

24/95



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"ACATLAN"**

**EL CONTRATO MERCANTIL DE FLETE EN
LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION.**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A ;
JOSE ANDRES GOMEZ MORA

MEXICO, D. F.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

1988



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.

EL CONTRATO MERCANTIL DE FLETE EN LA INDUSTRIA
DE LA CONSTRUCCION

I N D I C E

INTRODUCCION - - - - -

CAPITULO I

TEORIA GENERAL DE LOS CONTRATOS - - - - -	1
a) ELEMENTOS DE EXISTENCIA DEL CONTRATO - - - - -	3
b) ELEMENTOS DE VALIDEZ DEL CONTRATO - - - - -	9
c) CLASIFICACION JURIDICA DEL CONTRATO MERCANTIL DE FLETES - - - - -	22

CAPITULO II

LEGISLACION APLICABLE AL CONTRATO MERCANTIL DE FLETE - - - - -	24
a) MERCANTILIDAD DEL CONTRATO - - - - -	31
b) LEGISLACION SUPLETORIA - - - - -	44

CAPITULO III

APLICACION PRACTICA DEL CONTRATO MERCANTIL DE FLETE - - - - -	53
a) AUTONOMIA DEL CONTRATO - - - - -	64
b) DAÑOS Y PERJUICIOS OCASIONADOS CON MOTIVO DE UN PARO DE LA BORES Y LEGALIDAD DE ESTE - - - - -	70
c) RESPONSABILIDAD JURIDICA DEL PORTEADOR - - - - -	80

CAPITULO IV

AUTORIDADES COMPETENTES	- - - - -	- 87
a) LAS JUNTAS DE CONCILIACION Y ARBITRAJE	- - - - -	- 97
b) JUZGADOS CIVILES	- - - - -	- 103

CAPITULO V

CONCLUSIONES	- - - - -	- 117
BIBLIOGRAFIA	- - - - -	- 121

I N T R O D U C C I O N

La desmedida concentración humana en algunas ciudades, entre otras causas, origina la necesidad de diferentes satisfactores que llegan a requerir de una infraestructura en gran escala, por lo que resulta necesaria la construcción de diferentes obras, que crean los satisfactores comentados.

Por mencionar sólo algunas de las obras de Construcción a que me refiero citaremos las siguientes : Presas, Complejos - Petroleros, Petroquímicos, Carreteras, Edificación de Hoteles, Aeropuertos, Muelles etc.

A consecuencia de lo anterior, se requiere trasladar, tan to materiales de construcción al lugar en donde se ejecutará la obra, así como de materiales que deben ser extraídos de -- ese lugar a diferentes bancos de materiales.

Por lo antes comentado y dada la importancia que representan el acarreo de los materiales, para la ejecución de los trabajos de construcción, se pretende analizar en este modesto trabajo, la aplicación práctica del Contrato Mercantil de Flete en la Industria de la Construcción, por ser la figura jurídica que surge de la contratación de las empresas con los transportistas, en relación al transporte de materiales señalados.

Ahora bien, en este trabajo comentamos inicialmente la Teoría General de los Contratos, para conocer de los elementos de Existencia del contrato, así como de los elementos de Validez del mismo, lo anterior observando el Código Civil para el Distrito Federal en materia Común y para toda la República en materia Federal.

Posteriormente se analiza la importancia que el Estado concede al transporte en general y en consecuencia la regulación especial, incluso la intervención del propio Estado en -

los organismos descentralizados de carácter público y todos - los demás transportes prácticamente están sujetos a concesión.

Se define la mercantilidad del Contrato, materia del presente trabajo, en atención a que implica la existencia de una empresa, que se denomina Porteador y obligación de trasladar.

Se señala que la Legislación aplicable al Contrato Mercantil de Flete es principalmente el Código de Comercio Mexicano, y que a falta de disposición expresa, se estará a lo dispuesto por el Derecho Común, refiriéndose al Código Civil (Legislación Supletoria) para el Distrito Federal, y en materia Procesal Supletoria es la Legislación Local de cada Estado de la - Federación, sin embargo, por considerar que la mayor parte de los contratos en cuestión tienen su origen en esta Ciudad de México, Distrito Federal, se comenta en forma particular, el Código de Procedimientos Civiles y la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Justicia del Fuero Común del Distrito Federal.

Por considerar importante, se comenta la aplicación práctica del Contrato Mercantil de Flete en la industria de la -- construcción, así como los elementos personales que intervienen en este contrato, y para un mejor marco de análisis se -- transcribe un modelo de contrato que con suma frecuencia se - utiliza en la Industria de la Construcción.

Haciendo mención de la responsabilidad jurídica del porteador en diferentes situaciones, tal cual es en la ejecución normal del contrato en cuestión o bien en algunos conflictos -- derivados del mismo contrato.

Finalmente, en el capítulo V se pretende analizar a las - Autoridades Laborales como a las Autoridades Civiles, respecto de su jurisdicción, para estar en posibilidades de determinar cual es la Autoridad competente para conocer de los conflictos derivados de la ejecución o interpretación de un Contrato Mercantil de Flete.

I.- TEORIA

GENERAL

DE LOS

CONTRATOS

TEORIA GENERAL DE LOS CONTRATOS

La norma jurídica se elabora para regir la conducta humana, pero sólo en aquellos casos que el mismo derecho considera que esta conducta debe producir consecuencias; no todas las conductas humanas producen consecuencias jurídicas; hay también ciertos hechos de la naturaleza que el derecho, al relacionar con los seres humanos les atribuye ciertas consecuencias jurídicas, podemos afirmar sin temor a equivocarnos que todas las obligaciones tienen su fuente u origen en los hechos jurídicos en su doble división de actos y hechos jurídicos estricto sensu.

Según la tesis francesa de los hechos jurídicos, al lado de los fenómenos de la naturaleza que no producen efectos de derecho, y la mayor parte de las conductas humanas irrelevantes en lo jurídico, se tiene a los hechos jurídicos que son los que sí producen efectos de derecho, los cuales pueden consistir en la creación, modificación, transmisión o extinción de obligaciones o derechos.

Los hechos jurídicos lato-sensu son todas las conductas humanas o ciertos fenómenos de la naturaleza, que el derecho considera para atribuirles consecuencias jurídicas.

Los hechos jurídicos lato-sensu se clasifican en actos jurídicos y hechos jurídicos en estricto sentido.

Según Bonecasse, acto jurídico es la manifestación exterior de voluntad que se hace con el fin de crear, transmitir, modificar o extinguir una obligación o un derecho y que produce el efecto deseado por su autor, porque el derecho sanciona esa voluntad. (1).

Los actos jurídicos se subclasifican en :

- a) Unilaterales y
- b) Bilaterales y plurilaterales.

Los actos jurídicos unilaterales son aquellos en los que intervienen para su formación una sola voluntad, o varias pero concurrentes a un idéntico fin por ejemplo el testamento.

Los actos jurídicos bilaterales o plurilaterales en cambio, son aquellos que para su formación requieren dos o más voluntades, que buscan efectos jurídicos diversos entre sí.

Estos actos se denominan también "Convenios lato-sensu", y se definen según el Artículo 1792 como: "el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones (2).

El hecho jurídico en estricto sentido es una manifestación de voluntad que genera efectos de derecho independientemente de la intención del autor de su voluntad para que esos efectos se produzcan o un hecho de la naturaleza al que la Ley vincula efectos jurídicos.

El Código Civil vigente en el Distrito Federal distingue entre convenio y contrato, pues considera a éste la especie y a aquél el género, de tal suerte que como ya se mencionó anteriormente, convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones (Artículo 1792), mientras que el Artículo 1793 preceptúa que los convenios que producen o transfieren las obligaciones o derechos toman el nombre de contratos.

Esta distinción tiene su antecedente en el Código Civil Francés, que disitngue la convención o acuerdo de voluntades, que es el género, del contrato que es el acuerdo de voluntades para dar nacimiento a una obligación. No obstante lo anterior, la mencionada distinción ya no es reconocida en la actualidad, pues el Artículo 1859 del Código Civil del Distrito Federal hace desaparecer toda importancia de ella al establecer que los principios relativos a los contratos se aplican a todos los convenios.

Una vez repasados en forma breve los puntos anteriores, que considero importantes, entraremos al estudio de los elementos del contrato.

a) ELEMENTOS DE EXISTENCIA DEL CONTRATO.

Según el Artículo 1794 del Código Civil del Distrito Federal, para la existencia del contrato se requiere :

I.- Consentimiento;

II.- Objeto que pueda ser materia del contrato.

El consentimiento puede entenderse en dos sentidos : como voluntad del deudor para obligarse y como concurso o - - acuerdo de voluntades. Para efectos de estudio del tema en cuestión (Contrato Mercantil de Flete), es aplicable la segunda acepción, por lo que estudiaremos ésta principalmente. Así tenemos que el consentimiento no existe cuando no hay - coincidencia en las dos voluntades, lo que ocurre principalmente en los casos del llamado "Error-obstáculo" que corresponde al "Error-Incorpore" o "Error sobre el objeto-cosa del contrato", y el "Error In negotio" o "Error sobre la clase - del contrato que se celebra", sin embargo no toda deficiencia en el consentimiento hace inexistente el contrato, pues

hay vicios del mismo que afecta sólo la validez de un contrato existente según acontece con el error-nulidad o error-vicio, y defectos que ni siquiera lesiona su validez, como ocurre con el error-indiferente.

El consentimiento como acuerdo de voluntades se descompone en dos partes :

La oferta o policitud o propuesta, y la aceptación.- Así mismo el consentimiento puede ser expreso o tácito. Es expreso cuando se manifiesta verbalmente, por escrito o por signos inequívocos, mientras que el tácito resultará de hechos o de actos que lo presuman o que autoricen a presumirlo (Artículo 1803 del Código Civil vigente en el Distrito Federal).

Cuando la oferta se hace a una persona presente sin fijarle plazo de aceptación, el autor de la oferta queda desligado si la aceptación no se hace de inmediato y es lo mismo que ocurre cuando la oferta se hace por teléfono (Artículo 1806 del Código Civil del Distrito Federal). En estos casos se trata de contrato entre presentes. El contrato entre ausentes tiene lugar cuando la oferta se hace a una persona que no está presente, en cuyo caso si el autor de la oferta pone un término para aceptar queda obligado durante todo ese término, pero si no fija ningún término para aceptar, la Ley establece que queda obligado a mantener la oferta por el término de tres días además del tiempo necesario para la ida y vuelta regular del correo público, o del que se juzgue bastante no habiendo correo público, según las distancias y la facilidad o dificultad de las comunicaciones.

Muy importante es determinar el momento y el lugar en que se perfecciona el contrato entre ausentes, pues por lo que se refiere al lugar, hay que precisar cuál es el tribunal competente para conocer de la interpretación y cumplimiento de dicho contrato y cuales son las formalidades que -

deberán llenarse para el mismo contrato, y por lo que se refiere al momento en que se perfeccionó hay también que precisar para saber si había capacidad de las partes en ese momento o para determinar en qué forma se aplica la teoría de los riesgos o para fijar el inicio de la prescripción o para esclarecer si el contrato se celebró durante el período sospechoso en los casos de concurso de acreedores o de quiebra. A este propósito hay cuatro sistemas : el de la declaración, conforme al cual el contrato se perfecciona cuando el destinatario declara que acepta; el de la expedición, conforme al cual el contrato se perfecciona en el momento en que el aceptante de la oferta pone en el correo o envía a un nuncio para dar a conocer al peticitante su aceptación (Artículo 80 - del Código de Comercio); el de la recepción, que considera perfecto el contrato en el momento en que el peticitante recibe la aceptación, aunque no se haya enterado todavía de su contenido; y el de la información, que considera perfecto el contrato hasta que el oferente se entera de la aceptación -- por el destinatario de la propuesta.

Conforme a la definición legal del contrato, contenida en el Artículo 1793 del Código Civil del Distrito Federal, el objeto directo o inmediato del contrato es la creación o --- transmisión de obligaciones o derechos (sean éstos reales o personales), pero por una deformación que viene desde el Código Napoleónico, se menciona como objeto del contrato lo que propiamente es el objeto de la obligación creada o transmitida por él. Este objeto indirecto o mediato del contrato, - puede ser la prestación de una cosa (Artículo 2011) o la cosa misma (Artículo 1824-I); ambos del Código Civil del Distrito Federal; o bien la prestación de un hecho (artículos 2027 y 2028) o el hecho mismo (Artículo 1824-II) todos ellos del Código Civil del Distrito Federal.

En cuanto al segundo elemento de existencia del contrato, EL OBJETO, éste debe :

- 1o.- Existir en la naturaleza;
- 2o.- Ser determinado o determinable en cuanto a su especie.
- 3o.- Estar en el comercio.

En primer lugar, la cosa debe existir, porque si la cosa objeto del contrato ya pereció antes de existir éste, no habría objeto del contrato, y el contratante que tuviera conocimiento antes de celebrarlo, de la existencia de la cosa, deberá pagar a la otra el "interés negativo", o sea la utilidad que hubiera obtenido si se hubiera celebrado el contrato con dicha cosa.

Sin embargo, las cosas futuras puede ser objeto del contrato, exceptuándose la herencia de una persona viva aunque ésta preste su consentimiento (Artículo 1826), y los bienes futuros del donante en la donación (Artículo 2333), ambos -- del Código Civil del Distrito Federal.

Son físicamente imposibles las cosas que no existen, o no pueden llegar a existir en la naturaleza. Son jurídicamente imposibles las cosas que no son determinadas o determinables en cuanto a su especie, o las que están fuera del comercio, y por lo mismo no pueden ser objeto de un contrato.

Además la cosa debe ser determinada, o determinable, pero no sólo en cuanto a su especie sino también en cuanto a cuota o cantidad. La determinación de la cosa puede hacerse a través de un hecho que está por realizarse, o a través de la fijación que haga una tercera persona elegida por las partes. En derecho romano cuando se asumía una obligación de dar cosa indeterminada, sólo determinable en cuanto a su género, se hablaba de obligaciones de género (OBLIGATIO-GENERICIS), pero si bien esa obligación era genérica había necesi-

dad de individualizar la cosa al momento de exigirse el cumplimiento del contrato. De esta indeterminación de la especie deriva la consecuencia de que el contrato no será traslativo de dominio y por ello el Artículo 2015 del Código Civil del Distrito Federal dispone: "En las enajenaciones de alguna especie indeterminada, la propiedad no se transferirá sino hasta el momento en que la cosa se hace cierta y determinada con conocimiento del acreedor".

Asimismo, es necesario que la cosa esté en el comercio, pues en caso contrario no podrá existir el contrato. Así, el Artículo 748 del Código Civil del Distrito Federal preceptúa que "Las cosas pueden estar fuera del comercio por su naturaleza o por disposición de la Ley", mientras que el Artículo 749 del mismo ordenamiento dice: "Estan fuera del comercio - por su naturaleza las que no pueden ser poseídas por algún individuo exclusivamente, y por disposición de la Ley, las que élla declara irreductibles a propiedad particular".

Algunos autores consideran también como elemento de existencia de algunos contratos a la solemnidad, definida por Ernesto Gutiérrez y González como el conjunto de elementos de carácter exterior, sensibles, que rodean o cubren la voluntad de los que contratan, y cuya ausencia, por ministerio de Ley, implica la inexistencia del acto que desean celebrar.

A continuación se presenta un cuadro sinóptico de los elementos de existencia del contrato.

C
O
N
T
R
A
T
O

I.- CONSENTIMIENTO

A.- SOLICITACION

PERFECCIONAMIENTO
DEL CONSENTIMIENTO

B.- ACEPTACION

a) PRESENTES SIN
PLAZO.

b) PRESENTES CON
PLAZO.

c) ENTRE NO
PRESENTES.

d) SOLICITACION
POR TELEFONO

e) SOLICITACION
POR TELEGRAMA

CON PLAZO
SIN PLAZO

1.- SISTEMA DE LA
DILIGENCIACION.

2.- DE LA EXPEDICION
CODIGO DE COMER-
CIO.

3.- DE LA RECEPCION
CODIGO CIVIL.

4.- DE LA INFORMACION

1.- DERECHO: CREAR O
TRANSMITIR DERE-
CHOS OBLIGACIONES.

a) TRANSLACION DEL DO-
MINIO DE COSA
CIERTA.

b) LIMITACION TEM-
PORAL DEL USO O
GOCE DE COSA
CIERTA.

c) RESTITUCION DE
COSA AJENA.

d) PAGO DE COSA
DEBIDA.

LA COSA :

1o.- DEBE EXISTIR EN
LA NATURALEZA.

2o.- DEBE SER DETER-
MINADA O DETER-
MINABLE.

3o.- ESTAR EN EL
COMERCIO.

II.- EL OBJETO

2.- INDIRECTO:
EL OBJETO
DE LA
OBLIGACION

II.-EL HECHO
QUE EL -
OBLIGADO
DEBE HACER.

III.-LA ABSTEN-
CION QUE -
DEBE REALI-
ZAR.

EL HECHO O
ABSTENCION
DEBE SER:

A. POSIBLES

1.- FISICAMENTE.

2.- JURIDICAMENTE

1.- IR DE ACUERDO
CON LA LEY.

B. LICITOS NO
ES ELIMEN-
TO DE LA
EXISTENCIA

2.- IR DE ACUERDO
CON LAS BUENAS
COSTUMBRES.

3.- LA COSA MISMA

III.- SOLEMNIDAD

b) ELEMENTOS DE VALIDEZ DEL CONTRATO.

No es suficiente que un acto exista, sino que precisa - además de ciertos requisitos para alcanzar su validez y producir sus efectos normales.

Así, el Artículo 1795 del Código Civil del Distrito Federal, establece que "El contrato puede ser invalidado :

- I.- Por incapacidad legal de las partes o de una de ellas;
- II.- Por vicios del consentimiento;
- III.- Porque su objeto, motivo o fin, sea ilícito; y
- IV.- Porque el consentimiento no se haya manifestado - en la forma que la Ley establece.

Interpretando a contrario-sensu el precepto transcrito, tenemos que los elementos de validez del contrato son : LA CAPACIDAD, AUSENCIA DE VICIOS DEL CONSENTIMIENTO; OBJETO, MOTIVO O FIN LICITO Y FORMA.

En cuanto al primero de ellos o sea la CAPACIDAD, ésta es definida como la aptitud jurídica para ser sujeto de derechos y de deberes y hacerlos valer. b.1)

Se puede dividir la capacidad de dos tipos :

I.- Capacidad de ejercicio, que es la aptitud jurídica de ejercitar o para hacer valer los derechos que se tengan, y para asumir deberes jurídicos. Habrá capacidad para obrar o de ejercicio a propósito de los contratos, cuando una persona no pueda celebrar por sí mismo un contrato, pero esté - en aptitud de hacerlo a través de un representante.

La capacidad de contratar es una sub-especie de la capacidad de obrar o de la capacidad de ejercicio y consiste en la aptitud reconocida por la Ley a una persona para estipular por sí el contrato sin necesidad de substitución o de asistencia de otras personas. Carecen de tal aptitud legal los incapacitados, esto es, las personas con incapacidad natural y legal que son: los menores de 18 años, los dementes, los sordo mudos que no saben leer ni escribir, y los ebrios consuetudinarios y los drogadicitos (Artículo 450 del Código Civil del Distrito Federal). No obstante como excepción a esto hay menores que tienen capacidad de ejercicio para contratar, tal es el caso de los emancipados, quienes requieren de una "Formalidad habilitante", que es la autorización judicial para celebrar contrato traslativo de propiedad o de hipoteca sobre bienes raíces (Artículo 643 del mismo ordenamiento); así mismo son capaces para contratar los menores cuando lo hacen -- respecto de bienes que han adquirido ellos con producto de su propio trabajo, pero también con la limitación que requieren igualmente de la autorización judicial para enajenar o gravar sus bienes inmuebles.

Ahora bien, la regla general en esta materia la contiene el Código Civil del Distrito Federal, en sus Artículos 1798 y 1799, que disponen "Son hábiles para contratar todas las personas no exceptuadas por la Ley" (1798), mientras que el 1799 determina que "La incapacidad de una de las partes no puede ser invocada por la otra en beneficio propio, salvo que sea indivisible el objeto del derecho o de la obligación común.

En relación con la capacidad para contratar hay que considerar la cuestión relativa a la posible intervención de un tercero en el contrato. Al efecto, cuando en la celebración de un contrato interviene un tercero, la función de éste puede ser muy diversa: Mediador, si simplemente aproxima o pone en contacto a las partes, Nuncio, si sólo transmite la voluntad de una de las partes; e Representante, si es quien ce

lebra el contrato por cuenta y en nombre de una de las partes. En los dos primeros casos, ni el Mediador ni el Nuncio requieren tener la capacidad para contratar, pero las partes si deben ser capaces de contratar para que el contrato sea válido. En cambio, en el caso del Representante, se necesita que éste sea capaz de contratar, porque es éste quien manifiesta su voluntad, la cual produce sus efectos jurídicos con relación al representado, quien no siempre necesita ser capaz de contratar.

En materia de contratos hay que distinguir tres figuras limítrofes:

- a) La capacidad para contratar, que es una sub-especie de la capacidad de ejercicio aplicada al contrato.
- b) La formalidad habilitante, que consiste en una autorización o permiso que a una persona capaz se otorga por una autoridad judicial o administrativa, para la celebración de determinado contrato.
- c) La legitimación para contratar, que es la aptitud reconocida por la Ley en una determinada persona para que pueda ser parte de un contrato determinado. La falta de legitimación para contratar produce en el contrato la nulidad absoluta, porque las normas que privan la legitimación a determinadas personas en relación con ciertos contratos son verdaderas normas prohibitivas.

Así como se menciona la "Capacidad de ejercicio para contratar", entendida como la aptitud reconocida por la Ley a una persona para estipular por sí el contrato sin necesidad de substitución o de asistencia; también se alude a la incapacidad de goce para contratar cuando una persona no puede ni por sí ni por medio de representante ser parte en un de-

terminado contrato. En este sentido, la legitimación puede equipararse a la "Capacidad de goce para contratar" y se distingue de la antes mencionada capacidad y ejercicio para contratar, en que ésta última el contrato no puede celebrarse directa o personalmente por el incapaz, pero puede, en cambio, celebrarse a través de su representante legal, en tanto que cuando hay falta de legitimación no puede celebrarse el contrato en cuestión ni por sí ni por medio de representante.

II.- Capacidad de goce. En ocasiones la Ley establece que determinadas personas no pueden tener ciertos derechos, creándose así una incapacidad de goce.

La capacidad de goce es el producto de muchas políticas que se han sostenido por siglos, y de ahí que hoy día ningún país civilizado niegue totalmente esta capacidad, si bien es cierto que en función también de razones políticas y de seguridad nacional, se establecen algunas restricciones a la misma, originándose así la capacidad de goce.

En Francia hasta hace algunas décadas, existió la incapacidad total de goce, y se le designaba con el nombre de - - "MUERTE CIVIL", que consistía en privar a una persona por - sentencia judicial, de todos sus derechos, al grado que la - persona que la sufría, se le estimaba como si hubiera muerto.

En derecho mexicano existen especiales casos de incapacidad de goce para:

a) Corporaciones religiosas y ministros de los cultos. A este respecto la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su Artículo 27 inciso II y XV Segunda Parte, determina que "Las asociaciones religiosas denominadas - iglesias cualquiera que sea su credo, no podrán en ningún - caso, tener capacidad para adquirir, poseer o administrar - bienes raíces, ni capitales impuestos sobre ellos...", etc.:

de la misma manera el Artículo 130 párrafo II determina que "Los ministros de los cultos tienen incapacidad legal para ser herederos, por testamento, de los ministros del mismo culto o de un particular con quienes tengan parentesco dentro del 4o. grado".

b) Instituciones de beneficencia (Artículo 27 Fracción III del citado ordenamiento).

c) Sociedades comerciales por acciones (Artículo 27 -- Fracción IV).

d) Los extranjeros (Artículo 27 Fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos).

e) Incapacidad por sentencia judicial, civil o penal.

b.2) 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 afecte a la inteligencia (error o dolo) o por vicio que afecta a la voluntad (violencia) o por un vicio que afecta a una y a otra facultad (la lesión), según lo dispone el Artículo 2228 del multicitado Código Civil del Distrito Federal.

La presencia de cualquiera de estos vicios puede invalidar el contrato (Artículo 1795 Fracción II del Código Civil del Distrito Federal) y lo hiere la nulidad relativa (Artículo 2228 del mismo ordenamiento).

Por vicio se entiende la realización incompleta o defectuosa de cualquiera de los elementos de esencia de una institución.

La doctrina clásica considera que los vicios de la voluntad son: error, dolo, mala fe, violencia y lesión.

Otra teoría considera únicamente el error y/o la violencia o intimidación.

El Código Civil vigente en el Distrito Federal considera al error, la violencia y el dolo (Artículo 1812) como vicios de la voluntad, razón por la cual en este breve repaso sólo se hablará de estos últimos.

I.- ERROR.- Se entiende por error la opinión subjetiva contraria a la realidad, o la discrepancia entre la voluntad interna y la voluntad declarada.

Hay tres clases de errores posibles de cometer en un contrato: El "error-obstáculo o error impediante", cuando recae sobre la naturaleza del contrato o sobre la identidad de la cosa, que hacen inexistente el conocimiento y por tanto el contrato (Artículo 1794-I y 2224 del Código Civil del Distrito Federal); el error nulidad o error-vicio, que puede consistir en un error de hecho o de un error de derecho (Artículo 1813 del Código Civil).

La tercera especie del error que afecta un contrato, es el error-indiferente que no afecta la validez de un contrato y ordinariamente se reduce a contratar en condiciones más onerosas o desfavorables de las que se pensó, pero no al extremo de que de haberse conocido la realidad no se hubiera contratado.

El Código Civil del Distrito Federal en su Artículo 1814, reconoce una cuarta categoría de error al hacer mención al Error de Cálculo, que aún cuando no anula el contrato, no es completamente indiferente, puesto que dá lugar a la rectificación.

En nuestro derecho se requiere que el error sea reconocible o impredecible para que constituya el vicio del consentimiento que origina la nulidad del contrato, ya que simplemente se exige: primero, que el error recaiga sobre el motivo determinante de la voluntad, o sea sin importar que el error sea previsible; y segundo, que el referido motivo haya sido declarado expresamente o se pruebe que por las circunstancias del mismo contrato se celebró éste en el falso supuesto que lo motivó y no por otra causa, es decir que a través de la mencionada declaración expresa o de las pruebas indicadas pueda reconocerse su existencia.

2. DOLO.- El Código Civil aplicable en el Distrito Federal en su Artículo 1816 define al dolo en los contratos como "cualquiera sugestión o artificio que se emplee para inducir a error o mantener en él a alguno de los contratantes", definición que está inspirada en la clásica definición romana "Omnis calliditas, fallatia, manclinatio ad circumnienendum, fallendum, diciendum alterum adhibita".

Se distingue el dolo accidental del dolo principal, -- siendo el primero el que recae sobre otros aspectos, circunstancias que hacen a un contratante contratar sólo en condiciones menos favorables o más onerosas, mientras que el segundo (dolo principal) recae sobre la causa o motivo determinante de la voluntad a celebrar un contrato que de otra manera no se hubiese celebrado, y engendra, por consiguiente, un error vicio o error nulidad.

Cuando las dos partes procedieron con dolo, ninguna de ellas puede reclamar indemnización de la otra (Artículo 1817 del Código Civil vigente en el Distrito Federal).

La mala fe de una de las partes, que consiste en la simulación del error de uno de los contratantes una vez conocido, se equipara en sus efectos al dolo como vicio del con-

sentimiento.

El dolo proveniente de un tercero, conocido o no por uno de los contratantes, sólo vicia el consentimiento cuando provoca en otra parte un error nulidad que ha sido la causa determinante del mismo contrato (Artículo 1816 del Código Civil del Distrito Federal), o sea cuando recae sobre el motivo determinante de la voluntad de este último contratante.

3. LA VIOLENCIA.- De acuerdo con la distinción romana hay violencia física o "VIS ABLATIVA" o "VIS ABSOLUTA" cuando se emplea la fuerza física o algún agente material que --prive de libertad al contratante, y hay violencia moral, cuando por medio de amenazas o fuerza física se coloca a un contratante en esta disyuntiva: o aceptar en ese momento un mal, presente o futuro para él o personas muy allegadas al mismo, o bien celebrar el contrato.

El Artículo 1819 del Código Civil vigente en el Distrito Federal dice que "Hay violencia cuando se emplea fuerza física o amenaza que importen peligro de perder la vida, la honra, la libertad, la salud o una parte considerable de los bienes del contratante, de su cónyuge, de sus ascendientes, de sus descendientes o de sus parientes colaterales dentro de segundo grado".

Ahora bien, como requisito objetivo para que la violencia constituya un vicio en el consentimiento, es necesario - que las amenazas sean ilegítimas o contrarias a derecho, por lo que las consideraciones sobre los problemas y perjuicios que puedan resultar de celebrar o no un determinado contrato, no constituyen o engendran este vicio de la voluntad. Así - para que la coacción sea ilegítima es preciso que exista una relación directa entre el derecho que el autor de la violencia amenaza ejercer y el contrato que obtiene bajo esa amenaza. En cambio no es un requisito objetivo que la violencia proceda de la otra parte ya que puede provenir de un terce--

ro, aún sin saberlo la parte beneficiada.

Como requisito subjetivo de la violencia se requiere por una parte, que la amenaza importe el peligro de perder la vida, la honra, la libertad, la salud o una parte considerable de los bienes del contratante, de su cónyuge, de sus ascendientes, de sus descendientes o de sus parientes colaterales dentro del segundo grado. No se considera como violencia el temor reverencial de desagradar a las personas a los que se debe sumisión y respeto (Artículo 1820 del Código Civil para el Distrito Federal), ya que tal estado de ánimo no vicia el consentimiento ni es causa de nulidad del contrato.

La violencia dá origen a la nulidad relativa de un contrato, nulidad que sólo puede invocar quien sufrió aquélla. Además este vicio del consentimiento una vez que ha cesado y siempre que no exista otra causa de invalidación es susceptible de ser purgado tanto a merced de la confirmación como al través del cumplimiento voluntario o ratificación tácita (Artículo 1823, 2233 y 2234 del Código Civil vigente en el Distrito Federal).

4. LA LESION.- En un sentido amplio es el perjuicio que en un contrato experimental una parte que recibe una prestación muy inferior a la que ella a su vez proporciona a la otra parte. - La lesión en un sentido estricto o restringido es la causa de la invalidez total o parcial de un contrato conmutativo.

La lesión no está reglamentada en nuestro derecho dentro de los vicios del consentimiento, sino al principio del Código Civil para el Distrito Federal, en las "Disposiciones Preliminares" (Artículo 17), pero a pesar de ello, debe considerarse a la lesión como un vicio del consentimiento que se integra con un elemento objetivo (obtener un lucro excesivo que sea evidentemente desproporcionante a lo que por su parte se obliga el perjudicado, pero sin señalar el monto o la cuantía de tal desproporción y otro subjetivo (explotar -

la suma ignorancia, notoria inexperiencia o extrema miseria de otro.

La lesión puede llegar a constituir el delito de fraude castigado por el Código Penal para el Distrito Federal (Artículo 386); sin embargo en materia mercantil no existe la lesión como causa de invalidación de contrato, dado que el peligro de anulación de los contratos mercantiles por esta causa (o de rescisión como lo llama también el Artículo 385 del Código de Comercio), introduciría inseguridad en las transacciones mercantiles y, además, no se compaginaría tal acción con el propósito de lucro que regularmente alienta a las operaciones mercantiles.

b.3) OBJETO, MOTIVO O FIN LICITO

Para que un contrato tenga validez requiere que el objeto, motivo o fin que persiguen los contratantes sean lícitos.

La ilicitud en el objeto no es un elemento de existencia, es sólo un requisito de validez que exige la Ley, ya que no obstante que sea ilícito no deja de ser un objeto posible de contrato, independientemente de las consecuencias que de ello derivan.

Un hecho o abstención imposible no pueden permitir la formación del contrato en que se pretendiera fueran objeto, en cambio un hecho o abstención ilícitos sí pueden, no obstante su ilicitud, participar como elementos.

El Artículo 1830 del Código Civil para el Distrito Federal dispone que "Es ilícito el hecho que es contrario a las leyes de orden público o a las buenas costumbres", mientras que el 1831 dice que "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".

Como sanción a la violación a los preceptos antes transcritos, el Código Civil para el Distrito Federal establece en su Artículo 8 que "Los actos ejecutados contra el tenor de las leyes prohibitivas o de interés público serán nulos, excepto en los casos en que la Ley ordena lo contrario".

En cuanto al motivo o fin lícito, puede considerarse que el motivo o fin es la razón contingente, subjetiva, y por lo mismo variable de individuo que lo induce a la celebración del acto jurídico.

DUGUIT ha dicho que "... En todo acto de voluntad hay un motivo determinante, y éste es precisamente el fin del acto jurídico, que es el acto de voluntad considerado". (3).

Siguiendo estas ideas de León Duguit, el Código de 1928 estableció en la Fracción III del Artículo 1795 que el contrato puede ser invalidado porque el motivo o fin sea ilícito, y en su Artículo 1831 agrega para reafirmarlo que el motivo o fin determinante de la voluntad de los que contratan tampoco debe ser contrario a las leyes de orden público ni a las buenas costumbres.

b.4) LA FORMA

Cuando la Ley exige determinada forma para dar a la celebración de un contrato, dicha formalidad es un elemento de validez del propio contrato, ya que la omisión de esa formalidad exigida por la Ley hace que el contrato en cuestión -- pueda ser impugnado de nulidad relativa (Artículo 2228 del Código Civil para el Distrito Federal).

Actualmente la forma en los contratos tienen un sentido distinto del que tuvo en el antiguo Derecho Romano, donde se reconocía o se atribuía un valor autónomo a la forma, independientemente de la voluntad o el contenido de la misma, por una creencia en la fuerza propia de las palabras mismas que si no eran pronunciadas o escritas exactamente como lo ordenaba el "JUS-CIVILE", no se producían los efectos del contrato. La forma se exige en nuestros días no por que se atribuya a las palabras escritas o pronunciadas determinaba fuerza propia, sino por otros motivos; interés público en evitar los litigios, dotar de precisión a las obligaciones asumidas y de seguridad a ciertos bienes de mayor importancia, inducir a mayor reflexión a las partes contratantes, ventajas todas éstas que implican la formalidad exigida en la mayor parte de los contratos reglamentados en el actual Código Civil para el Distrito Federal, el cual permite purgar en un contrato el vicio de la falta de forma exigida por la Ley, bien sea a través de la ratificación expresa, mediante la reiteración del contrato con las formalidades legales omitidas (Artículo 2231), extinguiéndose así por confirmación la acción de nulidad, o bien a través del cumplimiento voluntario de dicho contrato, mediante su ratificación tácita (Artículo 2234) del mismo ordenamiento. Tanto en la confirmación o ratificación tácita o cumplimiento voluntario, son las dos partes mismas las que han convalidado el contrato que se celebró sin la formalidad exigida por la Ley.

Hay casos de formalismo indirecto en los que, aunque la Ley no exija para un contrato una forma determinada, la falta de dicha forma hace que se presenten inconvenientes graves, por atribuir la Ley efectos importantes a la forma, razón por la cual se cumple ésta en la práctica. Por otra parte, los franceses llaman "formalidades habilitantes" a las

autorizaciones judiciales que se requieran para celebrar un determinado contrato.

En resumen aunque la falta de la formalidad exigida por la Ley hace que el contrato pueda ser invalidado (Artículo - 1795 Fracción IV del Código Civil para el Distrito Federal), y que mientras no revista esa forma legal no será válido (Artículo 1833), sin embargo, tal defecto de formalidad sólo -- produce la nulidad relativa del contrato (Artículo 2228), -- que no impide que el mismo produzca provisionalmente sus efectos hasta que se declare su nulidad (Artículo 2227), todos ellos del Código Civil para el Distrito Federal, razón por la cual el cumplimiento voluntario de ese mismo contrato por pago, novación, o por cualquier otro modo, entraña la ratificación tácita del mismo y extingue la referida acción de nulidad.

Una vez que se ha estudiado en forma somera la teoría general de los contratos, se enfocará el presente trabajo al estudio del Contrato Mercantil de Flete en especial.

c).- CLASIFICACION JURIDICA DEL CONTRATO MERCANTIL
DE FLETE

Para la clasificación adecuada del Contrato Mercantil de Flete, es necesario establecer una definición, de éste, aún cuando sea en forma somera. Para tal efecto, es conveniente acudir al diccionario Larousse, el cual define la palabra flete, como "precio de alquiler de una nave o avión. Carga de un barco o avión. Carga transportada por tierra".

Como el tema central del presente trabajo está enfocado a la industria de la construcción, tomaremos la última acepción de la palabra flete, por lo cual se establece, sólo en forma inicial, ya que más adelante abundaremos en el tema, la siguiente definición: Contrato Mercantil de Flete es - aquel contrato por el cual una persona (física o moral) se - obliga a trasladar de un lugar a otro, bajo su inmediata dirección, por tierra, diversos materiales que son utilizados en la industria de la construcción.

Tomando como base la definición anteriormente expuesta, procederemos a clasificarlo jurídicamente.

Es un contrato ~~bilateral~~ bilateral, porque en él las partes se obligan recíprocamente; es oneroso, ya que se estipulan en él - provechos y gravámenes recíprocos; conmutativo, ya que las - prestaciones que se deben las partes son ciertas desde que - se celebra el contrato, de tal suerte que ellas pueden apreciar inmediatamente el beneficio o la pérdida que les cause éste.

Además de estas clasificaciones generales que expresamente contempla nuestra legislación positiva, se encuentran - en ésta también elementos para otras clasificaciones de interés:

En contraposición con los contratos innominados o atípicos, el Contrato Mercantil de Flete es un contrato nominado, toda vez que se encuentra expresamente reglamentado en el Código de Comercio; es un contrato consensual toda vez que no requiere de ninguna formalidad determinada para su validez; asimismo es consensual en contraposición a los reales, ya que no requiere de la entrega de la cosa para su perfeccionamiento, aunque tal entrega pueda ser objeto de una obligación nacida del contrato ya celebrado.

La gran división de los contratos puede considerarse entre los contratos civiles y los contratos mercantiles, siendo éstos aquéllos que constituyen alguno de los actos de comercio enumerados en el Artículo 75 del Código de Comercio - (en el caso concreto del Contrato Mercantil de Flete, éste se encuentra reglamentado en el Artículo 576 de dicho Código). Esta clasificación es importante no sólo para efectos procesales y principalmente con el fin de determinar la vía procesal que ha de seguirse para plantear ante la autoridad judicial las cuestiones derivadas de un contrato, según sea civil, mercantil o mixto, sino también por algunas razones de fondo, como por ejemplo que en los contratos mercantiles no cabe la lesión, que sí es posible en los contratos civiles.

En contraposición de los contratos accesorios, el Contrato Mercantil de Flete es un contrato principal, toda vez que puede existir por sí y tiene un fin propio e independiente de cualquier otro contrato.

La teoría jurídica mexicana hace mención de múltiples divisiones que se pueden aplicar a los contratos en general, pero por considerar que las anteriores divisiones expuestas son las más importantes, y las que contempla expresamente nuestra legislación positiva, preferimos no desviarnos del tema principal del presente trabajo, motivo por el cual se procederá a desarrollar el motivo del mismo.

II.- LEGISLACION APLICABLE

AL CONTRATO MERCANTIL

DE FLETE.

El transporte de personas, cosas y noticias es un elemento indispensable en todo país civilizado. Esta importancia del transporte es tan marcada que afecta a la economía pública y aún a veces a la defensa del país. Por ello, no es de extrañar que la materia relativa al transporte haya sido objeto de muy especiales regulaciones y de una intervención del Estado en los organismos encargados de efectuarlo. Puede decirse que en la mayor parte de los países, el transporte de noticias, sobre todo el de correspondencia, está reservado al Estado, en tanto que éste otorga concesiones para efectuar transportes ferroviarios y por avión, cuando no son empresas del Estado las que se encargan de estos servicios.

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.

El Código Civil para el Distrito Federal en su Artículo 2646, define al contrato de transporte como el contrato "por el cual alguien (porteador) se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes por tierra, por agua o aire a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, mediante una retribución.

En el estudio de este contrato debemos examinar los elementos personales del mismo y que son: el cargador, el porteador y el consignatario; los elementos objetivos, que son la cosa porteada y el precio del transporte; y el elemento formal, representado por la carta de porte.

El cargador es la persona que entrega la cosa para su traslado a otro lugar. Las principales obligaciones del cargador son las siguientes: entregar las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenidos; dar los documentos necesarios, especialmente fiscales para el libre tránsito y pasaje de la carga; sufrir los comisos, multas y demás penas que se le impongan por infracción de las leyes fiscales e indemnizar al porteador de los perjuicios que se causen por la violación de las mismas; sufrir las pérdidas y averías de las mercancías que procedan de vicio propio de ellas o de casos fortuitos, a no ser que se trate de daños causados por culpa del porteador o por incumplimiento de éste; indemnizar al porteador de todos los daños y perjuicios que hubiere sufrido por falta de cumplimiento del contrato y todas las erogaciones necesarias que para cumplimiento del mismo, y fuera de sus estipulaciones hubiese hecho en favor del cargador; remitir oportunamente la carta de porte al consignatario de manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga a su final destino (Artículo 588 del Código de Comercio).

A su vez, los principales derechos que tiene el cargador son: variar la consignación de las mercancías mientras estuvieran en camión, si dá con oportunidad la orden respectiva al porteador y le entrega la carta de porte expedida a favor del primer consignatario; variar, dentro de la ruta convenida, el lugar de la entrega de la carga, dando oportunamente el porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando la carta de porte primitiva por otra, debiendo entregar al porteador el nuevo consignatario, si lo hay (Artículo 589 del Código de Comercio).

El porteador es la persona que se obliga a hacer el transporte, y tiene las siguientes obligaciones: recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenidos; emprender y

concluir el viaje dentro del plazo estipulado precisamente - por el camino que señale el contrato; efectuar el viaje, des de luego, si hay término ajustado, y en el más próximo a la fecha del contrato, si acostumbra hacerlos periódicamente; - cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsa bilidad, desde que las reciba hasta que las entregue a satis facción del consignatario; entregar las mercancías al tene- dor de la carta de porte o de la orden respectiva, en defec- to de ella; pagar en caso de retardo que le sea imputable, - la indemnización convenida, o si no se ha estipulado, el per- juicio que haya causado al cargador, deduciéndose en uno y - otro caso el monto respectivo del precio de transporte; en- tregar las mercancías por peso, cuenta y medida, si así es- tán consideradas en la carta de porte, a no ser que estén en barricas, cajones o fardos, pues entonces cumplirá con entre gar éstos sin lesión exterior; probar que las pérdi das o ave rías de las mercancías o el retardo en el viaje, no han teni do por causa su culpa o negligencia, si es que alega no te- ner responsabilidad de esos acontecimientos; pagar las pérdi das o averías que sean a su cargo, con arreglo al precio, - que a juicio de peritos, tuvieran las mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrega, debiendo los peritos atender en este caso las indicaciones de la carta de porte; y en general, cubrir al cargador o consignatario los daños y perjuicios que resulten por culpa del mismo porteador o por- que no dé cumplimiento al contrato respectivo (Artículo 590 del Código de Comercio).

El porteador tiene derecho: a recibir la mitad del por te convenido si por negligencia o culpa del cargador no se - verificare el viaje; a recibir el total del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se efectúa el via je, siempre que, en virtud del convenio de transporte, hubie re destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de efec- tuar el transporte de las mercancías descontándose lo que el

porteador hubiese aprovechado por conducción de otras mercancías en el mismo vehículo, a rescindir el contrato, si comen-
zado el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de
fuerza mayor; a continuar el viaje, removido el obstáculo -
mencionado, en caso de que no opte por la rescisión, siguien-
do la ruta designada en el contrato, o si no es posible, la
que sea más conveniente, y si ésta resultare más dispendiosa
y más larga, puede exigir el aumento de los costos y del por-
te en proporción al exceso, pero sin cobrar nada por los gas-
tos y tiempo de la detención; a exigir al cargador la apertu-
ra y reconocimiento de los bultos que contengan las mercan-
cías, en el acto de su recepción, y si el cargador, previo -
requerimiento, rehusa u omite tal diligencia, el porteador -
queda libre de responsabilidad que no provenga de fraude o -
de dolo; a que el consignatario le reciba de la carga averia-
da, las mercancías que estén ilesas, siempre que, separadas
de las averiadas, no sufran disminución de su valor; a rete-
ner las mercancías transportadas, mientras no se le pague el
porte; a promover el depósito de las mercancías ante la auto-
ridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega,
si en él no encuentra al consignatario o a quien lo represen-
te, o si hallándolo rehusa recibirlas, previo siempre el co-
nocimiento de su estado por peritos.

El porteador, salvo pacto en contrario, puede estipular
con otro la conducción de las mercancías. En tal caso con-
serva su carácter de porteador respecto de la persona con -
quien haya contratado primero, y toma el de cargador con re-
lación a la segunda. El último porteador tiene la obliga-
ción de entregar la carga al consignatario (Artículo 577 del
Código de Comercio).

El consignatario o destinatario es la persona a quien -
van dirigidas las mercancías. El consignatario tiene las -
obligaciones siguientes: recibir las mercancías sin demora,

siempre que lo permita su estado y que tengan las condiciones expresadas en la carta de porte; abrir y reconocer los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción, cuando lo solicite el porteador; devolver la carta de porte u otorgar, en su defecto, el recibo correspondiente; pagar al porteador el porte y los demás gastos; hacer valer, dentro de veinticuatro horas, desde la recepción de las mercancías, los derechos que competan contra el porteador, exigiéndole las responsabilidades que haya contraído, debiendo reportar, en caso de negligencia, los perjuicios que el porteador cause; y cumplir con las órdenes del cargador, dándole cuenta, sin pérdida de tiempo, de cuanto ocurra con relación a las mercancías porteadas (Artículo 595 del Código de Comercio).

El Código de Comercio atribuye al consignatario los siguientes derechos: exigir que se le entreguen las mercancías, mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor, cualesquiera que sean las órdenes que en contrario dé el cargador con posterioridad; no recibir las mercancías si hay razón legal para ello y, además cuando su valor no alcance a cubrir los gastos y desembolsos que deba hacer para su recepción, conservación y venta, si no tiene fondos suficientes del cargador; obtener el reintegro de los anticipos que haya hecho con motivo de la entrega de la carga, sin esperar a que se cubran con su precio.

Desde el punto de vista objetivo, el contrato de transporte es mercantil cuando tiene por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio. Sin embargo, hay contratos de transporte que no tienen por objeto cosas, sino personas, y de ahí la clasificación en transporte de cosas y transporte de personas.

El precio del transporte es la cantidad de dinero que -

el porteador recibe en compensación a sus servicios. El Código de Comercio también le llama flete y porte.

La carta de porte es un título de crédito que el porteador expide al cargador al recibir la mercancía porteada y - que dá derecho al tenedor legítimo a recoger la mercancía - porteada en el lugar de destino.

La carta de porte debe extenderse en libros talonarios y tener los siguientes requisitos:

- a) Nombre y domicilio del cargador.
- b) Nombre y domicilio del porteador.
- c) Nombre y domicilio del consignatario, o la mención de que la carta es al portador. La carta de porte puede ser nominativa (no negociable), a la orden y al portador.
- d) La designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan.
- e) El precio del transporte.
- f) La fecha en que se hace la expedición.
- g) El lugar de la entrega al porteador.
- h) El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario.
- i) La indemnización que el porteador deba cubrir en caso de retardo, si sobre este punto media algún pacto.

La falta de alguno de los requisitos anteriores no invalida la carta de porte, ni destruye la fuerza probatoria, - pudiéndose rendir pruebas sobre los que faltan (Artículo 585 del Código de Comercio).

Una vez estudiados los elementos personales del Contrato y enumerado los requisitos que debe contener la carta de porte, entraremos al análisis del fondo del Contrato Mercantil de Flete.

a) MERCANTILIDAD DEL CONTRATO

En México, múltiples disposiciones sobre transportes -- fueron contempladas en la Ley de Vías Generales de Comunicación, cuya última revisión está contenida en la Ley del 30 de diciembre de 1939, publicada en el Diario Oficial del 19 de febrero de 1940, aunque después ha sido objeto de diversas modificaciones. Esta Ley debe considerarse como un auténtico código de transportes por su extensión y por su contenido. Reafirma esta conclusión el Artículo 4 de la Ley citada que dice "Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medio de transporte se decidirán:

- I.- Por los términos mismos de las concesiones y los contratos.
- II.- Por esta Ley, sus reglamentos y demás leyes especiales.
- III.- A falta de disposiciones de esta legislación, por los preceptos del Código de Comercio.
- IV.- En defecto de unas y otras por los preceptos de los Códigos Civil del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles, y
- V.- En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata".

Naturalmente, este orden de prelación y esta primicia de las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación solo tiene aplicación a los contratos que se realizan -

con ocasión de transportes efectuados sobre Vías Generales de Comunicación. Para los demás contratos de transporte se aplica ante todo el Código de Comercio Mexicano.

El análisis de los diversos tipos de transportes considerados en la Ley muestra la razón de la afirmación de Vivante, en el sentido de la permanencia de la estructura de un contrato de transporte, ya que todas las modalidades nos ofrecen constantemente como contenido de este contrato la obligación que contrae una persona de llevar de un sitio a otro del espacio, a personas, cosas o noticias, mediante una retribución.

El Artículo 2646 del Código Civil para el Distrito Federal dice que en virtud del Contrato de Transporte una persona se compromete a trasladar de un lugar a otro a personas, mercaderías, animales u otros objetos mediante una retribución. Si examinamos las notas últimas de este contrato, advertimos que son dos sus elementos típicos: la traslación de personas, animales, cosas y noticias, de un lugar a otro del espacio y la realización de sus servicios por un precio. La Ley de Vías Generales de Comunicación regula servicios completamente distintos del transporte y de las comunicaciones (ahorro postal, valores postales, seguro postal), que más bien considéranse como modalidades de las operaciones de crédito y de seguro.

A resolver el problema de la calificación mercantil del contrato de transporte atiende el Artículo 576 del Código de Comercio Mexicano, que en un principio contiene las normas calificadoras; pero hay que interpretar este precepto en relación a lo dispuesto en el 75 del propio Código y en el 2646 del Código Civil del Distrito Federal,

La estricta consideración del Artículo 576 del Código -

de Comercio nos llevaría a la conclusión de que la calificación mercantil del contrato de transporte puede hacerse en derecho mexicano con arreglo a dos criterios, pues el referido Artículo dice que "El contrato de transportes por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil:

- I.- Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio;
- II.- Cuando siendo cualesquiera su objeto sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público".

De tal manera con arreglo a la Fracción I tendríamos un criterio objetivo de calificación, y sería mercantil el transporte cuando tuviera por objeto mercaderías o cualesquiera objetos de comercio, en tanto que de acuerdo con la Fracción II tendríamos un criterio subjetivo de calificación a través de la existencia de un comerciante como porteador o de persona que habitualmente se dedicara a efectuar transportes para el público.

Pero el criterio objetivo que nos dá este Artículo es totalmente inútil; es subjetivo, evidentemente ilógico.

Es inútil el criterio objetivo, porque al ponerlo en contraste con el Artículo 2646 del Código Civil del Distrito Federal nos encontramos que éste califica como civiles los contratos de transporte cuando los objetos transportados sean mercaderías, si no constituyen un contrato mercantil; pero de este modo tenemos que el transporte de mercancías será civil cuando no sea mercantil y como no hay norma alguna para calificarlo como mercantil, llegamos a la conclusión de que con arreglo a este criterio no hay posibilidad de distinción alguna.

Por otro lado, es evidente que el Código de Comercio, en el Artículo citado, dá dos criterios y no uno con dos requisitos como se comprueba cuando se lee al comienzo de la Fracción II que el contrato se reputará mercantil "cuando - siendo cualquiera su objeto", luego no hay posibilidad de distinción entre el transporte civil y un transporte mercantil por razón del objeto transportado.

Además, el criterio subjetivo es ilógico. En efecto, no hay razón alguna de orden sistemático que obligue a calificar como mercantil el transporte realizado por un comerciante cuando sea patentemente otra su actividad profesional. Así, un comerciante en granos si se compromete mediante retribución, a llevar en su coche a una persona de un lugar a otro, ¿tendrá que ser considerado como porteador mercantil de acuerdo con este criterio? Del mismo modo, el dueño de una casa de empeños que se compromete a transportar cualquier objeto o persona, ¿será también considerado como porteador mercantil? y así podrían multiplicarse los ejemplos.

Para resolver esta situación sin salida aparente, debemos acudir al Artículo 75 Fracción VII, del Código de Comercio Mexicano, que declara actos de comercio "las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua, y las empresas de turismo". En este Artículo encontramos ya el dato fundamental que nos permite llegar a la calificación del transporte mercantil, en consideración a su esencia, y este dato no es otro que la presencia de una empresa y la consideración de los actos de transporte, como actos masivos. Lo que efectivamente hace aparecer el carácter mercantil del transporte es, la presencia de un sujeto económico típico, la empresa, y la realización de actos en masa.

De lo anterior, se deduce:

- 1o.- La calificación del contrato de transporte, como mercantil, no puede depender de la naturaleza de los objetos transportados.
- 2o.- Los Artículos 576 y 2646, califican contradictoriamente de mercantil o civil, un transporte cuando recae sobre mercaderías.
- 3o.- El Artículo 576 está en contradicción con el Artículo 75 Fracción VIII, en cuanto que éste califica de acto de comercio los transportes sin consideración al objeto y sí sólo en atención a la existencia de una empresa, por lo que dá de lado a la calificación de mercantil que se basa exclusivamente en la realización del transporte por un comerciante;
- 4o.- Con arreglo al Artículo 75, los contratos de transporte serán mercantiles cuando sean realizados por empresas de transportes, es decir, cuando la empresa se dedique habitualmente a hacer transportes, esto es, cuando la empresa realice actos de transporte en masa.
- 5o.- El transporte del Código Civil supone una actuación ocasional. El transporte regulado en el Código de Comercio y en la Ley de Vías, es un transporte profesional. Por esto, éste es de prestación obligatoria y aquél no.

El concepto de transporte de cosas puede deducirse del Artículo 2646 del Código Civil del Distrito Federal que dá el concepto general, así como de lo dicho sobre permanencia de la estructura del contrato y sobre las diversas clases del mismo. Podemos decir, en consecuencia, que por contrato de transporte de cosas se entiende aquél por el que algu

no se obliga a trasladar de un sitio a otro convenido, y bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, mercaderías, o cualesquiera otros objetos, mediante una retribución, para entregarlos a persona determinada.

El análisis de esta definición permite poner de relieve los siguientes datos:

1o.- Implica la existencia de una empresa. La calificación mercantil del contrato está definida por la existencia de una empresa, que recibe la denominación de porteadora.

2o.- Obligación de trasladar de un sitio a otro. La obligación de trasladar es característica de este contrato; en virtud de ella podemos distinguir el contrato de transporte de relaciones de transporte, que no merecen la calificación anterior, sino que son de índole muy distinta. Así la empresa que, para la distribución de sus ventas, tiene un servicio propio, no debe considerarse que por ello realiza un contrato de transporte, ya que la traslación de los objetos de un lugar a otro, se hace en virtud de una obligación distinta a la de transportar, derivada del contrato que tenga con los empleados que destina al cumplimiento de esta función.

La afirmación de que se contrae la obligación de trasladar, alude además a otro carácter del contrato, ya que la perfección del mismo ocurre por el simple consentimiento de las partes sobre aquellos elementos esenciales al mismo, sin necesidad de que las mercancías sean entregadas.

Al decir que es obligación de trasladar de un sitio a otro, estamos aludiendo a un dato, que en combinación con lo que se acaba de decir, expresa la finalidad del contrato, la causa del mismo.

La distancia es en sí misma un requisito indiferente. - Importa poco que sea grande o pequeña. Por esto, se califica también de transporte al contrato de mudanza, ya sea la de un sitio o otro de la ciudad, ya incluso dentro de los departamento de un mismo edificio.

3o.- Bajo su dirección o la de sus dependientes. Supone ello que las cosas transportadas se entregan al portea---dor. Pero, esta entrega sólo la afirmamos en el sentido del pase de la cosa a la disposición del porteador, en cuanto se refieren a la dirección técnica del transporte. Pero nada - se alude a una entrega jurídica.

Puede en efecto ocurrir, y la legislación mexicana prevé estos supuestos, que los transportes se hagan encerrados en carros propios del cargador o con la presencia de una persona que en representación del mismo cuida y vigila los objetos transportados mientras el transporte se realiza.

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

Por último, el cumplimiento de este requisito exige que el porteador realice el transporte, no con los medios de transporte propios del cargador, pues, entonces, la relación que entre ellos surgiera podría ser de distinta naturaleza.

De la definición y análisis anteriores, hemos deducido la existencia de una persona que entrega las cosas para que sean transportadas y de otra que se compromete a transportarlas. La primera se llama cargador o remitente; la segunda, porteador o transportista.

Según vimos, la entrega en el lugar convenido, se puede hacer o al propio cargador o a una tercera persona; de aquí se deduce la existencia de otro sujeto, en las relaciones contractuales derivadas del contrato de transporte, que es - el que se denomina consignatario o destinatario.

El porteador expedicionario es la persona que asume la obligación y las responsabilidades propias de la realización de un transporte.

Lo esencial en la figura del porteador es, pues, la - asunción de las obligaciones y responsabilidades propias del contrato. Importa poco que el transporte lo realice por sí o por sus dependientes, si sobre él repercuten económica y jurídicamente los riesgos del cumplimiento de la obligación de transportar.

En el Código Civil del Distrito Federal, al definir el contrato de transporte, se prevee la posibilidad de que se realizase bajo su inmediata dirección del porteador o la de sus dependientes. Y el Artículo 577 del Código de Comercio Mexicano tiene mucha mayor trascendencia en cuanto dice que "el porteador, salvo pacto en contrario, puede estipular con otro, la conducción de las mercancías. En este caso conservará tal carácter respecto de las personas con quien haya contratado primero, y tomará el de cargador con relación a - la segunda".

Por otra parte, el supuesto normal en el cumplimiento de los transportes a grandes distancias es la intervención de varios porteadores. A ello aluden los Artículos 52 Fracción II, 53, 54 y 68 de la Ley de Vías de Comunicación.

De todas maneras la situación jurídica del cargador, - cuando existen varios porteadores, depende de que en la car-

ta de porte conste la intervención de otro o no. Si no consta, el Artículo 577 del Código de Comercio será de íntegra aplicación y frente al cargador, sólo aparecerá un titular jurídico de los derechos y obligaciones derivadas del cumplimiento del contrato. En cambio, si en la carta de porte se prevé expresamente la sucesiva intervención de varios porteadores, será de aplicación lo dispuesto en el Artículo 74 de la Ley de Vías de Comunicación, relativa a la responsabilidad de cada uno de ellos y a la del último de los porteadores, frente al destinatario o consignatario (transportes combinados).

El cargador es la persona que solicita el transporte y que adquiere el derecho a exigir su realización. Para la Ley es indiferente el concepto en que actúa y su relación jurídica con la cosa. Por esto, el Artículo 296 del Código de Comercio dice que "si el comisionista actúa en nombre propio asume las obligaciones del cargador".

A él se refiere la Fracción I del Artículo 581 del Código de Comercio Mexicano.

El Artículo 581 del Código de Comercio Mexicano en su Fracción III, dice que "la carta de porte deberá contener: el nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los objetos, o si han de entregarse al portador de la misma carta".

Esta persona es la que se llama consignatario o destinatario. El Código de Comercio Mexicano considera el contrato realizado entre cargador y porteador (Artículo 583); el cargador puede variar la consignación y el lugar de entrega, aún estando en ruta las mercancías (Artículo 589 del Código de Comercio Mexicano), lo que prueba que el titular jurídico del negocio es él. Claro que el consignatario tiene el dere

cho a la entrega de las cosas en tanto que tenga en su poder la carta de porte y es evidente que el cargador quiso primitivamente imponer al porteador la obligación de entregar la cosa, no a él, esto es, al cargador, sino al consignatario.

Ya hemos citado los Artículos de la Ley de Vías de Comunicación que disponen taxativamente la competencia de la Secretaría de Comunicaciones para la aprobación de tarifas de las empresas concesionarias, y otros relativos a los requisitos de aplicación de estas mismas tarifas.

El Artículo 587 del Código de Comercio Mexicano refuerza lo dicho al disponer que, en los transportes que se verifican por ferrocarriles y otras empresas sujetas a tarifas o plazos reglamentarios, basta que en las cartas de porte se aluda a las tarifas reglamentarias y que en caso de no fererencia expresa habrán de aplicarse las más baratas.

El transporte de cosas puede realizarse con todas las que tengan esta calidad. El Código de Comercio habla de mercaderías y mercancías en diversos Artículos; pero sería una afirmación totalmente errónea, la de creer que el transporte de cosas sólo se refiere a transporte de mercancías. Si recordamos el concepto de mercancía como cosa corporal, mue---ble, susceptible de tráfico jurídico, los títulosvalores, el dinero y los buques, que no son mercancías quedarían exclufidos del transporte de cosas.

Además, los objetos fuera del tráfico jurídico pueden transportarse; así, un cadáver, los objetos de ilícito comercio, etc. De aquí que, aunque el Código de Comercio muchas veces se refiere exclusivamente a mercancías, hemos de afirmar que son transportables no sólo las mercancías, sino toodas las cosas, mercantiles o no. Los animales queda comprendidos en esta clasificación.

El Código de Comercio Mexicano, cuando en el Artículo 576, Fracción I, alude al transporte de "mercaderías o cualesquiera efectos de comercio", amplía el concepto de las cosas transportables más allá de la noción restringida de mercancías, determinando así correctamente el concepto de los objetos transportables, que queda incorrectamente restringido en artículos posteriores, en los que el Código de Comercio sólo se refiere a mercancías. También el Artículo 581 se refiere al transporte de mercancías o de efectos, indicando, así la amplitud del objeto.

El contrato de transporte no es un contrato formal. - Ciertamente que el Artículo 66 de la Ley de Vías de Comunicación determina que las empresas porteadoras extenderán al remitente una carta de porte o conocimiento al recibo de las mercancías para su transporte (igual precepto en el Artículo 600, Fracción II del Código de Comercio Mexicano), y que el Artículo 583 del Código de Comercio dice: "los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador, serán las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que surjan sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que la falsedad y error material en su redacción"; pero la lectura del Artículo 584 del Código citado, - que admite toda clase de pruebas en las cuestiones que surjan cuando se hubiesen extraviado las cartas de porte, y, sobre todo, la afirmación establecida en el Artículo 585 del mismo cuerpo legal en el sentido de que la omisión de algunos de los requisitos indicados en el Artículo 581, no invalidará la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir sobre las que falte las pruebas relativas, nos permiten afirmar la no esencialidad de la forma para la existencia del contrato y el carácter probatorio de la carta de porte.

El Artículo 66 citado anteriormente habla de expedición

de la carta de porte "al recibir mercancías para su transporte"; pero ello sólo significa que el contrato, que puede existir y ser válidamente obligatorio para las partes que en él intervienen, no permite la redacción de la carta de porte - sino con ocasión del recibo de las mercancías. Y es que - efectivamente, junto al aspecto puramente probatorio de la - carta de porte, debe perfilarse su carácter constitutivo en lo que se refiere a la entrega de los objetos que deben - transportarse (Artículo 581 Fracción VII, 584 in fine, ambos del Código de Comercio Mexicano, y Artículo 66 de la Ley de Vías de Comunicación). Por eso, su redacción hace presumir, sin que sea posible la prueba en contra, la entrega de las mercancías, y aunque el Artículo 602 del Código de Comercio dice que en caso de pérdida imputable a la empresa, el cargador o pasajero acreditará la entrega y valor de los efectos, esta prueba está ya preconstituída en la carta de porte, cuya exhibición será suficiente a los efectos indicados.

El Artículo 581 admite que las cartas de porte puedan - ser nominativas, a la orden o al portador.

Su naturaleza jurídica es muy discutible. No me atrevo a afirmar que en derecho mexicano puedan considerarse como títulosvalores representativos de mercancías; argumentos en pro de esta afirmación podría aún sacarse de los Artículos - 582 in fine, 583, párrafos 2 y 3, 588 y 589, todos del Código de Comercio Mexicano; pero las objeciones que podrían hacerse superan, a nuestro juicio, tales argumentos. En efecto, la carta de porte no es esencial para el ejercicio del - derecho, ni literal, ni concede un derecho autónomo (Artículos 582 y 585 del Código de Comercio Mexicano).

Sus requisitos están enunciados en el Artículo 581 del Código de Comercio (igual al 2656 del Código Civil para el - Distrito Federal), que determina que en la carta de porte -

han de constar el nombre, apellido y domicilio del cargador y del porteador, así como de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los efectos, o si han de entregarse al portador de la misma; la designación de los efectos, el precio del transporte, la fecha en que se hace la expedición, el lugar de la entrega al consignatario y la indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este caso mediare algún pacto.

b) LEGISLACION SUPLETORIA

Como ha quedado señalado, los transportes y la comunicación en general han cobrado en la actualidad una enorme importancia para la vida económica y social del país. A ello se debe que en México el Estado haya prestado una gran atención al transporte de noticias, cosas y de personas, creando toda una legislación especial que se ha orientado hacia el Derecho Administrativo principalmente con la Ley de Vías Generales de Comunicación (LVGC) de 1939 y con numerosos reglamentos administrativos.

Este creciente interés público en materia de transportes se ha manifestado en diversas formas: el Estado se ha reservado el monopolio del transporte de la correspondencia y de las comunicaciones telegráficas; realiza el transporte ferroviario casi en su totalidad, a través de organismos públicos descentralizados; y todos los demás transportes prácticamente están sujetos a concesión o permiso por parte del Estado, que se exige para el uso o explotación de cualquiera de las posibles vías generales de comunicación. (Artículos 1 y 8 LVGC).

Este último tipo de transporte que se lleva a cabo al amparo de una concesión de servicio público, tiene como doble característica que, por una parte, se realiza en forma de monopolio, por cuanto que ninguna otra empresa sin concesión o permiso puede prestar el servicio, y que, por otra parte, como contrapartida se impone a la empresa concesionaria la obligación de contratar con el público, o sea de estar obligada en principio a prestar el servicio a quien se lo solicite cuando éste cumpla las condiciones legales y reglamentarias (Artículo 57 LVGC) y la obligación de respetar las tarifas oficiales (Artículo 57 LVGC y Artículos 42, 43 y 53 de la Ley Federal de Protección al Consumidor de 1975).

De esta manera se ha disminuido considerablemente la -- aplicación del Derecho privado al contrato de transporte, que en su mayor parte se encuentra regido hoy día por el Derecho Administrativo.

Con todo, el Código de Comercio continúa regulando el - transporte terrestre y fluvial (Artículos 576 a 604) y el - marítimo (Artículos 727 a 793)y, a su vez, el Código Civil - del Distrito Federal dedica también el contrato de transporte un capítulo especial (Artículos 2646 a 2665), por lo que es necesario también el estudio de las disposiciones de uno y otro ordenamiento, pues, por una parte, sus normas se aplican en forma supletoria a los transportes públicos (Artículo 4-III y IV, LVGC) y pueden darse todavía contratos de transporte de carácter privado, y por otra parte, conserva aún -- gran interés el transporte civil porque su estructura jurídica sirve de esquema general para toda clase de transportes, - sean públicos o privados, sean mercantiles o civiles.

Dentro de este reducido marco de estudio, hay que distinguir, desde luego, entre el contrato de transporte mercantil y el contrato de transporte civil.

En efecto, puede definirse el contrato de transporte - civil, aquel contrato por el cual una persona que, sin dedicarse en forma habitual a realizar el servicio para el público, se obliga a trasladar de un lugar a otro, "bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire, a personas, animales o mercaderías o cualesquiera otros objetos", a cambio de un precio llamado pasaje o flete, según sean el caso.

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

En la reglamentación de este contrato, hay que tener en cuenta que los preceptos actuales del Código Civil reproducen varias disposiciones del Código Civil del Distrito Federal de 1870, época en que no se expedía el primer Código de Comercio, y, además, que el transporte, puede ser considerado como un acto mixto (Artículo 1050 del Código de Comercio) por lo que hace al cargador, lo cual explica también que todavía se siga hablando de reglamentos aplicables al empresario (porteador), a pesar de que hoy día los reglamentos de la materia obligan no sólo a dicho empresario que realiza el acto mercantil, si no también a la otra parte que celebra el acto civil.

El Artículo 2646 del Código Civil del Distrito Federal, establece que "El contrato por el cual alguno se obliga a -- transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependien- tes, por tierra, por agua o por aire a personas, animales, - como mercaderías o cualesquiera otros objetos, si no consti- tuye un contrato mercantil..."; de la anterior definición de ducimos que todo contrato de transporte, siempre que no sea de naturaleza mercantil, será civil, toda vez que se encuen- tra regulado por el Código de la Materia, de lo que deduci- mos que a falta de disposiciones que en materia mercantil se encuentren reguladas en el Código de Comercio, serán aplica- bles a los actos de comercio las reglas del Derecho común -- (Artículo 2o. del Código de Comercio).

Para establecer en forma clara cuales son los actos de comercio, dos sistemas son lógicamente posibles: la defini- ción o enumeración.

"Dos sistemas son lógicamente posibles -anota a su vez Arcangeli- para establecer cuáles son los actos de comercio: la definición o la enumeración".

A primera vista, parece mejor el primero. A la mayor -

brevedad de locución se aduna lo que más importa: una mayor eficacia. Hay la certeza de que un acto puede reputarse mercantil, y como tal disciplinado, aunque no aparezca indicado por el legislador, ni semejante a alguno de los que éste enumera. Para eliminar toda duda y toda dificultad de interpretación, bastará que aquél acto responda a la definición formulada. Las mismas razones por las que se prefiere que la ley se dicte en términos generales, alejándose de una casuística verbosa, debe inclinarnos a preferir el sistema de la definición al de la enumeración de los actos de comercio.

Y, sin embargo, siempre que el legislador ha tratado de dar tal definición, ha tenido que renunciar a su propósito, ante la imposibilidad en que se ha visto de comprender en una noción sintética y general todos los actos que pretendía declarar mercantiles. Y ha seguido el sistema de la enumeración.

¿Es aquélla una imposibilidad de orden teórico? No, seguramente; porque puede llegarse con sobrada facilidad a dar una definición precisa de la actividad mercantil. La imposibilidad es solamente de orden práctico, porque el legislador ha pretendido siempre extender la aplicación del derecho comercial a relaciones que en realidad no son comerciales, pero que mejor se disciplinan por la ley mercantil que por la civil. Desde este punto de vista, resulta verdaderamente imposible construir una definición del acto de comercio, porque los criterios prácticos, que han inducido al legislador a ampliar la aplicación de la ley mercantil, son de lo más variados, y no se prestan por lo tanto a quedar comprendidos en una noción única".

Frente a la imposibilidad de formular una definición de acto de comercio, que, en consonancia con nuestro sistema legislativo, comprenda todos los actos previstos por el Código

go, necesitamos convenir en que el único medio que tenemos para conocer la naturaleza comercial de un acto, es el de recurrir a la enumeración del legislador. Todo depende aquí de la voluntad de éste. El acto es mercantil, si se haya incluido en el catálogo del Artículo 75 del Código. No importa que la letra de cambio, pongamos un ejemplo, se haya aceptado por mera complacencia; que en la compra de una acción de sociedad mercantil o de un título de la deuda pública no entre para nada el propósito de especular mediante la reventa, si no simplemente el deseo de colocar fondos en esa forma; que la entrega efectuada en un almacén general de depósito sólo tenga por mira la más segura custodia de la cosa depositada.

Las leyes y reglamentos que de algún modo guardan relación con el régimen jurídico del contrato de transporte, se enumeran a continuación, pero debe advertirse que la gran mayoría de tales regulaciones forma parte de cuerpos legales de derecho público, no sólo por su forma y contenido, cuanto porque la autoridad se reserva el derecho de vigilar su cumplimiento y de aplicar sanciones por su inobservancia, incluso la cancelación del permiso otorgado a los porteadores para operar:

a) El transporte por agua, de personas y de carga está previsto por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo (1963), así como por el Código de Comercio, en lo no previsto o que no se oponga a la primera.

Por razón de que México no la suscribió, nunca ha tenido vigencia en nuestro país la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, más conocida como Reglas de Bruselas, suscrita en dicha ciudad el 25 de agosto de 1924. Ello no obstante, al influjo de la práctica, internacionalizada en ésta como -

en tantas otras instituciones del derecho marítimo, en los conocimientos de embarque mexicanos, expedidos sobre mercancía con destino a nuestro país, o procedente del mismo, se consignan, como cláusulas contractuales, muchas de tales reglas; obviamente son nulas todas las que resulten contrarias a las leyes nacionales, por disposición del Artículo 10 del Código Civil, que en este punto es de orden federal: "Contra la observancia de la ley no puede alegarse desuso, costumbre o práctica en contrario". Además dichos conocimientos de embarque mexicanos suelen redactarse sólo en idioma inglés.

b) El transporte aéreo de personas y de cosas reconoce también, como principal fuente legislativa, a la Ley de Vías Generales de Comunicación, mas, dada la importancia de los tratados y convenciones internacionales, debe atribuirseles el mismo rango, y en su caso, carácter derogatorio de las leyes domésticas; cabe mencionar, entre ellos, la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, más conocida como Convención de Varsovia, por haberse suscrito en dicha ciudad el 12 de octubre de 1929, bien que importantes modificaciones se le introdujeron según protocolo de la Haya de 28 de septiembre de 1955.

c) El transporte terrestre de personas y de carga encuentra su principal regulación en la Ley de Vías Generales de Comunicación (1940), así como en el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la propia Ley (1949), en el Reglamento del Artículo 127 de la misma Ley de Vías Generales de Comunicación (Seguro Obligatorio del Viajero) y en el Código de Comercio.

Ello, por lo que se refiere al transporte de vías generales de comunicación, esto es, ferrocarriles, caminos y puentes de jurisdicción federal (Artículo 10. de la Ley de -

Vías Generales de Comunicación), pues, cuando el transporte es de jurisdicción de los Estados -como en México se conocen las provincias o departamentos- o de los municipios, leyes, reglamentos y disposiciones de las respectivas jurisdicciones contienen también regulaciones sobre la materia.

Naturalmente, la Ley de Vías Generales de Comunicación debe considerarse, por su fecha, derogatoria de aquellas disposiciones incompatibles con la misma, contenidas en el Código de Comercio.

Ahora bien, respecto del transporte que tiene origen en el Contrato Mercantil de Flete es aplicable, como ya ha quedado señalado, el Código de Comercio Mexicano, que en su Artículo 2o. declara que, a falta de disposiciones del propio Código, serán aplicables a los actos de comercio las de derecho común. Sabemos que, por disposición del rango supremo (Artículo 124 de nuestra Carta Magna), corresponde a las legislaturas de los Estados de la Federación dictar normas sobre el derecho común; si hubieramos de seguir un orden lógico-jurídico, la conclusión supletoria del Código de Comercio está configurada, en materia sustantiva, por los Códigos Civiles de los Estados Federales, si no fuese por el claro mandamiento del Artículo 1o. del Código Civil para el Distrito Federal, en el sentido de que sus disposiciones "...regirán... en toda la República en asuntos del orden federal", carácter de éste que, como es bien sabido, tiene la materia mercantil, y por ello es sostenible que el único derecho común a que se refiere el Artículo 2o. del Código de Comercio, está configurado por las disposiciones contenidas en el Código Civil para el Distrito Federal, así como en las leyes, reglamentos y disposiciones derivados del mismo Código :

Como fruto del frecuente uso del Contrato Mercantil de Flete en las prácticas comerciales, las leyes mercantiles -

acuden en ciertos casos, como fuente supletoria, a los usos locales, con lo que no se rompe la unidad del sistema, sino que, por el contrario se complementa, como ya ocurre en el terreno procesal mercantil.

Por lo que respecta al régimen legal supletorio procesal, no ofrece mayores dudas: cuando el acto es absolutamente mercantil o tiene tal naturaleza por los elementos personales u objetivos que en él intervienen, el juicio tendrá que ser mercantil (Artículo 1049 del Código de Comercio); cuando, en cambio, el acto tenga carácter mixto, el juicio será de la naturaleza que tenga dicho acto para el demandado (Artículo 1050). En todo caso, la ley supletoria será la local (Artículo 1051 del propio Código de Comercio).

Aquí no cabría pretender la supletoriedad del Código Federal de Procedimientos Civiles, pues el texto del último precepto mencionado no deja lugar a dudas: "... se aplicará la Ley de Procedimientos Local respectiva". Por otra parte, las circunstancias procesales poco o nada han de influir en las manifestaciones sustantivas de los actos de comercio sometidos al conocimiento judicial.

Como ya ha sido mencionado en el desarrollo del presente trabajo, el Contrato Mercantil de Flete es un contrato no minado, por encontrarse expresamente reglamentado en el Código de Comercio, sin embargo, y aún cuando no existe disposición expresa en algún ordenamiento jurídico, en la práctica del contrato en cuestión, se aplica en forma supletoria la Ley Federal del Trabajo.

Lo anterior obedece a la estrecha relación que existe entre el Contrato Mercantil de Flete en la Industria de la Construcción y las actividades que desarrollan los trabajadores al servicio de las empresas constructoras que ejecuten

alguna obra, siendo de capital importancia el buen funcionamiento del flete, respecto de los materiales necesarios para la ejecución de los trabajos, así como, el desalojo de diversos materiales que se extraen de los lugares en los que se efectúe alguna construcción.

III.- APLICACION PRACTICA

DEL CONTRATO

MERCANTIL DE FLETE.

Considero prudente trazar y seguir un lineamiento que permita conocer los aspectos más importantes de la aplicación práctica del Contrato Mercantil de Flete en la Industria de la Construcción, ya que debido a la diversidad de criterios con los que se celebra el Contrato objeto del presente trabajo, tanto en el Distrito Federal como en los diferentes estados de la República Mexicana, nos encontraríamos ante un amplísimo campo de apreciaciones que nos podrían ocasionar extravíos inadecuados a un trabajo como el que se tiene en las manos, por lo que he aquí el camino a seguir:

1.- Breves comentarios respecto a la importancia que tiene el Contrato Mercantil de Fletes en la Industria de la Construcción.

2.- Elementos personales del Contrato.

3.- Objeto del Contrato.

4.- Transcripción de un Contrato Mercantil de Flete celebrado por una empresa constructora, y

5.- Las formas de terminación del Contrato.

1.- En la industria de la construcción existe la imperiosa necesidad de contar con los diversos materiales en los lugares que se requieren para la ejecución de los trabajos, y para la transportación de dichos materiales es necesario puntualizar la forma y términos en que se ha de llevar a cabo, por lo que se celebra en la práctica el contrato mercantil de flete con personal especializado para que se efectúe el acarreo físico de los materiales, sin embargo, las operaciones que celebran las empresas constructoras con los transportistas son habituales y distan mucho de ser aislados y singulares, mediante relaciones jurídicas que constantemente se estu

blecen en los diversos contratos. Ahora bien, muchísimas de esas relaciones sólo descansan en acuerdos verbables, es decir, en la confianza que inspira el "transportista" de que -- cumplirá sus compromisos, y en otras ocasiones se debe a que el "transportista" se niega a celebrar tal contrato en virtud de considerarlo innecesario.

Por otra parte, no todos los "transportistas" están de acuerdo en que la transportación de los materiales se deban ejecutar mediante los lineamientos jurídicos contenidos en un contrato mercantil de flete, por lo que pretende darle otra denominación, tal como "Contrato Colectivo de Trabajo por obra determinada, consistente en acarreo de materiales de construcción", no sólo para hacer inaplicable el contrato mercantil de flete con sus inherentes consecuencias, sino para que conozca del supuesto "Contrato Colectivo" la Junta de Conciliación y Arbitraje de la jurisdicción, dando el carácter de trabajador al transportista, incluso se da el caso de que las Juntas de Conciliación y Arbitraje, llamese Federal o Local, dan entrada a emplazamientos a huelga por la firma y celebración del "Contrato Colectivo", iniciando así el Procedimiento contemplado en el Capítulo II, del Título Octavo de la Ley Federal del Trabajo, y en el caso de controversia respecto de los contratos mercantiles de flete actúan en muchas ocasiones las Juntas de Conciliación y Arbitraje como conciliadores.

2.- Los elementos personales del contrato mercantil de flete en su aplicación práctica son los siguientes:

I.- EL PORTEADOR O TRANSPORTISTA, y

II.- EL CARGADOR.

Las dos partes que intervienen en este contrato no re-

quieren de capacidad especial, ni una calidad especial, sino, les basta la capacidad general para contratar.

I.- EL PORTEADOR O TRANSPORTISTA, es la persona física o moral que por sus propios medios, y haciéndose cargo de la custodia relativa, se obliga a llevar de un lugar a otro, los diversos materiales de construcción, recibiendo como contraprestación un pago en dinero de parte del solicitante del servicio.

En la actualidad la mayoría de los transportistas se integran mediante diversas organizaciones y forman personas morales que tienen como objetivo explotar el servicio de transporte, y los cuales en términos generales se denominan, UNIONES, ASOCIACIONES y SINDICATOS que se adhieren a diferentes corporaciones o centrales de trabajadores y por mencionar algunas, señalaremos a la Central de Trabajadores de México - (C.T.M.), Confederación Revolucionario de Obreros y Campesinos (C.R.O.C.), Confederación Nacional de Campesinos (C.N.C.) y Confederación Nacional de Organizaciones Populares (C.N.O.P.), adquiriendo de esta forma el falso carácter de trabajador, situación que será comentada más adelante.

Ahora señalaremos las obligaciones que efectivamente tiene el porteador y la primera consiste en recibir los materiales, ya que tal recepción es indispensable para poder realizar el transporte; la segunda obligación consiste en realizar el transporte conforme a lo convenido o a lo establecido en el Contrato respectivo, es decir, deben enviarse los materiales en el viaje estipulado y con destino al lugar convenido, siguiendo la ruta establecida, y entregar los materiales en el lugar y fecha convenidos; la tercera obligación es la de custodiar los materiales transportados y entregarlos en las mismas condiciones en que los recibió; la cuarta obligación consiste en entregar los diversos materiales a la persona señalada en el Contrato respectivo.

II.- EL CARGADOR, es la persona física o moral encargada de ejecutar las obras de construcción y quien recibe del porteador el servicio del transporte de los diversos materiales de construcción y para lo cual entrega éstos, ya que para la ejecución de las obras requiere, en su caso, de que sean sustraídos del lugar de los trabajos las materias que no serán utilizadas en la construcción (tierra, azoite, etc.) o bien de que se le proporcione los elementos o materiales que se requieren para la ejecución de los trabajos que se pretenden desarrollar.

A continuación enunciaremos las obligaciones reales que tiene el cargador, siendo la primera la de pagar el precio --convenido, la segunda pagar o reembolsar los gastos que sean necesarios para la conservación de los materiales transportados, con especial atención en la transportación de mezcla asfáltica que debe conservar a una temperatura determinada, y la tercera recibir los materiales transportados, ya que en caso de no hacerlo, el porteador puede exigir al cargador el pago de tiempo perdido que se denomina tiempo muerto.

3.- Objeto del Contrato.- Como ya quedó mencionado anteriormente, el objeto del Contrato Mercantil de Flete es el --transporte de materiales de construcción, los cuales deben --ser acarreados por el transportista de un lugar a otro (que --por lo regular es de un banco de materiales al lugar en que --se está ejecutando la obra).

Por ser tan abundantes, solo señalaremos algunos de dichos materiales, y son los siguientes:

Grava
Arena
Material en greña
Roca

Varilla
Cemento
Madera
Maquinaria
Mezcla asfáltica etc. etc.

4.- Para una mejor exposición del tema se transcribe a -
continuación un Contrato Mercantil de Flete, celebrado recién
temente entre una empresa CONSTRUCTORA y un SINDICATO de - --
transportistas.

CONTRATO MERCANTIL DE FLETE QUE CELEBRAN POR UNA PARTE LA EN-
PRESA DENOMINADA LA GOLONDRINA, S.A. DE C.V., REPRESENTADA --
POR EL SEÑOR INGENIERO PEDRO SOTO G., EN SU CARACTER DE SUPER
INTENDENTE Y POR LA OTRA EL SINDICATO DE TRABAJADORES DE LA -
INDUSTRIA DEL TRANSPORTE DE MEXICO, REPRESENTADO POR EL SEÑOR
ANTONIO GONZALEZ CARMONA EN SU CARACTER DE SECRETARIO GENERAL,
CONTRATANTES QUE EN LO SUCESIVO SE LES DENOMINARA "LA EMPRE--
SA" Y "EL SINDICATO", RESPECTIVAMENTE, AL TENOR DE LAS SI--
GUIENTES DECLARACIONES Y CLAUSULAS.

DECLARACIONES

I.- Declara la Empresa, por conducto de su representan-
te que:

- a) Es una Empresa legalmente constituida conforme a las le-
yes de los Estados Unidos Mexicanos y actualmente tiene
encomendada la reencarpetación de la Autopista México -
Querétaro, para cuya obra desea encomendar a una entidad
especializada en el ramo de transportación, los servi-
cios de acarreo de materiales entre diversos sitios, den-
tro y fuera de la zona de obra, en términos de este docu-
mento.

II.- Declara el Sindicato por conducto de su represen-
tante que:

- a) Está legalmente constituido y registrado en la Dirección
de Registro de Asociaciones de la Secretaría del Trabajo
y Previsión Social.
- b) El señor Antonio González Carmona fué designado Secreta-

rio General del Sindicato, como lo acredita con la toma de nota adjunta.

- c) Cuenta con el personal, equipo y demás elementos necesarios y adecuados para llevar a efecto el transporte de materiales que requiere la Empresa, razón por la cual de sea celebrar este Contrato.

Expuesto lo anterior, las partes manifiestan su voluntad de celebrar el presente Contrato, mismo que consignan en las siguientes:

C L A U S U L A S

PRIMERA.- La Empresa encomienda al Sindicato, quien se obliga a realizar para aquélla, los trabajos de acarreo de materiales que la primera requiera en relación con la reencarpación de la Autopista México-Querétaro. La Empresa podrá, a su sola discreción, señalar al Sindicato los volúmenes de trabajo por ejecutar, así como los sitios entre los cuales deberá efectuarse el acarreo de materiales.

SEGUNDA.- La Empresa pagará al Sindicato por el acarreo de materiales que es objeto de este Contrato, la cantidad de \$ 43.00 (CUARENTA Y TRES PESOS 00/100 M.N.), por tonelada por kilómetro recorrido, a partir del punto de carga hasta el punto de descarga. El precio aquí pactado cubre al Sindicato todos sus costos directos e indirectos, necesarios y suficientes que tenga que efectuar para cumplir con las obligaciones que en el presente Contrato asume, así como su utilidad.

Será responsabilidad del Sindicato pagar todos los impuestos que se originen con motivo de los trabajos que son objeto de este Contrato.

TERCERA.- La Empresa pagará al Sindicato los trabajos que son objeto de este Contrato, de la siguiente manera:

- Con periodicidad semanal, el Sindicato formulará estimaciones de los volúmenes de material transportado y kilometraje recorrido, aplicado a éstos la tarifa pactada en la Cláusula Segunda anterior. La Empresa pagará el importe de las estimaciones, previa aprobación de las mismas 8 días después de aprobada la estimación.

CUARTA.- El presente Contrato tendrá una vigencia de -- quince días contados a partir de su fecha, y en el caso de -- que ninguna de las partes manifieste a la otra, por escrito, -- de su voluntad de darlo por terminado, con cinco días de antici-- pación a su vencimiento, se entenderá prorrogado por otro -- período igual, y así sucesivamente hasta que cualquiera de -- las partes opte por su terminación.

QUINTA.- El Sindicato se obliga a realizar los trabajos materia de este Contrato, con trabajadores que se encuentren o lleguen a encontrarse a su servicio, y utilizando vehículos de su propiedad u otros de los que legalmente pueda disponer, pero en todo caso bajo su responsabilidad y poniendo para -- ello el personal y equipo que se requiera para el acarreo de -- los materiales, así como todos los demás elementos que sean -- necesarios para llevar a efecto los trabajos que se le encomiendan.

SEXTA.- En virtud de lo establecido en la Cláusula anterior el Sindicato tendrá a su cargo todas las obligaciones y responsabilidades propias del patrón con respecto al personal que ocupe en la ejecución o con motivo de los trabajos que -- son objeto de este Contrato. Así mismo, el Sindicato asume -- cualquier responsabilidad por los daños y perjuicios que llegare a ocasionar a la Empresa o a terceros. Por lo anterior, el Sindicato se obliga a indemnizar a la Empresa si por cualquiera de dichos conceptos ésta se viere precisada a efectuar algún desembolso o sufiere cualquier daño o perjuicio.

SEPTIMA.- De una manera especial se establece que la Empresa podrá dar por terminado anticipadamente este Contrato, sin necesidad de declaración judicial y sin responsabilidad -- de su parte, en el caso de que el Sindicato interrumpiere o -- suspendiere por seis horas o más los trabajos que son objeto de este contrato, cualquiera que sea la causa de la interrupción o suspensión y aunque éste se deba a caso fortuito o de fuerza mayor.

OCTAVA.- Se establece como condición de validez del presente Contrato, el que el Sindicato y el personal que utilice en la ejecución de los trabajos, objeto de este contrato, se encuentren y permanezcan agremiados al Sindicato de Trabajadores de Construcciones Federales y Conexas de la República Mexicana, con el cual la Empresa tiene celebrado Contrato Colectivo de Trabajo.

NOVENA.- La Empresa deberá retener de cada pago que --

efectúe al Sindicato, el 2% (DOS POR CIENTO) por concepto de cuotas sindicales, las cuales serán entregadas a la persona que el Sindicato titular autorice por escrito.

DECIMA.- Las partes acuerdan, y el Sindicato acepta en forma expresa, que la Empresa podrá rescindir el presente Contrato sin necesidad de declaración judicial y sin responsabilidad de su parte, por cualquiera de las causas que a continuación se enumeran:

- 1.- Si el Sindicato no inicia el transporte de materiales el día señalado para ello.
- 2.- Si utiliza trabajadores que no estén a su servicio, o equipo del que no pueda disponer legalmente.
- 3.- Si no cumple con las obligaciones propias del patrón en relación a los trabajadores que utilice en o con motivo de los trabajos objeto de este Contrato, y por tal razón la Empresa tenga problemas laborales con dichos trabajadores.
- 4.- Si el Sindicato interrumpiere o suspendiere por un lapso de seis horas los trabajos de acarreo de material objeto de este Contrato.
- 5.- En general, por el incumplimiento del Sindicato a cualquiera de las obligaciones que a su cargo se establece en el presente documento.

DECIMA PRIMERA.- Las partes establecen, y el Sindicato acepta en forma expresa, que la Empresa podrá dar por suspendido o terminado anticipadamente este Contrato, en el caso de que el dueño de la obra para la cual se contratan los trabajos, o cualquier autoridad competente, ordenen la reducción, suspensión o terminación anticipada de la mencionada obra.

DECIMA SEGUNDA.- Para todo lo relacionado con este Contrato, las partes señalan como sus respectivos domicilios los que a continuación se indican:

" LA EMPRESA "

El edificio número 38 de las calles de Génova, Colonia - Juárez en esta Ciudad.

" EL SINDICATO "

La casa marcada con el número 17 de las calles de Guillermo Prieto en la Colonia Del Maestro en esta Ciudad.

DECIMA TERCERA.- Para todo lo relacionado con la interpretación, ejecución y cumplimiento del presente Contrato, -- las partes se someten a la jurisdicción de los tribunales de la Ciudad de México, Distrito Federal, con renuncia expresa a cualquier otro fuero que pudiere corresponderles en el presente o en el futuro.

Enteradas las partes del contenido y alcance legal del presente Contrato, lo firman en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los catorce días del mes de Agosto de 1986.

LAS PARTES

LA GOLONDRINA, S.A. DE C.V.

EL SINDICATO DE TRABAJADORES
DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE DE MEXICO.

T E S T I G O S

SR. ALFREDO TOLEDO SANCHEZ

SR. GERMAN GUTIERREZ HDEZ.

5.- Respecto de las formas de terminación del Contrato - comentaremos lo siguiente: Un Contrato Mercantil de Flete -- que se ha celebrado válidamente y ha empezado a producir sus efectos, puede dejar de producir éstos o extinguirse estos -- mismos a consecuencia de hechos o acontecimientos posteriores

a dicha celebración y que constituyen p.ropiamente las causas_ de terminación del contrato, mismas que pueden reducirse prin_ cipalmente a los siguientes supuestos:

I).- El agotamiento natural del contrato, es decir, la_ ejecución total de las obras derivadas del mismo contrato. - Es el modo natural y ordinario de terminación del contrato, - al igual que el vencimiento del plazo en los contratos por -- tiempo determinado.

II).- El vencimiento de un término. En este contrato - normalmente se establece un plazo para la terminación del con_ trato, de la misma forma es común señalar un término al trans_ portista o porteador para el inicio del transporte. Ahora -- bien, es tan esencial señalar tales términos, que una vez ven_ cido el plazo y no ejecutado o iniciado el transporte, el con_ trato debiera tenerse por rescindido.

III).- Por mutuo consentimiento de las partes, es un -- acuerdo, en virtud del cual ambos contratantes se ponen de -- acuerdo para revocar o resolver el Contrato Mercantil de Fle_ te en ejecución.

IV).- La Rescisión del Contrato. Puede producirse por_ incumplimiento de una de las partes, ya que como consecuencia da derecho a la otra a pedir la rescisión del Contrato Mercan_ til de Flete.

La forma general para pretender este modo de terminación del contrato es que la parte perjudicada que quiera resolver_ lo por incumplimiento de la otra, debe promover el juicio co_ rrespondiente ante la autoridad judicial, sin embargo, en la_ industria de la construcción y de acuerdo a la reiterada nece_ sidad de contar con los materiales para la ejecución de la -- obra de que se trate, se opta por prescindir de la interven--

ción judicial, mediante el PACTO COMISORIO EXPRESO.

En este caso, el pacto comisorio expreso o cláusula resolutoria expresa, no se requiere de la intervención judicial, por haberse pactado así expresamente por las partes, no obstante, es menester, para que opere la rescisión del contrato, que la parte perjudicada haga saber la resolución de rescindir el contrato a la parte incumplida, pues bien podría ocurrir que a la primera conviniera más exigir el cumplimiento del contrato y no la rescisión.

Así mismo el Contrato Mercantil de Flete es rescindible por el cargador, antes o después de comenzarse el viaje, pagando al porteador la parte proporcional del transporte efectuado y en el día en que la rescisión se verifique debe recibir los materiales transportados, en caso contrario no se presenta la rescisión, situación que no ocurre con frecuencia, ya que siempre persiste la necesidad de contar con los materiales de construcción en los lugares de ejecución, sin embargo, las empresas constructoras tienen como fundamental propósito hacer cumplir lo pactado en el Contrato Mercantil de Flete.

a) AUTONOMIA DEL CONTRATO

Para estar en posibilidades de comentar la autonomía -- práctica del Contrato Mercantil de Flete en la Industria de la Construcción, resulta importante recordar que el Código - Civil vigente en el Distrito Federal, en sus artículos 1792 - y 1793, considera que el contrato es la FUENTE por excelencia de las obligaciones mercantiles.

Como ya se ha señalado, los citados preceptos además indican que, el contrato es una especie del género convenio, y que el primero de tales vocablos sólo debe emplearse para -- aquéllos acuerdos de voluntades por virtud de los cuales se producen o transfieren obligaciones o derechos; cuando se -- crean, transfieren o extingan obligaciones, será menester -- utilizar el término de convenio.

Ahora bien, después de que ha quedado señalado como -- principal fuente de obligaciones mercantiles el propio contrato, debemos comentar que resulta muy frecuente omitir a -- la Ley como fuente de obligaciones y derecho privado.

Sin embargo, debemos precisar de que la Ley es fuente -- única de obligaciones en muchos casos, y como ejemplo analizaremos el siguiente; de la obligación, por parte del que -- acepta un pago indebido, y que consiste en abonar intereses -- legales sobre las sumas percibidas, según lo establecido en el artículo 362 del Código de Comercio, pero también la Ley -- es fuente única, en diversos casos, de acciones judiciales -- para obtener la modificación de obligaciones contractuales -- asumidas en forma diversa, e incluso de obligaciones literalmente estipuladas precisamente en forma contraria y en no -- pocos casos, para beneficiarse con nulidad.

Una vez, hecho lo anterior, acudiremos a nuestra legis-

lación positiva, con el propósito de recordar la clasificación jurídica del Contrato Mercantil de Flete en la Industria de la Construcción, y toda vez que expresamente se le considera:

1).- Ser un Contrato Bilateral, porque las partes se obligan entre sí.

2).- Ser Oneroso, debido a que se contemplan beneficios y gravámenes recíprocos.

3).- Ser Conmutativo, ya que desde que se celebra el contrato, las presentaciones que se deben las partes son ciertas, de tal manera que se conoce en forma inmediata los beneficios o las pérdidas que se deriven del contrato.

Por otra parte, existen elementos para clasificar al contrato objeto del presente trabajo como:

1.- Nominado, ya que se encuentra expresamente reglamentado por el Código de Comercio.

2.- Concensual, porque no requiere de la entrega de la cosa y

3.- Principal, toda vez que puede existir por sí y tiene un fin propio e independiente de cualquier otro contrato.

De lo que se desprende que el Contrato Mercantil de Flete en la Industria de la Construcción es un contrato autónomo, ya que se debe interpretar de acuerdo a su propio contenido, toda vez, que las partes en el ejercicio de un libre arbitrio y en forma voluntaria establecen sus derechos y obligaciones en el propio contrato.

Asimismo, haremos mención de que en la práctica se celebra con suma frecuencia el Contrato Mercantil de Flete, siguiendo las directrices que se contemplan en el formato - -- transcrito en líneas que anteceden, y considerando que el CONTRATO es la fuente por excelencia de las obligaciones mercantiles, es conveniente, tener presentes los puntos de mayor importancia para este breve análisis, por lo que a continuación se transcriben éstos:

1.- El "Sindicato" se obliga a realizar los trabajos - materia de este contrato, con trabajadores que se encuentren o lleguen a encontrarse a su servicio, y utilizando vehículos de su propiedad u otros de los que legalmente pueda disponer, pero en todo caso bajo su responsabilidad y poniendo para ello el personal y equipo que se requiera para el acarreo de los materiales, así como todos los demás trabajos - que se le encomiendan.

2.- En virtud de lo establecido en la cláusula anterior el "Sindicato" tendrá a su cargo todas las obligaciones y responsabilidades propias del patrón con respecto al personal que ocupe en la ejecución y con motivo de los trabajos - que son objeto de este contrato.

3.- Se establece como condición de validéz del presente contrato, el que el "Sindicato" (el porteador o transportista) y el personal que utilice en la ejecución de los trabajos, objeto de este contrato, se encuentren y permanezcan agremiados al SINDICATO TITULAR del Contrato Colectivo de -- Trabajo que rige en la obra de construcción que dá origen a los trabajos de acarreo.

4.- Las partes acuerdan, y el "Sindicato" acepta en forma expresa, que la Empresa podrá rescindir el presente contrato sin necesidad de declaración judicial y sin respon-

sabilidad de su parte, por cualquiera de las causas que a -
continuación se enumeran: ...

Así tenemos, que existe la obligación del Porteador o -
Transportista de responder en su carácter de patrón, respec-
to de los trabajadores que utilice para la ejecución de los_
trabajos contratados, en el entendido que la relación labo-
ral que existe entre el Transportista y sus trabajadores, es
totalmente ajena a la empresa constructora que contrata los
acarreos.

Además de que, si bien es cierto, que existe como condi-
ción de validad: del Contrato Mercantil de Flete, que el Por-
teador afilie a los trabajadores que utilice en la ejecución
de los acarreos contratados, al SINDICATO TITULAR del Contra-
to Colectivo de Trabajo que rige en la obra de construcción,
que dá origen a los trabajos, también lo es, que de ninguna_
forma se ve involucrada la relación laboral contraída entre_
el Transportista y sus trabajadores.

Cabe hacer notar que algunos transportistas son propie-
tarios de los vehículos que se utilizan para la transporta-
ción, siendo las menos de las ocasiones, y en otras muchas,_
los transportistas tienen a diversas personas contratadas pa-
ra efectuar los acarreos, tales como: choferes, checadores,_
mecánicos, etc., de lo que se desprende que la prestación de
un trabajo subordinado y el pago de ésta, que se percibe en
una cantidad de dinero, se presenta entre el transportista y
su personal y no entre éste y la empresa contratista, por lo
cual el Porteador tiene las obligaciones y responsabilidades
propias del patrón con respecto a su personal.

No obstante lo anterior, con suma frecuencia los trans-
portistas pretenden que las autoridades laborales, ya sea la
Junta Federal o Local de Conciliación y Arbitraje, les den -

el carácter de trabajadores, respecto de las empresas con - que celebran el Contrato Mercantil de Flete, consiguiéndolo_ en la mayoría de las ocasiones.

Esta afirmación tiene su origen en la actividad que de sarrollan las autoridades laborales en los conflictos que se originan en la interpretación o ejecución de los trabajos - pactados, mediante el contrato que es objeto del presente - trabajo.

El excesivo "proteccionismo" de las autoridades labora- les, permite que se les utilice para fines políticos muy di- versos a la intención de proteger los intereses de los traba- jadores respecto de sus patrones. Esto es debido a que como ya se ha mencionado, los transportistas se integran en Sindi- catos y Uniones, además de que se afilian o son afiliados a_ Corporaciones o Centrales Obreras, consiguiendo con ésto, un aparente pero falso carácter de trabajadores respecto de las empresas contratistas.

Algunas personas, con el afán de tener mayor fuerza po- lítica, provocan conflictos entre camioneros o transportis- tas, mismos a los que lamentablemente no solo afectan en fo- rma económica sino que llegan a costar vidas humanas, además_ de dañar económicamente tanto al propietario de las obras co- mo a las empresas que las ejecutan. Siendo en algunos casos necesaria la intervención incluso de los Gobiernos Estatales, ésto cuando ya intervinieron las autoridades laborales en - forma CONCILIATORIA y no fué posible dirimir las aparentes - diferencias existentes entre camioneros, y una vez que lo - gran la atención al problema, no sólo de la localidad sino - de quienes interesan a los fines "políticos" de esas perso- nas, aparecen en el problema y mediante su intervención con- siguen la terminación del conflicto, obteniendo así una posi- ción que posteriormente le redituará en beneficio personal.

b) DANOS Y PERJUICIOS OCASIONADOS CON MOTIVO DE UN PARO DE LABORES Y LEGALIDAD DE ESTE.

Como ya se ha comentado la aplicación práctica del Contrato Mercantil de Flete tiene un enfoque muy particular ya que los tribunales del trabajo conocen en su mayoría de los conflictos que tienen origen en el Contrato objeto del presente trabajo, y antes de señalar los daños y perjuicios que se ocasionan con motivo de un paro de labores llevado a efecto por los transportistas, considero importante establecer de una forma breve el procedimiento que ante las autoridades laborales inician las organizaciones de los citados transportistas. Asimismo, señalar la errónea aplicación del ejercicio de un derecho tan importante como es la huelga.

Sin lugar a dudas el arma más importante que la clase trabajadora esgrime en su constante búsqueda para mejorar sus condiciones de tiempo, vida y trabajo es la huelga.

Concebido por el Legislador para igualar ante los órganos jurisdiccionales a los obreros y a los patrones, por lo tanto es objeto de constante examen y de utilización permanente para esos fines, a veces, y otros para objetivos completamente distintos de aquéllos para los que fué creado.

El uso de la huelga como medio para obtener reconocimiento a sus demandas, por parte de los trabajadores, es siempre objeto de atención muy especial, ya que los informes que sobre ello se publican, reflejan la realidad de las relaciones Obrero Patronales de nuestro país.

Como es bien sabido los Tribunales Laborales están constituidos; por las representaciones Obrero, Patronal y del Gobierno; por lo tanto la función jurisdiccional de los Tribunales Laborales se deja a una participación tripartita.

Por ello a continuación expondremos algunos puntos de --
vista y criterios de aplicación de la Ley Federal del trabajo
en los conflictos de Huelga que han sustentado los Tribunales
Laborales.

La huelga, establece la Ley, es la suspensión temporal -
del trabajo llevado a cabo por una coalición de trabajadores.
Para ése efecto los Sindicatos de Trabajadores se consideran__
coaliciones permanentes.

La Ley indica también que la Huelga debe limitarse al --
simple acto de la suspensión del trabajo.

La Ley Federal del Trabajo en vigor entre otros, admite__
como objeto de la Huelga los siguientes :

1.- Conseguir el equilibrio de los factores de la producci
ción.

2.- Obtener del patrón la celebración y firma de un con-
trato colectivo del trabajo (es el objetivo que esgrimen las
asociaciones que tienen el carácter de transportistas en el -
contrato mercantil de flete en la industria de la construcción)

Establecidos así los principales objetivos que se aducen
en los emplazamientos a huelga, creemos que efectivamente el_
obtener la celebración de un contrato colectivo de trabajo, -
solo puede esgrimirse en el ejercicio del derecho de huelga -
por un Sindicato Obrero.

Como ya dijimos es común que los transportistas integra-
dos en sindicatos o demás personas morales emplacen a huelga_
a las empresas de la industria de la construcción para que --
las autoridades laborales los reconozcan como trabajadores o_
de esta forma obtener la celebración y firma de un contrato -
colectivo de trabajo, por obra determinada, consistiendo en -

la transportación de diversos materiales de construcción, -- sin embargo como ya ha quedado establecido la figura jurídica que se dá realmente es el contrato mercantil de flete, ya que si bién es cierto que el transportista ejecuta los trabajos de acarreo, esto puede ser en forma personal o bien por medio de personas que trabajen para él, existiendo relación laboral entre los trabajadores y el transportista, no así -- con la empresa que contrate los servicios del transportista.

Las autoridades laborales no han encontrado el fundamento legal, para conocer de los emplazamientos a huelga que por conflictos derivados de la interpretación o ejecución de un contrato mercantil de flete, sin embargo, de hecho intervienen en tales conflictos, llegando a "justificar" su actuación ante las empresas, comentando que son asuntos muy importantes políticamente debido a la trascendencia que en el lugar donde se ejecutan los trabajos las organizaciones de los transportistas tienen influencia tanto en la población como con algunas autoridades interviniendo incluso personajes políticos a favor de esas organizaciones, presionando así a -- los tribunales para que se orille a las empresas a dar soluciones de hecho a los conflictos y no de derecho.

Con lo anterior se pretende establecer que los tribunales laborales conocen de tales conflictos no tan solo por su esencial afán de proteger a quien dicen es trabajador, sino a que tanto en el Distrito Federal como en el interior de la República, son objeto de presiones por diversas personalidades políticas.

Las consecuencias que el mal uso de los emplazamientos a huelga producen afectación principalmente a la clase trabajadora que efectivamente labora para las empresas de la industria de la construcción, es decir, a quien ejecuta un trabajo subordinado a la empresa en contra prestación de un salario, y a las empresas que ejecutan los trabajos de construc

ción, además de que afectan al propietario de las obras.

Es común que las empresas ante la insistencia de los -- tribunales laborales acudan al procedimiento especial de huelga, con la idea de conciliar con el transportista, ya que de otra forma el proteccionismo hacia los supuestos trabajadores se hace evidente, haciendo la aclaración de que generalmente los tribunales del trabajo citan a las partes a pláticas -- conciliatorias en las que interviene directamente la Presidencia de la junta de que se trate.

Con lo manifestado, debemos entender que de ninguna forma es legal el emplazamiento a huelga que se maneja en forma frecuente a las empresas de la industria de la construcción -- con motivo de la interpretación o ejecución de los trabajos -- pactados en un contrato mercantil de flete.

Sin embargo, en la mayoría de los conflictos que con motivo de la ejecución de un contrato mercantil de flete, se -- presenta la situación de que el transportista efectúa paros -- de labores, ocasionando con ello, pérdidas en dinero por gran des cantidades a las empresas constructoras, así como a los -- propietarios de las diversas obras, ya que como en múltiples ocasiones se ha mencionado, la actividad del demás personal -- que trabaja en una obra de construcción, depende en gran esca la de la aplicabilidad del transportista, ya sea por hacer -- llegar los diversos materiales a la zona de la obra, o bien, -- por sacar del lugar de los trabajos, materiales que no serán utilizados.

Ahora bien, ya se ha manifestado que la huelga es a to-- das luces inaplicable a los conflictos que por la celebración, ejecución o cumplimiento de un Contrato Mercantil de Flete -- surjan entre la empresa y el transportista, sin embargo, es -- notable el incremento de los emplazamientos a huelga recibidos por las H. Autoridades Laborales, en relación al tema del

presente trabajo.

Por lo que a continuación pasaremos a formular un breve análisis sobre Daños y Perjuicios.

Los Artículos 2108 y 2109 del Código Civil vigente para el Distrito Federal, señalan :

"Se entiende por daños la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la falta de cumplimiento de una obligación" y

"Se considera perjuicio la privación de cualquiera ganancia lícita, que debiera haberse obtenido con el cumplimiento de la obligación".

De los anteriores conceptos de daño y perjuicio son estrechos, y no comprenden la idea de un daño proveniente de la violación de un deber jurídico, ni tampoco se puede entender en esa noción, la idea de los daños que resultan sin mediar culpa y que deben ser reparados.

En efecto, el concepto de daños y perjuicios que brindan los artículos antes transcritos, se ocupan sólo de los hechos que son ilícitos por violar una obligación previa, ya sea contractual o no, pero no considera los hechos ilícitos provenientes de violentar un deber consignado en la ley, y no condidera tampoco la idea de responsabilidad por daños sin culpa.

Así se comprende con facilidad, que el concepto de daños y perjuicios de la Ley sólo puede referirse a los daños y perjuicios derivados de incumplir una obligación previa, contractual o no, pero una obligación en su sentido lato y, resulta por lo mismo estrecho.

De ahí la necesidad de dar un nuevo concepto de daño y perjuicio, ya sea que tenga su origen en un hecho ilícito de cualquier tipo, o bien en otros hechos que no lo sean, pero los considera la ley para responsabilizar a quien los produce.

Por lo que transcribiremos el concepto vertido por el señor Licenciado Ernesto Gutiérrez y González a continuación:

" Daño es la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por conductas lícitas o ilícitas, que la ley considera para responsabilizar a su autor"

Y en cuanto a los perjuicios, se debe decir

" Perjuicio es la privación de cualquier ganancia lícita, que debiera haberse obtenido de no haberse realizado la conducta lícita o ilícita, que la ley estima como generadora de responsabilidad para su autor".

Es el caso, que en la industria de la construcción se presenta la siguiente situación :

Una empresa contrata a una unión de camioneros o transportistas a efecto de que realice los transportes o acarrees de diversos materiales, de la zona de trabajo al banco de -- agregados o viceversa, la empresa programa las necesidades de personal en atención al volumen de material señalado como mínimo, al igual que programa la maquinaria necesaria para la ejecución de los trabajos. Resulta que cualquier día el transportista con cualquier "justificativo", decide dejar de prestar sus servicios como lo ha venido haciendo, ya sea mediante los famosos paros o emplazamientos a Huelga, sin ob--

servar que dentro del propio Contrato Mercantil de Flete, se señalan las regulaciones de los trabajos contratados.

La empresa se ve obligada a cubrir los salarios del personal contratado, el importe de las rentas de la maquinaria contratada, y además, deja de obtener una ganancia representada por las sumas de utilidad que iba a dejar la ejecución parcial de los trabajos de construcción.

En este caso el transportista, debe indemnizar a la -- empresa en vista de su conducta ilícita de no cumplir el contrato, por los daños causados, representados por la disminución que sufre la empresa en su patrimonio, y además los perjuicios que son las ganancias lícitas que hubiera obtenido de haberse llevado a cabo los trabajos. Estos son los daños y los perjuicios que derivan de una conducta ilícita, en vista del incumplimiento de obligaciones contractuales previas.

Los daños y los perjuicios que se causan, son consecuencia directa e inmediata de la conducta ilícita de acción u omisión, cumpliendo así con lo preceptuado por el Código Civil vigente para el Distrito Federal en el artículo 2110 que se transcribe :

" Los daños y perjuicios deben ser consecuencia inmediata y directa de la falta de cumplimiento de la obligación, ya -- sea que se hayan causado o que necesariamente deban causarse".

Con el análisis efectuado en los anteriores párrafos, - de lo que es el efecto de la responsabilidad, se puede concluir que el efecto de ella es que la persona (en este caso el transportista) sobre quien tal imputación recae, indemnice de los daños y perjuicios que haya provocado con su conducta ilícita, o por las personas que desarrollan los trabajos para él.

Para comentar la aplicación práctica de los daños y perjuicios a la situación derivada de un Contrato Mercantil de Flete, analizaremos brevemente el concepto de Indemnización:

Desde el punto de vista técnico-jurídico, indemnizar es restituir las cosas al estado que guardaban antes de que se produjera el hecho dañoso lícito o ilícito, y sólo cuando ello no fuere posible, es pagar daños y perjuicios.

El hecho ilícito puede dar lugar a dos diversos tipos de indemnización :

Una cuando ya se violó el deber y cuando la obligación ya no es susceptible de cumplirse y otra, en los casos en que la obligación es aún susceptible de cumplirse aunque con retardo. En ambos casos se debe indemnizar, pero el tipo de indemnización es diferente.

Así pues, tenemos que la indemnización puede ser :

A.- Compensatoria; y

B.- Moratoria.

A.- La indemnización compensatoria, es la que se debe cuando el incumplimiento de un deber jurídico stricto-sensu o de una obligación, es definitivo; tiene por objeto como su nombre lo dice, compensar el valor patrimonial que se afecta.

B.- La indemnización moratoria sólo se puede prestar -- respecto de los hechos ilícitos por violar una obligación -- previa, y se da cuando no hay incumplimiento definitivo de la obligación, sino sólo cumplimiento tardío, y por ello se traduce en la evaluación del interés que tenía el acreedor en que la obligación se hubiera cumplido en forma oportuna.

Respecto a la manera de cubrir la indemnización, se deben distinguir dos hipótesis:

1.- Atendiendo al objeto de la obligación que se incumple. y

2.- A la obligación que resulta de violar el deber, pues la forma de indemnizar varía en uno y en otro caso; -- por ello debe analizarse la forma de indemnizar en :

A.- Obligaciones con objeto de dar o prestación de dar :

a) Prestación de dar cosas, cuando éstas se pierden o deterioran.

b) Prestación de dar, cuando se debe dar una suma de dinero.

B.- Obligaciones con objeto de hacer, o prestación de hacer;

C.- Obligaciones con objeto de no hacer, o abstención.

De acuerdo a lo señalado, el punto de mayor importancia para el presente trabajo es el B, ya que precisamente el objeto del contrato materia de este estudio, consiste en obligación de hacer o prestación de hacer por lo que se procede a analizar :

(B).- En este caso se presentan dos posibilidades :

1.- Si el autor del hecho ilícito se niega a cumplir con la obligación, cuando se le exige, pues está aún en posibilidad de realizarla; entonces, la víctima del hecho ilícito (la empresa) puede pedir que otra persona, a nombre

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

del transportista y a costa de éste, realice la conducta que aquél debió realizar para no cometer el hecho ilícito; ésto de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 2027 del Código -- Civil vigente en el Distrito Federal, que indica :

" Si el obligado a prestar un hecho no - lo hiciera, el acreedor tiene derecho - de pedir que a costa de aquél se ejecute por otro, cuando la substitución sea posible.

Esto mismo se observará si no lo hiciera de la manera convenida".

2.- Pero en el caso de no ser posible esta substitución, porque se trata de un hecho que sólo el transportista puede realizar en vista de sus elementos materiales, - entonces será sólo posible exigirle el pago de la indemnización ya traducida directamente en daños y perjuicios.

En la industria de la construcción, es muy frecuente que las empresas insten a que se presente la substitución del -- transportista, para la debida ejecución de los acarrees pactados en el respectivo Contrato Mercantil de Flete.

Pretendiendo con lo anterior, no se afecten los programas calculados con respecto a la ejecución de los trabajos, - ésto es que la realización de las obras de construcción, no - se vean afectadas por atrasos ocasionados por los transportistas.

c) RESPONSABILIDAD JURIDICA
DEL PORTEADOR.

En anteriores capítulos se estudió cuál es la estructura - del Contrato Mercantil de Flete, y cuáles requisitos precisa pa ra valer; en el inciso a) de este capítulo se analizó la forma de interpretar el sentido y alcance de la voluntad de las partes que forman el consentimiento del contrato.

Ahora, cabe preguntarse, ¿ y a qué obliga el contrato a -- las partes que lo celebran ?

La respuesta es : los obliga a cumplir con las obligacio-- nes que pactan en ese acto jurídico. Sin embargo, para tener un mejor marco de razonamiento, transcribiremos a continuación el_ artículo 1796, del Código Civil vigente en el Distrito Federal.

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

Se aprecia entonces que las partes se obligan no sólo a lo pactado expresamente, sino también a las consecuencias que se-- gún su naturaleza son conforme a la buena fé, al uso o a la ley.

Para señalar estos deberes adicionales que marca el artícu_ lo 1796, del ordenamiento señalado con anterioridad, considero_ mejor exponerlos en orden inverso al que se observa, esto es :

A.- La Ley

B.- El uso, y

C.- La buena fé.

A.- El contrato se debe cumplir conforme a la ley. Así -- las partes además de cumplir con lo expresamente pactado, deben cumplir también con el régimen jurídico que la ley establece para el contrato que se efectuó, y de ahí que en todo lo -- que sea omisa la voluntad de los otorgantes, deben cumplir de acuerdo con lo que disponga la ley.

Ahora bien, de acuerdo con la ley, las partes pueden establecer en el contrato diversas cláusulas que modifiquen o no, el sistema legal que se establece para regir a un determinado tipo de contrato, y éstas son :

1.- Cláusulas esenciales, son aquellas que dan su clasificación jurídica al acto que se celebra y sin las cuales no se puede concebir la existencia del contrato, o bien en su ausencia, el contrato tendrá una denominación jurídica diversa.

Estas cláusulas que se deben cumplir porque la ley las impone, pueden o no consignarse expresamente en el contrato, pues las plasman o no las partes, se requieren para la existencia misma del acto.

2.- Cláusulas naturales, son aquellas que sin ser esenciales a la vida del acto, derivan de éste no obstante que los otorgantes nada hayan dicho al respecto, pero también por acuerdo de éstos se pueden excluir de la convención.

Es decir, que estas cláusulas contemplan obligaciones de los contratantes, pero pueden no ser observadas por acuerdo de las partes.

3.- Cláusulas accidentales, son las que existen solamente cuando las partes las estipulan. No son ni de esencia, ni de la naturaleza del contrato.

B.- El contrato se debe cumplir conforme al uso. Así derivan consecuencias obligatorias del contrato, no solamente de lo expresamente pactado, y de lo que dispone la ley, sino también del uso.

El uso, se puede entender para los efectos de este trabajo como una cláusula tácita sobreentendida en un convenio, por el cual las partes arreglan sus relaciones según la práctica establecida.

De aquí resulta que los contratantes además de lo que expresamente estipularon, quedan obligados a cumplir con los usos establecidos entre ellos.

C.- El contrato se debe cumplir conforme a la buena fe. La convención se debe cumplir no sólo conforme a lo que las partes pactaron, a la ley y al uso, sino que, están en la necesidad de cumplirlo conforme a la buena fe no obstante que no lo digan; de ahí que es preciso tener un concepto de ella.

Mencionaremos a continuación el concepto vertido por Planiol respecto a la buena fe.

La buena fe es la obligación de obrar como hombre honrado y consciente, no sólo en la formación sino también en el cumplimiento del contrato, sin atenerse exclusivamente a la letra del mismo.

Es un concepto muy amplio, y en realidad la consideración de si se actuó o no de buena fe, debe dejarse en caso de controversia a un sano criterio judicial.

La buena fe, implica que no se cometa abuso con pretensiones jurídicas formal o aparentemente fundadas.

Ahora, pasaremos a describir las obligaciones del porteador.

Así, tenemos que las obligaciones reales del transportista son cuatro:

Recibir los objetos; realizar el transporte; custodiar los objetos del transporte; y entregar los mismos objetos.

La primera obligación consiste en recibir los objetos cuando la recepción es indispensable para poder realizar el transporte. La recepción de los objetos y, por tanto, la entrega de éstos debe hacerse precisamente al mismo porteador o las personas autorizadas por él para recibirlos (artículos 2651 y 2652 del Código Civil vigente en el Distrito Federal), ya que si se entregan por el cargador a personas no autorizadas por el porteador, no contrae éste ninguna responsabilidad. Dichos objetos que van a ser transportados, deben entregarse convenientemente empacados o envasados por el cargador, pues de lo contrario el porteador queda libre de responsabilidad de los daños que sufran tales cosas, a menos que éste último tuviere conocimiento de los defectos de envase o de empaque (artículo 2658 del citado ordenamiento).

La segunda obligación consiste en realizar el transporte conforme a lo convenido o a lo establecido en los reglamentos respectivos, es decir: deben enviarse las cosas en el viaje estipulado y con destino al lugar convenido (artículo 2649); debe el viaje realizarse sin retardo, ya sea al comenzar o durante su curso, siguiendo la ruta establecida, a menos que exista caso fortuito o fuerza mayor para una desviación de ella (artículo 2650); deben remitirse las cosas y entregarse -

en el lugar y fecha convenidos (artículo 2656 fracciones VI, VII y VIII), sin que pueda alterarse o retardarse el viaje, ni alterarse las rutas, ni hacerse detenciones o paradas que no se hayan previsto en el contrato o en el reglamento respectivos (artículo 2655, los citados artículos del Código Civil vigente para el Distrito Federal). Hay que reconocer, sin embargo, que gran parte de estas vinculaciones del porteador corresponden actualmente al transporte que se verifica en la industria de la construcción.

La tercera obligación consiste en custodiar los objetos transportados, dado que los porteadores responden de los daños causados a las personas transportadas y responden asimismo de las pérdidas o averías de las cosas objeto del transporte, a no ser que el deudor pruebe que aquellos daños o estas pérdidas y averías derivan de caso fortuito, de fuerza mayor o vicio de tales cosas, puesto que se presume siempre la culpa del porteador, por ser la obligación a su cargo no una obligación de medio o de actividad sino una obligación de resultado (artículos 2647 y 2648 del Código Civil para el Distrito Federal).

También queda exento de responsabilidad el porteador, cuando prueba que los daños derivan de la naturaleza peligrosa o de la mala calidad de las cosas transportadas o de que éstas no hubieren sido empacadas o envasadas convenientemente por el cargador, pero siempre que de estas circunstancias no haya tenido antes conocimiento el porteador (artículo 2658 del Código Civil para el Distrito Federal), ya que si a sabidas de ellas, llevó a cabo el porteador el transporte responde él de los daños que sufran las cosas transportadas, agravándose así su deber de custodia por haber aceptado el mismo porteador tales riesgos al efectuar el transporte no obstante estar advertido de la existencia de las mencionadas circunstancias.

La cuarta obligación consiste en entregar los objetos - en la fecha y lugar convenidos y a la persona señalada como destinatario o consignatario (artículo 2656 fracciones VII y VIII del Código Civil Vigente para el Distrito Federal).

Toda vez que han sido brevemente comentadas las obligaciones del porteador, pasaremos a mencionar de una forma somera la responsabilidad del transportista, que en algunos casos llega incluso a ser de carácter penal.

Sucede con alguna frecuencia que por controversias derivadas del contrato materia del presente trabajo, el transportista llega no tan sólo a dejar de prestar sus servicios, incluso en ocasiones hasta no permitir que las empresas con vehículos de su propiedad realicen los acarreos inaplazables y sumamente necesarios para la ejecución de la obra en construcción, mediante diversas formas que impiden el acceso de los vehículos al lugar en donde se efectúan los trabajos.

Las empresas que ejecutan los trabajos de construcción, con el propósito de estar en posibilidades de reclamar ante el propietario de las obras las cantidades que resulten de la suspensión de las mismas, por causas ajenas a la empresa, solicitan de algún Notario Público una fe de hechos.

En ocasiones y a petición del propietario de la obra, las empresas constructoras denuncian ante el Ministerio Público, hechos que pueden ser constitutivos de delito, llegando incluso hasta el ejercicio de la acción penal por el delito de "oposición, a que se ejecute alguna obra o trabajos públicos", contemplado en el artículo 184 del Código Penal para el Distrito Federal, derivados de la negativa de los transportistas a que las empresas por sus propios medios pue

realizar los acarreos necesarios.

Así las cosas, pasaremos al análisis del capítulo siguiente.

IV. AUTORIDADES COMPETENTES.

Para estar en posibilidad de referirnos a las autoridades competentes para conocer de las controversias que surjan como consecuencia de la interpretación o ejecución de un contrato Mercantil de Flete, es necesario recurrir a un diccionario jurídico con el propósito de conocer el significado de COMPETENCIA- y es el siguiente:

La Competencia es la porción de jurisdicción que se atribuye a los Tribunales que pertenecen al mismo orden jurisdiccional. La jurisdicción civil común se distribuye entre los Juzgados Civiles, de Paz, Salas de los Tribunales, Juzgados Pupulares y Familiares. Esa distribución otorga determinada jurisdicción a cada uno de ellos y fija su competencia(4).

Mauresa dice que la competencia es "la facultad de conocer de determinados negocios" ; Chiovenda la define, como el "conjunto de las causas en que, con arreglo a la ley, puede un Juez ejercer su jurisdicción, y la facultad de ejercerla dentro de los límites en que le esté atribuida". "Se llama competencia, dice Carnelutti, la extensión del poder que pertenece (compete) a cada oficio o a cada componente del oficio en comparación con los demás: el concepto de competencia incluso según el significado de la palabra, implica el concurso de varios sujetos respecto de un mismo objeto, que, por tanto, se distribuye entre ellos. Por consiguiente, competencia es el poder perteneciente al oficio o al oficial, considerado en singular. Se explica así la diferencia entre competencia y jurisdicción: ésta es el poder perteneciente, no a cada oficio, sino a todos los oficios en conjunto, o en otras palabras, a cada oficio considerando como genus y no como specie.

Sin embargo, para poseer los elementos de análisis necesarios, enseguida transcribiremos el Artículo 104 de nuestra Constitución Política en su Fracción I.

Corresponde a los Tribunales de la Federación, conocer:

1. De todas las controversias del orden civil o criminal que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de leyes federales o de los tratados internacionales celebrados por el Estado Mexicano. Cuando dichas controversias sólo afecten intereses particulares, podrán conocer también de ellas, a elección del actor, los Jueces y Tribunales del orden común de los Estados y del Distrito Federal. Las sentencias de primera instancia podrán ser apelables para ante el superior inmediato del Juez que conozca del asunto en primer grado.

Las leyes federales podrán instituir tribunales de lo contencioso-administrativo, dotados de plena autonomía para dictar sus fallas, que tengan a su cargo dirimir las controversias que se susciten entre la administración pública federal o del Distrito Federal y los particulares, estableciendo las normas para su organización, sus funcionamientos, el procedimiento y los recursos contra sus resoluciones.

Procederá el recurso de revisión ante la Suprema Corte de Justicia contra las resoluciones definitivas de dichos tribunales administrativos, sólo en los casos que señalan las leyes federales, y siempre que esas resoluciones hayan sido dictadas como consecuencia de un recurso interpuesto dentro de la justicia contencioso-administrativa.

La revisión se sujetará a los trámites que la Ley Reglamentaria de los Artículos 103 y 107 de nuestra Constitución, fije para la revisión de amparo indirecto, y la resolución que en ella dicte la Suprema Corte de Justicia, quedará sujeta a las normas que regulan la ejecutoriedad y cumplimiento de las sentencias de amparo.

Como es bien sabido, el Código de Comercio Mexicano, posee el carácter de orden federal y toda vez que el citado ordenamiento regula el transporte que tiene su origen en un Contrato Mercantil de Flete y en forma supletoria según lo expresado en su Artículo 2° que dice "A falta de disposiciones de este Código, serán aplicables a los actos de Comercio las del derecho común", el Código Civil para el Distrito Federal, en el sentido de que sus disposiciones "...regirán... en toda la República en asuntos del orden federal", es decir, que el derecho común a que se refiere el Artículo 2° del Código de Comercio, está configurado por las disposiciones contenidas en el Código Civil para el Distrito Federal, así como en las leyes, reglamentos y disposiciones derivadas del mismo Código.

Los jurisconsultos están de acuerdo en que la competencia se determina:

1. Por razón de territorio.
2. Por razón de la cuantía del litigio. En nuestro derecho positivo la competencia de los Jueces de Paz, Menores y de lo Civil, se fija por la cuantía del negocio.
3. Por razón de la función, o sea: "por la especial actividad que le está encomendada a un tribunal", lo que da lugar a la conocida división en tribunales de primera y de segunda instancia. Los Jueces de lo Civil, conocen de la primera instancia y las Salas del Tribunal Superior de la segunda.

Además de las distinciones mencionadas en los párrafos anteriores, hay que tener en cuenta la competencia de los tribunales civiles y penales por razón de la función especial que tienen a su cargo.

Otro tanto cabe decir de los tribunales de trabajo, de los federales y locales y los administrativos.

4. Por elección que hagan las partes antes o en el juicio mismo, del Juez que ha de conocer.

5. Por razón de prorrogación tácita o expresa que hagan las partes de la competencia del Juez. Es el acto tácito o expreso de las partes, por virtud del cual hacen competente a un Juez, -- que conforme a las reglas generales de competencia, no lo es para conocer del juicio sino cuando aquéllas se someten a su jurisdicción, (existen principios que rigen a la prórroga).

6. Por razón de conexión de los procesos entre sí. Hay conexión propia entre dos o más procesos, cuando tienen en común la causa Petendi y el objeto materia del juicio, o uno sólo de estos elementos. Los procesos conexos en dicha forma, deben acumularse no sólo por economía del procedimiento, sino también para evitar sentencias contrarias respecto de una misma cuestión litigiosa.

7. Por acumulación de acciones o procesos. Son dos los principios que justifican la competencia por acumulación, el de economía procesal y el de evitar que sobre causas conexas o idénticas se pronuncian sentencias contrarias o contradictorias.

8. Porque el demandado reconvenga al actor. En el caso de reconvenición, el Juez competente es el que lo sea para conocer la demanda principal aunque el valor de aquélla sea inferior a la cuantía de su competencia, pero no a la inversa. Rige en este punto el principio de "el que puede lo más puede lo menos", pero no su contrario.

9. Por remisión. Esta tiene lugar en los casos en que por su excusa o recusación de un Juez, pasan los autos al que corresponda según la Ley Orgánica de los Tribunales, o cuando por exceso en el número de juicios que conoce un tribunal, la ley ordena que el exceso se distribuya entre los otros.

10. Por razón de las personas. Tal sucede, con los juzgados pupilares, que son competentes para conocer de las cuestiones relativas a los menores e interdictos que no estén sujetos a la patria potestad.

11. Por razón de la causa o sea de las cuestiones jurídicas que constituyen la materia del proceso.

12. Por razón de la prevención, surge la competencia cuando hay varios jueces que sean a la vez competentes para conocer de un juicio, pero lo será con exclusión de los demás el primero que admite la demanda y se avoque al conocimiento del juicio;

13. La que se determina por el orden numérico de los jueces o de las salas que tengan competencia para conocer de un juicio. Existe dicha competencia cuando la designación del juez o de la sala no la hace el interesado facultativamente, sino que se lleva a cabo por riguroso turno.

Hay que considerar que "todo juez tiene jurisdicción para decidir si es o no es competente para conocer determinado proceso".

Este principio se aplica en los siguientes casos:

a) Cuando el Juez admite o rechaza una demanda por considerarse competente o incompetente según los casos.

b) Cuando el demandado promueve la excepción de incompetencia, y el Juez no se declara incompetente y envía los autos al Tribunal de competencia.

c) Cuando el Juez sostiene su competencia después de haber recibido una inhibitoria o por el contrario, decide no sostenerla. En los casos anteriores la autoridad está juzgando de su propia competencia, en un sentido o en otro.

Para promover una cuestión de competencia, no basta tener algún interés jurídico, es necesario estar legitimado en la causa. "En definitiva, podrá promover una cuestión de competencia todo aquel que esté designado como parte en la pretensión que -- dió origen al proceso, o todo aquel que "esté legítimado como -- parte, aunque no se le designe en dicha pretensión, siempre que en uno y en otro caso no haya mediado sumisión al Juez o tribunal cuya competencia se discute".

Para estar en la posibilidad de promover legalmente la inhibitoria de competencia, es indispensable que el juicio ya exista y no haya concluido legalmente. Después de concluido el juicio puede promoverse la incompetencia del juez, bien afirmando que no lo ha sido desde el principio del juicio o sosteniendo que ya no lo es para conocer de la ejecución de la sentencia.

Respecto al primer caso, cabe decir que el Juez al pronunciar su sentencia decide que es competente para conocer del juicio; por tanto, si el fallo ha alcanzado la autoridad de cosa juzgada, ésta existe respecto del punto de la competencia, y no puede promoverse cuestión sobre el particular porque se atacaría la eficiencia jurídica de la cosa juzgada..

Sin embargo, debemos agregar que únicamente se refiere a -- las auténticas cuestiones de competencia y no a las jurisdiccionales, porque respecto de éstas rige el principio de que los autos de un Juez que carece de jurisdicción para conocer de un juicio, son radicalmente nulos, y por tanto, la nulidad no puede convalidarse por ningún medio.

Si la cuestión de competencia concierne a la ejecución de la sentencia, entonces sí es posible promoverla después de que se haya pronunciado el fallo definitivo.

La competencia puede ser:

- a) externa o
- b) interna

La competencia externa es aquella que corresponde a órganos judiciales que pertenecen a diversas jurisdicciones: y

La competencia interna es la que se distribuye entre órganos jurisdiccionales que pertenecen a la misma jurisdicción.

En la distribución de la competencia, la legislación actual tiende, por una parte, a descentralizar los órganos jurisdiccionales, y por la otra, a establecer tribunales superiores que centralicen la administración de justicia. Los juzgados de paz responden a la primera tendencia, mientras que la Suprema Corte de Justicia, es un ejemplo de la tendencia opuesta.

Respecto a la competencia por razón del territorio, la Ley procesal equipara el domicilio a la residencia.

En los casos en que la competencia de un tribunal se funda en circunstancias personales como el domicilio, la nacionalidad de

las partes, o su estado civil, la competencia es relativa y puede ser renunciada.

Son conflictos de competencia los que surgen entre dos o más órganos jurisdiccionales, respecto de cual de ellos es el que deba conocer de determinado proceso. Dichos conflictos suponen que dos o más tribunales sostienen que son competentes o, por el contrario, se niegan a conocer de determinado negocio.

El Código de Comercio vigente reglamenta la manera de solucionar los conflictos de competencia y la tramitación es la siguiente:

1. Los interesados pueden acudir al procedimiento de inhibitoria o declinatoria para obtener una resolución judicial que declare la incompetencia del juez que conoce del juicio. La declinatoria no produce una verdadera contienda de competencia, porque da lugar a un procedimiento, en el cual el juez no obra como parte sino como autoridad, es decir, se promueve y decide en los mismos términos que las demás excepciones dilatorias.

La inhibitoria debe intentarse ante el juez que se considera competente, pidiéndole que dirija oficio al que estime no serlo, para que éste se inhíba del conocimiento del juicio y remita los autos al competente.

La declinatoria debe proponerse ante el juez a quien se considera incompetente, pidiéndole que se abstenga de conocer del juicio y remita los autos al considerarlo competente (artículos 1096, 1114 y 1115 del Código de Comercio).

2.- Las cuestiones de competencia no se tramitan de oficio, lo que no obsta para que el juez que se estime incompetente, se --

inhiba de oficio del conocimiento del negocio, siendo apelable la resolución que al efecto pronuncie (artículo 1102 del Código de Comercio).

3.- El litigante que se ha sometido expresa o tácitamente a la jurisdicción de un tribunal, no puede promover cuestión alguna de competencia respecto del negocio en que se sometió, sino a juez que la tenga del mismo género que la que se prorroga (artículos 1093, 1094 y 1095 del Código de Comercio).

4.- El juez ante quien se promueve la inhibitoria, si se estima competente dentro del término de tres días perentorios o en el caso de que se considere incompetente y el tribunal superior respectivo, confirma o revoca la sentencia, el juez inferior, ya sea que él mismo haya declarado su competencia o porque ésta haya sido declarada en segunda instancia, dirigirá al juez que conozca del negocio del oficio inhibitorio, exponiendo las razones en que funde su jurisdicción e insertando copia de su sentencia o la del superior en su caso (artículos 1115 y 1117 del Código de Comercio), mandará librar oficio requerido al incompetente para que se abstenga de conocer el negocio y remitirá luego las actuaciones al tribunal de competencia que corresponda, haciéndolo saber al interesado. Luego que el juez requerido reciba el oficio inhibitorio, suspenderá el procedimiento y remitirá a su vez los autos originales al tribunal de competencia. Recibidos estos, se celebrará una audiencia con citación del Ministerio Público y de las partes, en la cual se recibirán las pruebas y los alegatos, y se pronunciará sentencia, contra la cual no se admitirá más recurso que el llamado de responsabilidad.

5.- El litigante que hubiese optado por la declinatoria, no podrá usar de la inhibitoria, sea conjunta o sucesivamente. Lo mismo rige respecto de la inhibitoria (artículo 1096 del Código de Comercio).

6.- Todo juez o tribunal está obligado a suspender sus procedimientos luego que expida la inhibitoria y luego que en su caso la reciba. Igualmente suspenderá sus procedimientos luego que se le presente por escrito de la declinatoria para ocuparse sólo de esta (artículo 1097 del Código de Comercio).

Ahora, pasemos ya a analizar a las autoridades que conocen de los conflictos derivados del tema del presente trabajo.

a) LAS JUNTAS DE CONCILIACION Y
ARBITRAJE.

Iniciaremos por referirnos a las normas constitucionales - que se relacionan con la materia de trabajo.

Es facultad del Congreso: legislar en toda la república -- sobre hidrocarburos, minería, industria cinematográfica, comercio, juegos con apuestas y sorteos, instituciones de crédito, - energía eléctrica y nuclear, para establecer el Banco de Emisión Unico en términos del artículo 28 y para expedir leyes del trabajo reglamentarias del artículo 123; (fracción X del artículo 73 de la Carta Magna).

Artículo 123 Constitucional, toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil; al efecto se promoverán la - creación de empleos y la Organización Social para el Trabajo, - conforme a la Ley.

El Congreso de la Unión, sin contravenir a las bases siguientes, deberá expedir leyes sobre el trabajo, las cuales regirán:

A.- Entre los obreros, jornaleros, empleados, domésticos, - artesanos y, de una manera general, todo contrato de trabajo; -

XXXI.- La aplicación de las leyes del trabajo corresponde a las autoridades de los Estados, en sus respectivas - jurisdicciones, pero es de la competencia exclusiva de las autoridades federales en los asuntos relativos a:

a) Ramas industriales:

- 1.- Textil;
- 2.- Eléctrica;
- 3.- Cinematográfica;

- 4.- Hulera;
- 5.- Azucarera;
- 6.- Minera;
- 7.- Metalúrgica y Siderúrgica...;
- 8.- De hidrocarburos;
- 9.- Petroquímica
- 10.- Cementera;
- 11.- Calera;
- 12.- Automotriz...;
- 13.- Química....;
- 14.- De celulosa y papel;
- 15.- De aceites y grasas vegetales;
- 16.- Productora de Alimentos....;
- 17.- Elaboradora de bebidas....;
- 18.- Ferrocarrilera;
- 19.- Maderera básica...;
- 20.- Vidriera...;
- 21.- Tabacalera...;

b) Empresas:

1.- Aquéllas que sean administradas en forma directa o descentralizada por el Gobierno Federal;

2.- Aquéllas que actúen en virtud de un contrato o concesión federal y las industrias que le sean conexas, y

3.- Aquéllas que ejecuten trabajos de zonas federales o que se encuentren bajo jurisdicción federal, en las aguas territoriales o en las comprendidas en la zona económica exclusiva de la nación.

También será competencia exclusiva de las autoridades federales, la aplicación de las disposiciones de trabajo en los asuntos relativos a conflictos que afecten a

dos o más Entidades Federativas; contratos colectivos que hayan sido declarados obligatorios en más de una Entidad Federativa; obligaciones patronales en materia educativa, en los términos de Ley; y, respecto a las obligaciones de los patrones en materia de capacitación y adiestramiento de sus trabajadores, así como de seguridad e higiene en los centros de trabajo, para lo cual, las autoridades federales contarán con el auxilio de las estatales, cuando se trate de ramas o actividades de jurisdicción local, en los términos de la Ley reglamentaria correspondiente.

B.- Entre los poderes de la Unión, el Gobierno del Distrito Federal y sus trabajadores.

Así tenemos que la Constitución en el apartado "A" del artículo 123 indica la competencia de las Juntas Locales o Federales, en concordancia con los artículos 527 y 528 de la Ley Federal del Trabajo.

En el título XI de la Ley Laboral Capítulo I se explica que: A las Juntas de Conciliación y Arbitraje compete la aplicación de las normas de trabajo en sus respectivas jurisdicciones (artículo 525, fracciones X y XI).

La Junta Federal de Conciliación y Arbitraje le corresponde el conocimiento y resolución de los conflictos de trabajo que se susciten entre trabajadores y patrones, sólo entre aquéllos o sólo entre estos, derivados de las relaciones de trabajo o de hechos íntimamente relacionados con ella, salvo cuando se trate de conflictos que tengan por objeto el cobro de prestaciones cuyo monto no excede del importe de -- 3 meses de salario (artículo 600 fracción IV y 604 de la Ley Laboral).

La Junta Federal de Conciliación y Arbitraje se integra -- con un representante del Gobierno y con representantes de los - trabajadores y de los patrones designados por las ramas de la - industria o de otras actividades, de conformidad con la clasificac*ión* y convocatoria que expida la Secretaría del Trabajo y -- Previsión Social.

Habrá uno o varios Secretarios Generales según se juzgue - conveniente. Cuando un conflicto afecte a dos o a más ramas de la industria o de las actividades representadas en la Junta, -- ésta se integrará con el Presidente de la misma y con los res- - pectivos representantes de los trabajadores y de los patrones - (artículos 605 y 608 de la Ley Federal del Trabajo).

El funcionamiento del pleno o en Juntas Especiales, de -- conformidad con la clasificación de las ramas de la industria - y de las actividades a que se refiera la convocatoria antes men- cionada. La Secretaría del Trabajo y Previsión Social, cuando - lo requieran las necesidades del trabajo y del capital, podrá - establecer Juntas Especiales fijando el lugar de su residencia - y su competencia territorial. Las Juntas Especiales estableci- das fuera de la capital de la República conforme a lo anterior, quedarán integradas en su funcionamiento y régimen jurídico de - la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, correspondiéndoo- les el conocimiento y resolución de los conflictos de trabajo - en todas las ramas de la industria y actividades de la competen- cia federal, comprendidas en la jurisdicción territorial, que - se les asigne, con la excepción de los conflictos colectivos, - sin perjuicio del derecho del trabajador, cuando así convenga a sus intereses, a concurrir directamente en la Junta Federal de - Conciliación y Arbitraje (artículos 606 de la Ley de la Materia).

La Junta Local ^{de} Conciliación y Arbitraje funcionará en - cada una de las Entidades Federativas. Les corresponde el conocimiento y resolución de los conflictos de trabajo que no sean-

de competencia federal (artículo 621 de la Ley Laboral).

Su integración y funcionamiento se rigen por las mismas -- disposiciones aplicables a la Junta Federal de Conciliación y - Arbitraje (artículo 605, 606, 608, 609, 614 y 616 de la Ley Federal del Trabajo).

De lo anterior se desprende que las autoridades laborales-- deben conocer de los conflictos de trabajo que surjan entre -- trabajadores y patrones. A mayor abundamiento transcribiré jurisprudencia relacionada con LA INTEGRACION DE LAS JUNTAS DE -- CONCILIACION Y ARBITRAJE. El artículo 123 de la Constitución - Federal de la República, crea en favor de los obreros y patro-- nes, el derecho de resolver sus conflictos por medio de tribu-- nales compuestos o representados por cada uno de esos grupos... (5).

Así que constitucionalmente, las Juntas de Conciliación y - Arbitraje, son las únicas autoridades que pueden resolver las - controversias obrero-patronales...(6).

Por otra parte la Ley Federal del Trabajo, es de observancia general en toda la república mexicana y rige las relaciones de trabajo de los obreros, jornaleros, empleados, domésticos, - artesanos y, de manera general todo contrato de trabajo (artículo 123 Constitucional y 1º de la Ley Laboral).

La relación de trabajo, se entiende como la prestación de un trabajo personal subordinado a una persona mediante el pago de un salario, cualquiera que sea el acto que le dé origen (artículo 20 de la Ley Federal del Trabajo), además la relación mercantil no excluye por sí misma una relación de naturaleza laboral, pues independientemente de tal relación, deben tomarse en cuenta las características con las que se realizan las labores--

dentro de la empresa, ya que siempre será considerado como trabajador cuando la labor que se preste sea bajo la subordinación de quien la recibe, obteniendo a cambio una retribución fijada al efecto (7).

Independientemente de la denominación que se dé a la relación de trabajo, la Junta de Conciliación y Arbitraje, para distinguir la relación de otra de naturaleza mercantil, debe atender primordialmente a los términos reales en que se lleva a cabo la prestación del servicio y al carácter permanente o temporal del vínculo existente entre las partes.

Por lo mismo, la circunstancia de que en el documento en que consta el contrato respectivo se le haya denominado "Contrato Mercantil", no debe impedir a la Junta que conoce del caso analizar la esencia de la relación entre las partes, para determinar cuál fue su verdadera naturaleza, sea cual fuere la denominación que le hayan dado (8).

No obstante lo anterior, existe la certeza de que, las autoridades laborales deben conocer de los conflictos entre trabajadores y patrones.

Toda vez que el Contrato Mercantil de Flete no da origen a una relación de carácter laboral, ya que el porteador efectúa los trabajos mediante sus propios medios o con recursos ajenos, es decir, puede hacerlo directamente o por conducto de diversos objetos y personas, por lo tanto el trabajo de transportista de ninguna manera es subordinado respecto del cargador, independientemente de que no se encuentra el porteador sujeto a un horario.

b) JUZGADOS CIVILES

Iniciaremos por mencionar que el término Derecho Civil no ha tenido siempre su moderna significación. Fue conocido y usado desde los tiempos del Derecho Romano; pero entonces expresaba idea muy diversa de la de ahora. Es importante conocerla ya que el Derecho Civil aunque de forma somera será tratado en este capítulo.

El Jus civile comprendía para los Romanos el Derecho propio de cada pueblo; como el concepto de pueblo o país independiente se asimilaba al de la ciudad, Derecho Civil significaba Derecho de ésta. La instituta -- de Justiniano lo define diciendo : " Pues el Derecho de un pueblo cualquiera constituye el mismo para sí, es propio de la ciudad misma y se llama Derecho Civil " (9).

El Derecho Civil así considerado, era todo lo que hoy constituye para cada nación el Derecho Interno o Nacional.

En cambio, el Jus gentium, o Derecho de gentes estaba constituido por los principios observados en todos los pueblos ; de él usaban " todas las gentes ", como dice la misma instituta de Justiniano.

El Derecho Civil propio de Roma, era el Derecho quirritario.

Después de la caída del Imperio, por Derecho Civil se entendió el Derecho Romano que, como Derecho Laico, se opuso al canónico o Derecho de la Iglesia; en las Universidades Europeas del siglo XII se estudiaron ambos, respectivamente, por civilistas y canonistas. Posteriormente, la idea de Derecho Civil se asimiló a la de Derecho Privado. Esta coincidencia de conceptos tiene también origen histórico, puesto que todas las reglas del Derecho Privado se buscaban durante la edad media en lo que se había llamado hasta entonces Derecho Civil, esto es, en el Derecho Romano contenido en la compilación de Justiniano. El cambio en el significado del término se explica por la compenetración lenta del Derecho Romano y del Europeo, en cuanto a las relaciones del carácter privado se refiere.

Se inició esta compenetración en la edad media, operándose en horas o menos temprana en diversos países de Europa; en España se hizo ya sensible en el siglo XI; comenzó hasta el siglo XVI en Alemania.

El sentido moderno de la expresión Derecho Civil, se precisa después de que en la rama de este, considerada como un todo único equivalente al Derecho Privado, se desgaja la del Derecho Mercantil; entonces, -- ambos Derechos, el Civil y el Mercantil, partes del privado e independientes entre si, adquieren su actual entidad.

Una de las características del Derecho positivo moderno es la multiplicación de sus preceptos y de las materias que son objeto de estos. Actividades que antes se consideraban fuera del dominio directo del Derecho, son ahora reglamentadas minuciosamente por el.

Esto ha dado lugar y lo dará en lo futuro, al funcionamiento de -- las clásicas ramas del Derecho y a la formación de otras nuevas, en detrimento del contenido de aquellas.

Existe una corriente sensible de opiniones que sostiene la necesidad de elaborar el Derecho obedeciendo estrechamente a ideas socialistas o al preferente o exclusivo provecho de la colectividad, aún sobre el -- Derecho individual. Se deja sentir la tendencia en todas las ramas del -- Derecho sea público o privado; el Estado no vacila en considerarse directa parte interesada en relaciones que antes habrían correspondido exclusivamente al Derecho Privado, cuando lo crea necesario para el beneficio colectivo y para la protección de determinadas clases que, como la trabajadora, adolecen de una real inferioridad jurídica ante las clases capitalistas, aunque teóricamente gocen de los mismos derechos de éstas.

Ahora continuaremos con el análisis del artículo 104 Constitucional que establece la competencia de facultades de los tribunales de la -- federación, o sea resolver controversias a través de su conocimiento y -- dirimir las mediante de la aplicación de las leyes, hasta emitir una sentencia en la que declara lo que es el Derecho.

A continuación transcribiremos el precepto señalado con la intención de analizar contando con los elementos que forman esa disposición:

Artículo 104. Corresponde a los tribunales de la Federación conocer:

I. De todas las controversias del orden civil o criminal que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de leyes federales o de los tratados internacionales celebrados por el Estado mexicano. Cuando dichas controversias sólo afecten intereses particulares, podrán conocer también de ellas, a elección del actor, los jueces y tribunales del orden común de los Estados y del Distrito Federal. Las sentencias de primera instancia podrán ser apelables ante el superior inmediato del juez -- que conozca del asunto en primer grado.

Las leyes federales podrán instituir tribunales de lo contencioso-administrativo dotados de plena autonomía para dictar sus fallos, que -- tengan a su cargo dirimir las controversias que se susciten entre la administración pública federal o del Distrito Federal, y los particulares, estableciendo las normas para su organización, su funcionamiento, el procedimiento y los recursos contra sus resoluciones.

Procedera el recurso de revisión ante la Suprema Corte de Justicia contra las resoluciones definitivas de dichos tribunales administrativos, sólo en los casos que señalen las leyes federales, y siempre que esas resoluciones hayan sido dictadas como consecuencia de un recurso interpuesto dentro de la jurisdicción contencioso-administrativa.

La revisión se sujetará a los trámites que la Ley Reglamentaria de los artículos 103 y 107 de esta Constitución fije para la revisión en -- amparo indirecto, y la resolución que en ella dicte la Suprema Corte de Justicia quedará sujeta a las normas que regulan la ejecutoriedad y -- cumplimiento de las sentencias de amparo;

II. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo;

III. De aquellas en que la Federación fuese parte;

IV. De las que se susciten entre dos o más Estados o un Estado y la

Federación, así como de las que surgieren entre los tribunales del Distrito Federal y los de la Federación o un Estado;

V. De las que surjan entre un Estado y uno o más vecinos de otro, y VI. De los casos concernientes a miembros del cuerpo diplomático y consular.

Podemos decir que los Tribunales Federales conocerán de dos clases de asuntos:

- 1.- Aquellos en que se apliquen Leyes Federales y tratados o normas de derecho marítimo;
- 2.- Aquellos en que la Federación sea parte, y exista -- conflicto entre los vecinos de un Estado y el Gobierno de otro; cuando en la controversia intervienen - agentes diplomáticos, etc.

Finalmente, este dispositivo contempla la posibilidad de que las leyes federales puedan instituir tribunales de lo contencioso que, dotados de plena autonomía para dictar fallos, tengan a su cargo dirimir -- las controversias que surjan entre la administración pública federal o del Distrito Federal a los particulares, estableciéndose las normas para su organización y funcionamiento, así como el procedimiento con los recursos contra sus resoluciones. A la luz de esta disposición han sido creados en México el tribunal fiscal de la Federación y el tribunal de lo contencioso administrativo del Distrito Federal.

Ahora bien, respecto del transporte que tiene su origen en el contrato mercantil de flete es aplicable, como ya ha quedado señalado el Código de Comercio Mexicano, que tiene carácter federal, y en su propio artículo 2º declara que, a falta de disposiciones del citado ordenamiento, deben ser aplicados a los actos de comercio las de Derecho común, sin perder de vista que el Código Civil para el Distrito Federal en su artículo 1º manifiesta que "... regirán... en toda la República en -- asuntos del orden federal", por lo tanto el único derecho común a que -

se refiere el artículo 2º del Código de Comercio, está configurado por - las disposiciones contenidas en el Código Civil para el Distrito Federal, así como en las leyes, reglamentos y disposiciones derivadas del mismo - ordenamiento.

Por otra parte referente al régimen legal supletorio procesal, no - tiene mayor problema: ya que el propio Código de Comercio señala que -- "... se aplicará la Ley de procedimientos local respectiva".

Con el propósito de no caer en situaciones que pudieran desviarnos - del objetivo del presente trabajo, me referiré exclusivamente a la Ley - Orgánica de los Tribunales de Justicia del Fuero Común del Distrito Fe- deral, ya que si pretendiera comentar el ordenamiento que se equipare al señalado, respecto de cada Estado de la Federación, esto ocurriría.

La Ley Orgánica que se comenta, en su título PRIMERO, Disposiciones Generales, artículo 1º señala que :

Corresponde a los Tribunales de Justicia del fuero Común del Distri - to Federal, dentro de los términos que establece la Constitución General de la República, la facultad de aplicar leyes en asuntos civiles y pena- les del citado Fuero, lo mismo que en los asuntos del orden federal en - los casos en que expresamente las leyes de esta materia les confieren -- jurisdicción, en el propio artículo 2º que dice; la facultad a que se re- fiere el artículo anterior se ejerce :

1.- Por los JUECES de PAZ, que deben ser nombrados por el Tribunal - Superior de Justicia, así mismo señalará la sede de los Juzgados de Paz, quiénes conocerán en materia Civil :

- a).- De los juicios contenciosos que versen so- bre la propiedad o demás derechos reales so - bre inmuebles, así como de los negocios de - jurisdicción contenciosa común o concurren- te cuyo monto no exceda de 182 veces el sa- lario mínimo diario general vigente en el - Distrito Federal. Se exceptúan los interdic - tos, los asuntos de competencia de los Jue-

ces de lo Familiar y los juicios sobre arrendamiento de inmuebles, y de los reservados a los Jueces del Arrendamiento Inmobiliario.

- b).- De las diligencias preliminares de consignación con la misma limitación a que se refiere la fracción inmediata anterior.
- c).- De la diligencia de los exhortos y despachos de los demás asuntos que les encomienden las leyes.

II.- Por los JUECES DE LO CIVIL, que serán nombrados por el Tribunal Superior de Justicia en acuerdo pleno, de igual manera el pleno determinará la sede de los juzgados.

En el Distrito Federal habrá el número de juzgados de lo Civil que el Tribunal Pleno considere necesarios para que la administración de Justicia sea expedita y estarán numerados progresivamente (artículo 52 de la Ley Orgánica de los Tribunales de Justicia en cuestión).

Los Jueces de lo Civil conocerán :

- a).- De los negocios de jurisdicción voluntaria, cuyo conocimiento no corresponde específicamente a los jueces de lo Familiar, del arrendamiento Inmobiliario y de lo Concursal.
- b).- De los juicios contenciosos que versen sobre la propiedad o demás derechos reales sobre inmuebles, siempre que el valor de éstos sea mayor de ciento ochenta y dos veces el salario mínimo diario general, vigente en el Distrito Federal, excepto si se controvirtieren cuestiones relacionadas con el patrimonio de familia, en que la competencia correspon-

de a los jueces de lo Familiar.

- c).- De los demás negocios de jurisdicción con--
tenciosa, común y concurrente, cuya cuantía
exceda de ciento ochenta y dos veces el sa-
lario mínimo diario general, vigente en el_
Distrito Federal, excepto en los concierne-
tes al Derecho Familiar, del Arrendamiento_
Inmobiliario y de lo Concursal;
- d).- De los interdictos;
- e).- De la diligenciación de los exhortos, roga-
torias suplicatorias, requisitorias, y des-
pachos.
- f).- De los demás asuntos que les encomienden --
las leyes.

Se exceptúan de su competencia todos los --
asuntos o controversias relativos al arren-
damiento de inmuebles en que la competencia
corresponde a los jueces del Arrendamiento_
Inmobiliario.

III.- For los JUECES DE LO FAMILIAR, mismos que deben ser nombra-
dos por el Pleno del Tribunal Superior, de idéntica forma determinará la
sede de los Juzgados y el número de éstos que el mismo pleno considere -
necesarios para la pronta administración de Justicia.

Los Jueces de lo Familiar conocerán :

- a).- De los negocios de jurisdicción voluntaria, -
relacionados con el Derecho Familiar.
- b).- De los Juicios contenciosos relativos al ma-
trimonio y al divorcio, incluyendo los que se

refieren al régimen de bienes en el matrimonio; de los que tengan por objeto modificaciones o rectificaciones en las actas del Registro Civil; de los que afecten al parentesco, a los alimentos, a la paternidad y a la filiación legítima, natural o adoptiva; de los que tengan por objeto cuestiones derivadas de la patria potestad, estado de interdicción y tutela y de las cuestiones de ausencia y de presunción de muerte; de los que se refieran a cualquier cuestión relacionada con el patrimonio de familia, como su constitución, disminución, extinción o afectación en cualquier forma.

- c).- De los juicios sucesorios;
- d).- De los asuntos judiciales concernientes a otras acciones relativas al estado civil, a la capacidad de las personas y a las derivadas del parentesco;
- e).- De las diligencias de consignación en todo lo relativo al Derecho Familiar;
- f).- De la diligencia de exhortos, suplicatorias, requisitorias, y despachos, relacionados con el Derecho Familiar;
- g).- De las cuestiones relativas a los asuntos que afecten en sus derechos de persona a los menores e incapacitados; así como, en general, todas las cuestiones familiares que reclamen la intervención judicial.

IV.- Por los JUECES DEL ARRENDAMIENTO INMOBILIARIO, que serán nombrados por el Tribunal Pleno y habrá el número de juzgados que determi-

ne de la misma forma.

Los Jueces del Arrendamiento Inmobiliario conocerán de todas las controversias que se susciten en la materia de arrendamiento de inmuebles destinados a habitación, comercio, industria o cualquier otro uso, giro o destino permitido por la Ley.

V.- Por los JUECES DE LO CONCURSAL, en el Distrito Federal habrá el número de Juzgados de lo Concursal que el Tribunal Pleno considere necesarios para que la administración de Justicia sea expedita.

Los Jueces de lo Concursal conocerán de los asuntos judiciales de jurisdicción común o concurrente, relativos a concursos, suspensiones de pago y quiebras, cualquiera que sea su monto.

VI.- Por los ARBITROS, quiénes no ejercerán autoridad pública, pero de acuerdo con las reglas y restricciones que fija el Código de Procedimientos Civiles, conocerán, según los términos de los compromisos respectivos, del negocio o negocios civiles que les encomienden los interesados.

Los negocios que no se pueden comprometer en árbitros son los siguientes :

- I.- El derecho de recibir alimentos;
- II.- Los divorcios, excepto en cuanto a la separación de bienes y a las demás diferencias puramente pecuniarias;
- III.- Las acciones de nulidad de matrimonio.
- IV.- Los concernientes al estado civil de las personas, con la excepción contenida en el artículo 339 del Código Civil;
- V.- Las demás en que lo prohíba expresamente la Ley (artículo 615 del Código de Procedimientos Civiles vigente en el Distrito Federal).

Los árbitros necesarios o voluntarios, salvo convenio de las partes, cobrarán como únicos honorarios por conocer y decidir los juicios en que intervengan, las cuotas contenidas en la Ley Orgánica de los Tribunales de Justicia del Fuero Común del Distrito Federal.

VII.- Por los JUECES PENALES, los cuales son nombrados por el pleno del tribunal superior de Justicia, y a su vez señalarán la sede de esta materia.

Los juzgados Penales, tendrán la competencia y las atribuciones -- que les confieran las leyes.

VIII.- Por los PRESIDENTES DE DEBATES, los Jueces asumirán la Presidencia de Debates en los asuntos de que hayan conocido como instructores y que deben llevarse a jurado Artículo 81 de la Ley Organica de los Tribunales de Justicia del Fuero Común en el Distrito Federal.

Compete a los Presidentes de Debates :

I.- Llevar a Jurado, dentro de un mes de la fecha en que les sean turnadas, las causas de la -- competencia de aquel;

II.- Dirigir los debates del Jurado; y

III.- Proponer y dictar los fallos que correspondan con arreglo al veredicto del Jurado, observándose lo dispuesto en el artículo 408 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal.

IX.- Por el JURADO POPULAR, la misión primordial de este Jurado, es resolver por medio de un veredicto las cuestiones de hecho que con arreglo a la Ley someta el Presidente de Debates de que se trate. Los delitos que se conocerán por el Jurado serán los mencionados en la fracción VI del artículo 20 de la Constitución General de la República y son los delitos, siempre que el infractor pueda ser castigado con una pena mayor de un año de prisión. En todo caso serán juzgados por el Jurado, los

delitos cometidos por medio de la Prensa contra el orden público o la seguridad exterior o interior de la nación.

X.- Por la OFICINA CENTRAL DE CONSIGNACIONES, misma que tendrá -- competencia para conocer de las diligencias preliminares de consignación cuando el valor de la cosa o la cantidad que se ofrezca exceda de ciento ochenta y dos veces el salario mínimo diario general, vigente en el Distrito Federal, debiéndose estar a lo dispuesto por el 2º párrafo del artículo 157 del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal en los casos de prestaciones periódicas. Esta oficina estará a cargo de un director.

XI.- Por el TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA; los nombramientos de -- los Magistrados del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal serán hechos directamente por el Presidente de la República quedando encomendados los trámites que correspondan a la Secretaría de Gobernación.

El Tribunal Superior de Justicia tendrá bajo sus órdenes el Archivo Judicial del Distrito Federal, depositando en ese Archivo :

- a).- Todos los expedientes del orden civil y criminal concluidos por Tribunales del Distrito.
- b).- Los expedientes que aún cuando no estén concluidos hayan dejado de tramitarse por cualquier motivo durante un año;
- c).- Cualesquiera otros expedientes concluidos - que conforme a la Ley deban formarse por -- los Tribunales del Distrito y cuya remisión o entrega no haya de hacerse a oficina determinada o a los particulares interesados, -- respectivamente, y
- d).- Los demás documentos que las leyes determinen, habrá en el Archivo cuatro departamentos

una del Ramo Civil, otro del Ramo Familiar
y otro del Penal y otro del Administrativo.

El primero se dividirá en las secciones siguientes : Tribunal Superior, Juzgados de lo Civil, Juzgados Mixtos de Primera Instancia y Juzgados de Paz.

El segundo se compondrá de las secciones de Tribunal Superior, Juzgados de lo Familiar, Juzgados Mixtos de Primera Instancia y libros de - Registro Civil.

El tercero se integrará con las siguientes secciones : Tribunal Superior, Presidencia de Debates, Juzgados Penales, Juzgados Mixtos de Primera Instancia y Juzgados de Paz.

El cuarto contendrá las siguientes secciones : Acuerdos Generales, Acuerdos de Interés Individual y Asuntos Secretos.

Los incidentes se archivarán con el juicio principal a que pertenecen, cualquiera que sea su naturaleza.

XII.- Por los demás SERVIDORES PUBLICOS y Auxiliares de la Administración de Justicia, en los terminos que establezca la Ley.

Los síndicos de concurso desempeñan una función pública en la Administración de Justicia del fuero común, de la que debe considerárseles - como auxiliares, quedando, por lo tanto, sujetos a las determinaciones - de la Ley en cuestión.

El Tribunal Pleno mediante su prudente arbitrio selecciona a profesionales que deben formar la lista de Síndicos, pero en ningún caso ni por ningún motivo formarán parte de ella personas que no llenen estrictamente los requisitos exigidos por el Artículo 146 de ésta misma Ley.

Para los efectos que prescribe la Constitución y demás Leyes secundarias, son Jueces de Unica Instancia, los de Paz en Materia Civil y Penal, en las resoluciones en contra de las cuales no procede mas recurso.

que el de responsabilidad y los Jueces Penales en las resoluciones de -- los delitos de vagancia y malvivencia por ser inapelables.

Son Jueces de Primera Instancia para los efectos que prescriben la Constitución y demás Leyes secundarias :

- a).- Los Jueces de lo Civil;
- b).- Los Jueces de lo Familiar;
- c).- Los Jueces de arrendamiento inmobiliario;
- d).- Los Jueces de lo Concursal ;
- e).- Los Jueces Penales; y
- f).- Los Presidentes de Debates (artículos 48 y 49 de la Ley Orgánica de los Tribunales de Justicia del Fuero Común en el Distrito Federal.

Una vez señalados los negocios de los cuales debe conocer el Juzgado Civil, no hay lugar a dudas, en cuanto a que es la autoridad que debe conocer los conflictos que surjan de la interpretación o ejecución de un Contrato Mercantil de Flete, en atención al precepto Constitucional enmarcado en el artículo 104, así mismo, porque es un contrato reglamentado por el Código de Comercio Mexicano, el cual tiene carácter Federal y en su artículo segundo señala que a falta de disposiciones del mismo, se rán aplicadas las del Derecho Común, refiriéndose al Código Civil para el Distrito Federal y respecto a la aplicación del régimen legal supletorio procesal, el mismo Código de Comercio indica que... se aplicará la Ley de Procedimientos Local respectiva.

Por lo anterior en el presente trabajo analizamos exclusivamente el Código de Procedimientos Cíviles del Distrito Federal y consecuentemente nos referimos a la Ley Orgánica de los Tribunales de Justicia del

Fuero Común, para el Distrito Federal.

Sin embargo, con suma frecuencia surgen conflictos jurisdiccionales, es decir, que entre tribunales u órganos estatales pertenecientes a jurisdicciones diversas, y son concernientes a cual de ellos debe conocer de un juicio determinado. Por ejemplo :

Un Juzgado Civil libra oficio inhibitorio a una Junta de Conciliación y Arbitraje, como consecuencia de un conflicto que se presenta porque los dos órganos que pertenecen a distintas jurisdicciones, sostienen que a ellos pertenece el conocimiento del proceso que a consecuencia de la interpretación o ejecución de un Contrato Mercantil de Flete, surge, pero -- también puede consistir en que las dos autoridades se nieguen a conocer -- del proceso en cuestión.

V. CONCLUSIONES.

- 1.- El Contrato Mercantil de Flete, es un contrato nominado, toda vez que se encuentra expresamente reglamentado en el Código de Comercio Mexicano.
- 2.- El Contrato Mercantil de Flete, es aquél por el que alguna persona física o Moral dedicada a la explotación del transporte se obliga a trasladar de un sitio a otro convenido, y bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, mercaderías o cualquiera otros objetos, mediante una retribución, para entregarlos a persona determinada.
- 3.- La legislación aplicable al Contrato Mercantil de Flete es el Código de Comercio Mexicano, que en su artículo Segundo, declara que, a falta de disposiciones del propio ordenamiento, serán aplicables a los actos de comercio las del Derecho Común, refiriéndose al Código Civil para el Distrito Federal, ya que en su artículo primero indica, las disposiciones "...regirán ... en toda la República en asuntos del órden Federal", carácter de éste que, tiene la Materia mercantil, de la misma -- forma son aplicables las Leyes, reglamentos y disposiciones derivados del mismo Código Civil.

En cuanto al régimen legal supletorio procesal, debe aplicarse la Ley de Procedimientos Local respectiva, haciendo notar que las circunstancias procesales en nada influyen en las manifestaciones sustantivas de los actos de comercio sometidos al conocimiento judicial.

- 4.- En la actualidad algunos transportistas pretenden denominar "Contrato Colectivo de Trabajo por obra determinada, consistente en acarreo de materiales de construcción", al Contrato Mercantil de Flete, situación alejada totalmente de la Legislación aplicable.
- 5.- La celebración de un Contrato Mercantil de Flete, no implica una relación de carácter laboral entre el Cargador y el Porteador; Independientemente que el Porteador utilice diversas personas para la ejecución de los trabajos, con los cuales efectivamente existe la prestación de

un trabajo subordinado y el pago de ésta, mediante una cantidad de dinero, por lo que el Porteador tiene las obligaciones y responsabilidades propias del patrón con respecto a su personal.

- 6.- Las Autoridades Laborales, en su loable propósito de proteger a la clase trabajadora, impiden la libre aplicación práctica de el Contrato -- Mercantil de Flete, que existe y es regulado por nuestra legislación - positiva;

Permitiendo incluso que se active la maquinaria jurídica en el ámbito laboral con "emplazamientos a huelga" que formulan los transportistas con motivo de una controversia que tiene su origen en el Contrato Mercantil de Flete.

- 7.- El emplazamiento a huelga que se maneja en forma frecuente a las empresas de la industria de la Construcción con motivo de los conflictos -- que surgen de la interpretación o ejecución del Contrato Mercantil de Flete es a todas luces inaplicable e ilegal.

- 8.- El contrato se debe cumplir conforme a la Ley, es decir, las partes -- además de cumplir con lo expresamente pactado, deben también cumplir - con el régimen Jurídico que la Ley establece para el contrato que se - efectuó.

- 9.- La Competencia es la porción de jurisdicción que se atribuye a los tribunales que pertenecen al mismo orden jurisdiccional.

- 10.-Las Autoridades Laborales deben conocer de los conflictos de trabajo - que surjan entre trabajadores y Patrones.

- 11.-La Relación de trabajo, es la prestación de un trabajo personal subordinado a una persona mediante el pago de un salario, cualquiera que -- sea el acto que le dé origen.

- 12.-El Contrato Mercantil de Flete no da origen a una relación de carácter

laboral entre el Cargador y el transportista.

- 13.- Los Tribunales Civiles son la Autoridad Copetente para conocer de los conflictos que surgen por la interpretación o ejecución de un Contrato Mercantil de Flete.

CITAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) Bonnescase. "Elementos de Derecho Civil". Editorial Cajica, S.A. Décima edición. Tomo II. México, 1983, pág. 221.
- (2) Leyes y Códigos de México. "Código Civil para el Distrito Federal". Editorial Porrúa, S.A. Quincuagésima Segunda edición. México, 1986 pág. 325.
- (3) Duguit León. "Las transformaciones Generales del Derecho Privado desde el Código de Napoleón". Editorial Posada S.A. Novena edición. México, 1984. - pág. 115.
- (4) Pallares Eduardo. "Diccionario de Derecho Procesal Civil". Editorial Porrúa S.A. Undécima edición. México, 1978. pág. 162.
- (5) Suprema Corte de Justicia de la Nación. Cuarta Sala. "Apéndice 1975, Quinta parte". Tesis 133. pág. 138.
- (6) Suprema Corte de Justicia de la Nación. Cuarta Sala. "Informe 1978, Segunda parte". Tesis 49. pág. 31.
- (7) Tribunal Colegiado del Octavo Circuito. "Boletín - S.J.F. Numeros 25 y 24". Amparo Directo Laboral -- 198/75. Diciembre de 1975. pág. 103.
- (8) Tribunal Colegiado del Octavo Circuito. "Boletín - S.J.F. Número 2". Amparo Directo 1334/79. Enero de 1980. pág. 26.

BIBLIOGRAFIA

- BARRERA GRAF JORGE. "Estudios de Derecho Mercantil, Derecho Bancario y Derecho Industrial". Editorial Porrúa, S.A. Séptima edición. México, 1983.
- BEJARANO SANCHEZ. "Derecho de las obligaciones". Editorial Harla. Segunda edición. México, 1986.
- BORJA SORIANO MANUEL. "Teoría General de las obligaciones". Editorial Porrúa, S.A. Décima edición. México, 1985.
- DE PINA VARA RAFAEL. "Derecho Mercantil Mexicano". Editorial Porrúa, S.A. Décima octava edición. México, 1985.
- DIAZ BRAVO ARTURO. "Contratos Mercantiles". Editorial Sagitario, S.A. Sexta Edición. México, 1983.
- GARCIA TRINIDAD "Apuntes de Introducción al Estudio del Derecho". Editorial Porrúa, S.A. Vigésima quinta edición. México, 1978.

GERARD BERTRAND ALEJANDRO.

"Ley Federal del Trabajo correlacionada".

Editorial Themis, S.A.
Segunda edición.
México, 1985.

GUTIERREZ Y GONZALEZ ERNESTO.

"Derecho de las obligaciones".

Editorial Cajica, S.A.
Tercera edición.
México, 1968.

MANTILLA MOLINA ROBERTO L.

"Derecho Mercantil".

Editorial Porrúa, S.A.
Décimo quinta edición.
México, 1985.

MORENO PADILLA JAVIER.

"Constitución Política de los Estados Unidos Me
xicanos".

Editorial Trillas, S.A.
Segunda edición.
México, 1987.

OLVERA DE LUNA OMAR.

"Contratos Mercantiles".

Editorial Porrúa, S.A.
Primera edición.
México, 1982.

PALLARES EDUARDO.

"Diccionario de Derecho Procesal Civil".

Editorial Porrúa, S.A.
Undécima edición.
México, 1978.

RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ JOAQUIN.

"Curso de Derecho Mercantil".

Tomos I y II.

Editorial Porrúa, S.A.
Novena edición.
México, 1985.

ROJINA VILLEGAS RAFAEL.

"Derecho Civil Mexicano
VI Contratos.
Tomos I y II.
Editorial Porrúa, S.A.
Décima edición.
México, 1986.

SANCHEZ MEDAL RAMON.

"De los Contratos Civi-
les".
Editorial Porrúa, S.A.
Octava edición.
México, 1986.

TENA FELIPE DE JESUS.

"Leyes Fundamentales de
México 1808-1976".
Editorial Porrúa, S.A.
Primera edición.
México, 1976.

TENA FELIPE DE JESUS.

"Derecho Mercantil Mexi-
cano".
Editorial Porrúa, S.A.
Séptima edición.
México, 1986.

LEGISLACION CONSULTADA

"Código Civil para el Distrito Federal".

Editorial Porrúa, S.A.

Quincuagésimo segunda edición.

México, 1986.

"Código de Comercio"

Editorial Porrúa, S.A.

Cuadragésimo séptima edición.

México, 1986.

"Código de Procedimientos Cíviles para el Distrito Federal".

Editorial Porrúa, S.A.

Trigésimo primera edición.

México, 1986.

"Ley Orgánica del Tribunal Superior de Justicia del Fuero Co
mún en el Distrito Federal".

Editorial Porrúa, S.A.

Trigésimo primera edición.

México, 1986.