentra formulación en el artículo 590 del código de comercio que dispone que el porteador está obligado a cubrir y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad.

Los casos que puedan presentarse son los siguientes:

1.- Pérdida total o parcial de las cosas transportadas, es decir extravío de los objetos de modo que el porteador se encuentra imposibilitado de cumplir la obligación de entregarlas;

2.- Averías, por averías se entiende el deterioro, merma o corrupción de las cosas, atribuidas a causas internas o externas.

3.- Tardanza o retraso, el retraso equivale a entregar posterior a la fecha convenida en el contrato; en ciertos casos los retrasos superiores a los plazos en que la ley marca, se consideran como equivalentes a la pérdida de la cosa.

El artículo 81 de la Ley de Vías de Comunicación establece que 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 -

considera como pérdida y ello dará lugar a las responsabilidades que establece la ley.

Si posteriormente la empresa encontramos la carga perdida y estuviera en condiciones de entregarla, dará aviso a quienes tenga el derecho de recibirlas, 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 por la demora.

Excepciones a la responsabilidad de porteador, las empresas no responden cuando la avería, pérdida o retraso han sido ocasionadas por un vicio propio de las cosas, causa fortuita o por hechos del cargador o destinatario.

Los artículos de naturaleza peligrosa, como explosivos y sustancias inflamables o corrosivos, determinan también la irresponsabilidad de las empresas porteadoras (art. 71, fracción IV de la Ley citada).

En los hechos del cargador o destinatario que excluyan las responsabilidades del porteador son los siguientes:

Primero.- Cuando las mercancías se transporten a petición escrita del cargador en vehículos descubiertos siempre que por la naturaleza

za de aquellos debieran transportarse en vehículos cerrados o cubiertos.

Segundo.- Si las mercancías se despachan sin embalaje o con uno defectuoso, inadecuado a su naturaleza, la falta o el defecto del embalaje se hará constar en la carta de porte;

Tercero.- cuando se trate de mercancías que por naturaleza, por el calor o por otra causa natural esten expuestas a riegos de pérdida o avería total o parcial, particularmente por rotura, oxidación ulterior (50) y merma.

Cuarto.- En el caso de transporte de explosivos, sustancias inflamables o corrosivas y otros artículos de naturaleza peligrosa.

Quinto.- Si se trata de mercancías transportadas bajo el cuidado de persona puesta con este objeto por el remitente.

Sexto.- Cuando las cargas y descargas de las mercancías sean hechas 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 este caso tendrá el cargador los derechos siguientes:

1) Sellar el vehículo con su propio sello, o hacer que en su presencia sea sellado con los sellos de la empresa de transporte.

(50) La palabra ulterior significa anterior.

2) 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 persona autorizada para recibir la carga, la ruptura de los sellos se hará en presencia de cualquier autoridad que tenga fe pública.

La empresa tendrá derecho de pedir antes de que se rompan los sellos una constancia escrita del estado de los mismos.

3) Cuando para cumplir disposiciones fiscales deba ser abierto - el vehículo antes de llegar a su destino, el empleado fiscal examina- rá 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 ca- rro, el mismo empleado expedirá un documento, haciendo constar el nú- mero y el estado de los sellos antes de abrir el vehículo y el núme- ro de los nuevos sellos.

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:

1.- Cuando el cargador declare una mercancía que cause un porte inferior al que causaría la realmente embarcada.

2.- La responsabilidad será por la mercancía contenida en la carga.

2. PRESCRIPCIÓN DEL CONTRATO

En el artículo 1043 en su fracción III del código de comercio es tablece: que prescribirán en un año todas las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre o marítimo.

En el artículo 592 del código de comercio la prescripción rige para los casos de pérdida de las mercancías o de daños o averías que estas hayan sufrido; la obligación del consignatario de reclamar al porteador en un término de veinticuatro horas después la recepción - de las mercancías, no implica que, en caso de no reclamar, se extinguen las acciones, sino que surgen sólo una responsabilidad del con signatario frente al cargador, por los daños que el retraso en recla mar hubiere ocasionado.

La prescripción de un año, que establece el artículo 1043 del có digo de comercio se refiere a todas las distintas ocasiones que pueden surgir de los diversos haces de relaciones que surjan del contra to de transporte; cargador, porteador, consignatario, consignatario-cargador.

Si se tratare de pérdida de las mercancías, la prescripción co- menzará a correr al día siguiente a la fecha en que debió terminar - el viaje, y si se tratare de averías, después de las veinticuatro ho ras de recibidas las mercancías (artículo 494 del código de comercio).

En todos los demás casos el plazo correrá, según la regla gene- ral a partir del día siguiente en que la obligación fue exigible.

CONCLUSION

El propósito central de esta investigación ha sido el tratar de evaluar las diferencias que se presentan entre el contrato de transporte terrestre de carga por viaje y la realidad o situación actual.

La carencia de investigación en este campo motivaron el interés por su estudio donde el Estado Mexicano y la participación del sector privado son factores importantes para el desarrollo de la actividad transportadora.

En el capítulo primero esta contemplado la influencia del transporte en la vida del hombre desde la misma prehistoria el hombre tuvo la misma necesidad de trasladarse por las razones de la vida misma, más tarde con el surgimiento de la agricultura el hombre colonizó la tierra primero por familias, luego en tribus y por último en pueblos.

Así los pueblos se establecieron, cultivaron alimentos, crearon ganado y cuando una sociedad prosperaba haciéndose abundante en productos enviaba mercancías a traficar con los pueblos vecinos surgiendo el comercio.

En el principio el hombre era su propia bestia de carga, como animal de transporte el hombre es lento y con poca capacidad de carga, pero el problema de la transportación surgió cuando aumentó el volumen de carga encontrándose imposibilitado para su traslado.

La doma de animales fué uno de los primeros grandes pasos en la historia del hombre - transporte ya que le hizo posible viajar a - más distancias trasladando cargas más pesadas.

Así el surgimiento del comercio sentó los cimientos de las primeras carreteras permanentes.

El paso inmediato en el transporte se produjo cuando el hombre descubre la rueda hace 5500 años que hizo cambiar completamente a el mundo, así el hombre inventó los vehículos para transportar grandes cargas, de esta manera los pueblos antiguos practicarón el comercio no sólo en sus relaciones internas sino de pueblo a pueblo por lo que podemos comprender que el derecho comercial primitivo es internacional cuando organizaciones para ofrecer servicios al público como el transporte.

En la antigüedad fueron los persas, hebreos, hindúes, árabes, - fenicios, griegos y romanos los que destacan en la práctica comercial.

Los persas con sus guerras, conquistas territoriales impulsaron el comercio estableciéndose vías de comunicación de la Babilonia civilización ampliamente dedicada a el comercio donde encontramos lineamientos como el título de crédito, producto de la situación propia de la época donde el transporte terrestre corría grandes riesgos por asaltos, lo que obligó a que los comerciantes se reunieran en caravanas, los egipcios pueblo destinado totalmente a la agricul

tura pero no por ello impidió el comercio, avandonando esta actividad al extranjero lo que permite el surgimiento del mercader.

Con los fenicios navegantes por excelencia el primer pueblo que rompe con la tradición del comercio terrestre, como grandes navegantes y mercaderes podemos citar como su aportación las famosas leyes ródicas.

De Roma la actividad comercial aparece como una facultad para extranjeros y ciudadanos romanos, estableciéndose un derecho uniforme para ambos.

Entre sus aportaciones comerciales tenemos: La actio institoria, la nauticum y la ley rhodia de iactu.

Los romanos introdujeron los mejores vehículos dependiendo del viaje y la actividad, a medida que crecía el número de vehículos el hombre se vió obligado a construir mejores caminos destacando en la época antigua las carreteras romanas.

Con las invasiones de los bárbaros y como consecuencia de la caída del Imperio de Occidente (siglo V, año 476) el mundo romano es afectado en su actividad comercial reduciéndose tan sólo a intercambios de mercancías de un mismo lugar, actividad que permite y perdura hasta el siglo XI, posteriormente la actividad comercial resurge formando grandes centros industriales y comerciales en las ciudades italianas de Génova, Venecia, Amalfi y toda Europa.

El comercio florece y por consiguiente las disposiciones que lo regulan dando lugar al surgimiento de un derecho mercantil propio de la época.

En la época medieval tres fenómenos históricos influyeron en el desarrollo del comercio y el derecho mercantil que fueron: las cruzadas, las ferias de occidente y la participación de la iglesia.

En la edad media surge la formación de los estatutos que estaban compuestos por las compilaciones compuestas por las sentencias dictadas por los tribunales, encontrando compilaciones marítimas y terrestres, así estas eran verdaderas normas de derecho.

En la época colonial el comercio y el transporte sufre una imposición de los conquistadores en acuerdo con las ideas económicas mercantiles que imperaban en España.

En la Nueva España el comercio que mayor significado alcanzó fue el externo donde la casa de contratación de Sevilla jugó un papel fundamental en todas las actividades del comercio americano, pero debido a la gran cantidad de conflictos comerciales el 23 de agosto de 1543, se constituyó la Universidad de Cargadores de Indias el cual conoció de las controversias de Europa y América.

Conforme a el comercio interno de la Nueva España estuvo regulado por las ordenanzas del consulado de México complementadas con las de Sevilla, Burgos y Bilbao.

En la época de México independiente el transporte y el comercio enfrentó la imposibilidad y lo irracional que resultaba quitar el sistema implantado en la Nueva España, pero las cuales fueron desapareciendo por los Gobiernos Nacionales con el paso de los años.

Posteriormente Antonio López de Santa Ana, como presidente provisional de la República promulga el primer código de comercio (1854) este código significó un enorme adelanto legislativo por reunir las disposiciones aplicables a la materia mercantil, pero los acontecimientos políticos produjeron de hecho su abrogación, recobrando vigencia las ordenanzas de Bilbao, pero de acuerdo a el sistema federal que existía se consideró inadecuado el código de 1854 por ser centralista surgiendo el segundo código de comercio de 1884 que resultaba superior por su lenguaje claro y preciso, sino también porque sus normas son más congruentes y completas, regulando actividades poco conocidas.

El código de 1884 no tuvo buena acogida buscándose su reforma transformándose en el tercer código de comercio de 1889 dicho código sigue la idea del código de comercio Napoleónico.

En la época moderna se impulsa la ciencia del derecho mercantil destacando el código de Francia donde una gran cantidad de países siguieron su contenido influyendo considerablemente en nuestros códigos.

En el siglo XIX donde el transporte y el comercio se encuentran

reglamentados, lo que a permitido el desarrollo y crecimiento del México moderno.

En este capítulo se puede observar la evolución y la necesidad del transporte en la vida del hombre desde la prehistoria a la época moderna.

Corresponde a el capítulo segundo dar un estudio general de los contratos mercantiles lo que permitirá posteriormente estudiar el contrato de transporte en forma más específica.

Partiremos de las fuentes del derecho mercantil y por fuente comprendemos el lugar donde brota el derecho a la vida misma, encontrando como fuentes mercantiles tres acepciones: fuentes formales, reales e históricas, las primeras de ellas son los modos por los cuales se hacen palpables las normas jurídicas, las reales son las causas que impulsarán a el legislador a darles vida y las históricas son los medios materiales que permiten el estudio de derecho vigente en el pasado consistente en libros, revistas, etc.

De acuerdo a nuestro estudio realizado en el sistema jurídico Mexicano son fuentes de las obligaciones mercantiles.

La costumbre, el contrato, la ley, la declaración unilateral de la voluntad, el enriquecimiento ilegítimo, la gestión de negocios, el acto ilícito, la jurisprudencia y las supletorias.

Con respecto a la costumbre es la norma creada e impuesta por

el uso social creando su obligatoriedad de acuerdo a las necesidades comerciales, el contrario es considerado la fuente más perfecta de obligaciones porque supone la existencia de dos voluntades para obligarse apoyado en el principio de la autonomía de la voluntad, la ley porque es la fuente verdadera del acto legislativo, la declaración unilateral de la voluntad es considerada como fuente porque la vía legislativa lo establece.

El enriquecimiento sin causa es fuente de las obligaciones porque se funda en el principio de equidad que afirma que nadie puede aumentar su patrimonio injustamente en perjuicio de otro, de donde se deriva la obligación de restituir lo adquirido.

La gestión de negocios es fuente del derecho porque esta fundado en el principio de solidaridad que hace que nadie mire con indiferencia las consecuencias del abandono de los negocios ajenos cuando estos pueden ser atendidos en circunstancias de excepción.

Los actos ilícitos son fuente de las obligaciones mercantiles porque van en contra de la ley y por último la jurisprudencia será fuente del derecho por estar inspirada en el propósito de obtener una interpretación uniforme del derecho en los casos que la realidad presenta.

Otra fuente de las obligaciones mercantiles son: las supletorias siendo estas las leyes complementarias que auxilian a el derecho.

Después de conocer las fuentes de las obligaciones mercantiles

es conveniente hacer una diferenciación entre la obligación civil y mercantil dicha diferencia va a estar marcada por la calidad de los sujetos ya que todas las personas no son comerciantes y los efectos, es decir, que no todas las actividades son lucrativas.

En toda obligación mercantil vamos a encontrar tres elementos - importantísimos que son: Sujeto, Objeto y Relación Jurídica.

En todas las obligaciones debe de existir dos sujetos necesarios un activo y un pasivo o pluralidad de ambos, el objeto es la prestación o abstención que puede el acreedor exigir a el deudor.

La relación jurídica es la acción protegida por el derecho objetivo permitiendo a el acreedor ejercitar su derecho ante el juez.

Posteriormente pasemos a los aspectos generales de los contratos mercantiles encontrando que en todo contrato existen elementos de existentes, que son el consentimiento y el objeto y elementos de validez que son: la capacidad, la ausencia de vicios del consentimiento, la forma el motivo o fin determinante lícito.

Los elementos esenciales en el contrato son indispensables para su existencia.

Con respecto a el consentimiento se puede decir que es el acuerdo o concurso de voluntades que tiene por objeto la creación o transmisión de derechos y obligaciones, existiendo dos formas que son: el expreso y tácito, es expreso cuando se exterioriza mediante el len-

guaje y la escrita, es tácito cuando es producto de ciertos actos - que suponen su manifestación.

El segundo elemento de existencia es el objeto, siendo este la cosa o el hecho como requisitos de la cosa tenemos: la cosa debe ser físicamente posible, jurídicamente posible y estar en el comercio.

Es posible físicamente cuando las cosas existen en la naturaleza y será posible jurídicamente cuando está en el comercio y es determinable con su especie.

En cuanto al hecho del contrato este puede ser positivo como hacer una cosa o negativo no hacer una cosa además el hecho debe ser positivo y lícito.

De los elementos de validez encontramos a la capacidad que es la aptitud para ser titular de derechos y obligaciones y para ejercerlos, existen dos capacidades, de goce es la obtenida desde el momento de la concepción y la de ejercicio que es la que se adquiere a la mayoría de edad, esta a su vez puede ser total o parcial, será total cuando la persona es mayor de edad, estando en pleno uso de sus facultades mentales y es parcial en los menores emancipados que pueden hacer valer sus derechos personales, teniendo incapacidad total los idiotas, imbeciles, sordos, mudos que no sepan leer, escribir y los que suelen usar drogas, enervantes a pesar de tener ratos de lucidez.

El segundo elemento de validez en los contratos es la ausencia

de vicios del consentimiento en estos esta el error, dolo, violencia y lesión.

Entendiendo a el error como la noción falsa que tenemos de una cosa, existiendo error de hecho y de derecho, entendiendo el primero como el que recaé sobre la naturaleza o el objeto del negocio, del segundo es el error sobre el significado de la norma jurídica.

Se desprende que tanto el error de hecho y derecho origina la nulidad del contrato cuando recaiga sobre la naturaleza o sobre el objeto del negocio.

En el error encontramos cuatro clases posibles de error de cometer en el contrato y son:

1.- Error de obstáculo - es aquel que recaé sobre la naturaleza del contrato o sobre la identidad de la cosa, haciendo inexistente el contrato.

2.- Error de nulidad - que consiste en el error de hecho y de derecho.

3.- Error indiferente - es aquel que se reduce a contratar en condiciones más onerosas o desfavorables de las que pensó, pero no al extremo de que de haberse conocido la realidad no se hubiera contratado.

4.- Error de cálculo - no anula completamente el contrato, porque da lugar a rectificación.

La nulidad por error sólo puede invocarla la parte que sufrió el error teniendo diez años si la víctima del error no llegó antes a descubrir dicho vicio, pero si lo descubre tendrá 60 días a partir del día en que el error fué conocido siendo el momento para que la víctima si así lo desea confirme o ratifique el contrato.

Otros vicios del consentimiento son el dolo y la violencia entendiéndose por el primero a cualquier sugestión o artificio que se emplee para inducir a error o mantener en él a algunos de los contratantes, la violencia se entiende como el empleo de 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, conyuge, ascendiente o descendientes, así todo contrato celebrado con violencia será nulo, ya provenga esta de alguno de los contratantes, ya de un tercero interesado o no en el contrato.

El tercer elemento de validez en los contratos es la forma o sea es la manera de manifestar la voluntad de los contratantes y de no manifestarse con las formalidades legales al contrato está afectando la nulidad relativa, surtiendo sus efectos provisionales hasta que se declare una sentencia para que en forma retroactiva destruya esos efectos.

El cuarto elemento de validez en los contratos es la licitud o sea que el hecho o acto no deba de ser contrario a las leyes de orden público o a las buenas costumbres así el motivo determinante de la voluntad de los contratantes tampoco debe ser contrario a las le-

yes de orden público ni a las buenas costumbres.

El capítulo tres permite observar de una forma más amplia el transporte, en especial el Contrato Mercantil de Transporte Terrestre de Carga por Viaje, puesto que dicha actividad ha jugado un papel importante en el desarrollo del México moderno.

Encontrando que el transporte será el contrato por virtud del cual una persona denominada porteador se comprende frente a otra denominada cargador a transportar personas, animales, cosas, mercancías, mediante una retribución, entregando tales en el lugar convenido pudiendo ser a la entrega el mismo cargador o el consignatario.

Debido a el gra crecimiento de dicha actividad se ha podido -- clasificar el transporte de tres grandes ramas que son: aéreo, terrestre con sus respectivas modalidades y el marítimo.

La actividad transportadora en México ha presentado un gran -- crecimiento lo que de hecho imposible que el Gobierno realice toda esta actividad debido a la gran demanda de esta, a originado la concesión a particulares por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes basado en sus reglamentos.

En el desarrollo de la actividad transportadora se encuentran -- dos aspectos: uno se da cuando el transporte es particular y el -- otro se da cuando es proporcionado a el público de ahí que la mercantilidad está presente desde el momento que se busca una ganancia o sea que el transporte mercantil no sólo busca satisfacer el --

servicio del usuario, sino que representa una forma de obtener ingresos para la persona que desempeña esta actividad.

Para que se lleve a cabo la actividad transportadora se necesita de dos elementos indispensables: el porteador persona dedicada a la transportación, el cargador que es la persona que entrega los objetos a transportar y un tercer elemento que es el consignatario no siendo indispensable para la celebración del contrato puesto que si existe su finalidad es recibir las cosas a el momento de concluir la transportación que lo mismo podría recibir el mismo cargador.

Debido a la gran cantidad de demanda el transporte ha dado motivo que exista una reglamentación encontrando su principal reglamento en la Ley de Vías Generales de Comunicación, Código de Comercio, Código Civil, sin faltar la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, en cuyas leyes estan comprendidos sus derechos y obligaciones, así como sus aspectos más importantes.

En el mundo moderno (México) dicha actividad ha causado efectos positivos o negativos lo que dió por consecuencia que dentro de los derechos y obligaciones exista la figura de carta de porte que es el documento donde se hace constar la forma de cómo se va a desarrollar la actividad pasando por sus generales, forma de desarrollo y terminación, pero a pesar de existir leyes que lo reglamentan -- existen en la realidad situaciones que la propia ley no contempla, -- lo que permite este trabajo dar a conocer una serie de circunstan-

cias propiciando la reflexión.

En lo conducente a la terminación en dicha actividad se va a comprender la terminación, estableciendo que el contrato de transporte se rescindirá de antes de emprender el viaje si sobreviene algún suceso de fuerza mayor (guerra) en este caso las partes perderán los gastos hechos.

Pero si empezado el viaje sobreviene un acontecimiento de fuerza mayor el porteador tendrá derecho a que se le pague la parte proporcional del porte correspondiente, presentando las mercancías a la autoridad competente en lugar donde ya no le sea posible continuar el viaje obteniendo la documentación necesaria dando noticia a el cargador para su disposición.

Si el porteador no rescindiere el contrato y este removi6 el obstáculo tendrá derecho a continuarlos por la misma ruta o sino -- fué posible la más conveniente, pero si es más larga podrá pedir el aumento de los contratos.

El contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador deberá pagar la mitad del porte y si es después pagará la totalidad del porte teniendo la obligación de recibir los efectos en el punto y día de su rescisión.

En la responsabilidad se extinguirá cuando no existe reclamación a el recibo de las mercancías o por el transcurso de 6 meses -

en las expediciones verificadas en la República y un año en el extranjero.

Sin embargo el término para exigir la responsabilidad será al día siguiente de la conclusión del viaje si hubo pérdida o después de las veinticuatro horas a la entrega, en caso de averías.

También cuando las mercancías no vayan debidamente acondicionadas la empresa porteadora no será responsable de las averías que sufran las cosas.

En cuanto a la llegada de las mercancías el cargador o consignatario tiene derecho a proceder a el reconocimiento del contenido de las mercancías, pero si estos no lo hacen la empresa porteadora quedará libre de toda responsabilidad lo mismo sucede cuando llegadas las mercancías a su destino y no existiendo nadie que las reclame, la empresa las tendrá en sus almacenes durante el tiempo que marca sus reglamentos pero si transcurrido estos no hay reclamación la empresa porteadora podrá pedir la venta de dichas mercancías con la intervención judicial del lugar satisfaciéndose con el importe de la venta las responsabilidades que sobre los objetos pasaron con motivo de la conducción de las mercancías.

En la responsabilidad de la empresa transportadora ésta puede ser limitada esto sucede cuando el cargador declare una mercancía que cause un porte inferior al que causaría la realmente embarcada

o si la responsabilidad será por la mercancía contenida en la carga.

En todas las distintas situaciones que pueden surgir entre Car
gador, Porteador y Consignatario prescriben en un año.

De esta manera se pudo observar la importancia del transporte_
que es realizada por el mexicano que ama los caminos.

B I B L I O G R A F I A

- 1.- Borja Soriano, Manuel
Teoría General de las Obligaciones
Concordada con la legislación vigente por
Manuel Borja Martínez.
México, Ed. Porrúa, S.A., 1984.
- 2.- Carbajal Aguilar, Leopoldo.
Contratos Civiles.
México, Ed. Haytam, 1964.
- 3.- Cervantes Ahumada, Raúl.
Derecho Mercantil Primer Curso.
México, Eds. Herrero, 1975.
- 4.- Clemente Soto, Alvarez.
Prontuario de Derecho Mercantil.
Tercera reimpresión
México, Ed. Limusa, 1985.
- 5.- Cortés Giro, Vicente.
Transportes y Seguros de Mercantiles, en mar,
tiera y aire.
Barcelona, Ed. Bosch, 1958.

- 6.- Díaz Bravo, Arturo.
Contratos Mercantiles.
Tercera Edición.
México, Ed. Harla, 1989.
- 7.- Escuela Interamericana de Administración Pública.
Banco Internacional de Desarrollo.
Volumen IV.
México, Ed. Limusa, 1979.
- 8.- Esteva Rufz, Roberto A.
Apuntes del Segundo Curso de
Derecho Mercantil.
Por Armando Calvo M.
México, UNAM, 1933.
- 9.- Fernández, J. Diego.
Transporte Terrestre.
Responsabilidad Contratual
SPI.
- 10.- Laure Lee y David Lambert.
El Maravilloso Mundo del Transporte.
Traducción del inglés de
Juan Novella Domingo
Yugoslavia, Mladinska Knjiga, 1977.

- 11.- Mantilla Molina, Roberto.
Derecho Mercantil.
Vigésimo cuarta edición.
México, Ed. Porrúa, S.A., 1986.
- 12.- Martínez y Flores, Miguel.
Derecho Mercantil Mexicano.
México, Ed. Pax., 1980.
- 13.- Olvera de Luna, Omar.
Contratos Mercantiles.
México, Ed. Porrúa, S.A., 1982.
- 14.- Pina, Rafael.
Elementos de Derecho Civil Mexicano.
6a. edición.
México, Ed. Porrúa, S.A., 1983.
- 15.- Pina Vara, Rafael
Elementos de Derecho Mercantil Mexicano.
14a. edición.
México, Ed. Porrúa, S.A., 1981.
- 16.- Ramírez Valencia, Alejandro.
Introducción al Derecho Mercantil y Fiscal.
2a. edición
México, Ed. Limusa, 1984.

- 17.- Rebollo Castillo, Juan Manuel.
Vázquez Quintana, José María.
Transportes.
España, Eds. Azurri, (s.f.).
- 18.- Rees, Peter.
Transporte y Comercio entre
México y Veracruz 1519 - 1910
Traducción de Ana Elena Lara Zúñiga
México, Eds. S.E.P., 1976.
- 19.- Rodríguez Rodríguez, Joaquín.
Curso de Derecho Mercantil.
Revisada por José V. Rodríguez del Castillo
17 edición.
México, Ed. Porrúa, S.A., 1983.
- 20.- Rojina Villegas, Rafael.
Derecho Civil Mexicano.
4 edición.
México, Ed. Porrúa, S.A., 1981.
- 21.- Salgado Salgado, José E.
El fletamento a tiempo y por
vía de un buque tanque.
México, Eds. Pemex, 1989.

- 22.- Sánchez Medal, Ramón
Los Contratos Civiles.
9 edición.
México, Ed. Porrúa, S.A., 1988.
- 23.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Transporte Terrestre - Administración Pública.
México, Eds. S.C.T., 1976.
- 24.- Tena, Felipe de J.
Derecho Mercantil Mexicano. Tomo I.
México (s.e.), 1983.
- 25.- Vázquez Arminio, Fernando
Derecho Mercantil Fundamentos e Historia.
México, Ed. Porrúa., 1977.
- 26.- Vázquez del Mercado, Oscar.
Contratos Mercantiles.
México, Ed. Porrúa., S.A., 1982.

LEGISLACION

- 27.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
Comentada
México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1985.
- 28.- Código de Comercio.
- 29.- Código Civil.

30.- Ley de Vías Generales de Comunicación.

31.- Ley Federal del Trabajo.

R E V I S T A S

32.- Comercio Exterior.

Banco Nacional de Comercio Exterior SNC.

México, D.F.

Mayo de 1990.

33.- Estudio de Derecho.

Gutiérrez Francisco de P.

Anual 1962.

Medellín, Colombia.

34.- Estudio de Derecho.

Gutiérrez Francisco de P.

Anual 1964.

Medellín, Colombia.

35.- Revista de Derecho Mercantil.

V. Solorzano Ramón.

Bimestral, 1989.

Madrid, España.