

G. Obligaciones del comprador

Artículos 53-60. Se hace referencia a ellas en el capítulo II, y se enumeran en el a. 53, a saber: pagar el precio de las mercancías y “recibir las en las condiciones establecidas en el contrato y en la presente Convención”.

a) Pago del precio

De esta obligación del comprador trata la sección I, aa. 54-59. Aquel precepto señala que la obligación relativa del comprador “comprende la de adoptar las medidas y cumplir los requisitos fijados por el contrato, por las leyes o los reglamentos pertinentes para que sea posible el pago”. El a. 55 adopta un principio especial que concede valor al silencio de las partes en el contrato, respecto a un elemento esencial, o sea, la fijación del precio: cuando no se ha señalado el precio o se ha estipulado un medio para determinarlo, se considerará, “salvo indicación en contrario, que las partes han hecho referencia implícitamente al precio generalmente cobrado en el momento de la celebración del contrato, por tales mercaderías, vendidas en circunstancias semejantes, en el tráfico mercantil de que se trate”.

—Lugar del pago

Artículo 57, que señala como tal, salvo disposición en contrario: a) el establecimiento del vendedor, o bien, b) si el pago debe hacerse contra la entrega de las mercancías o de documentos, en el lugar en que se efectúe la entrega.

—Tiempo para hacer el pago

Artículo 59. “El comprador deberá pagar el precio en la fecha fijada o que pueda determinarse con arreglo al contrato y a la [...] Convención, sin necesidad de requerimiento ni de ninguna otra formalidad por parte del vendedor”.

b) Recepción de las mercancías

Artículo 60. Esta obligación del comprador consiste en: a) “realizar todos los actos que razonablemente quepa esperar de él para que el ven-

dedor pueda efectuar la entrega”, y b) “en hacerse cargo de las mercaderías”.

H. *Derechos y acciones en caso de incumplimiento del vendedor y del comprador*

Se refieren al incumplimiento del vendedor los aa. 45-52, y del comprador los aa. 61-65. Entre ambos supuestos hay una casi perfecta simetría de preceptos relativos, aa. 45-61, 46-62; 61-64; salvo disposiciones especiales para un caso y para el otro (así sucede en los aa. 48, 50, 52 y 65).

a) Acciones por incumplimiento

Artículos 45 y 61. Conceden a la parte correspondiente (comprador, a. 45; vendedor, a. 61), que sufra el incumplimiento de su contraparte, los derechos de: “a) ejercer las acciones que enumeran, respectivamente, los aa. 46 a 52, y 62 a 65 de la propia Convención; b) exigir la indemnización de los daños y perjuicios, conforme a los aa. 74 a 77”. El número 2 de estos dos artículos 45 y 61, dispone, respectivamente, que el comprador y el vendedor no perderán “el derecho de exigir [dichas] indemnizaciones [...] aunque ejerciten cualquier otra acción conforme a su derecho” (*i.e.*, se permite aquí la invocación del derecho interno de las partes), y el número 3 de estos dos artículos que, “cuando el comprador o el vendedor ejerciten una acción por incumplimiento, el juez o el árbitro no podrán conceder a la contraparte ningún plazo de gracia”.

b) Acciones de cumplimiento

Artículos 46 y 62, que son similares en cuanto al primer párrafo del 46, que constituye el contenido del a. 62: la parte relativa (comprador en el a. 46; vendedor, en el a. 62), podrá exigir el cumplimiento de su obligación, “a menos que haya ejercitado un derecho o acción incompatible con su exigencia”.

El a. 46, en sus números 2 y 3, concede al comprador, si las mercaderías no fueran conformes al contrato, el derecho de sustituirlas por otras (número 2), “sólo si la falta de conformidad constituye un incum-

plimiento esencial del contrato”;⁴⁴ o bien, el derecho de “exigir del vendedor que las repare [...] a menos que esto no sea razonable”. La petición, en ambos casos, debe hacerse dentro de un plazo razonable.

Plazo suplementario para el cumplimiento (*Nachschrift* del derecho alemán)

Artículos 47 y 63. Estos dos preceptos son iguales, salvo que aquél se refiere al comprador, y éste al vendedor. Disponen que uno u otro, pueden conceder “un plazo suplementario de duración razonable para el cumplimiento [por la contraparte] de las obligaciones que le incumben” (número 1), y además, que en tal caso, el comprador no podrá ejercitar durante dicho plazo acción alguna de cumplimiento; sin que, no obstante, pierda su derecho a reclamar daños y perjuicios.

c) Acciones rescisorias

Artículos 49 y 64. Conceden a la parte respectiva (número 1) la acción de resolución del contrato: a) si el incumplimiento de las obligaciones a su cargo constituye incumplimiento esencial, b) en el caso de falta de entrega, si “el vendedor no entrega las mercancías dentro del plazo suplementario fijado por el comprador o no paga el precio o no recibe las mercancías o si declara que no efectuará la entrega dentro del plazo así fijado”. Este derecho de resolución no opera (número 2), si la parte respectiva no presenta la reclamación: a) en caso de entrega por el vendedor o del cumplimiento tardío por el comprador, dentro de un plazo razonable; b) en caso de incumplimiento distinto a la entrega o al cumplimiento tardío, dentro de un plazo razonable posterior a los supuestos que estos dos artículos señalen (i. ii) y iii).

Artículo 50, que concede derecho al comprador, en caso de no conformidad de las mercancías, de rebajar el precio proporcionalmente a la diferencia entre el valor de las mercancías entregadas y el que habrían tenido conforme al contrato.

Artículo 65, que concede al vendedor, en el caso de que el comprador no lo haga, el derecho de especificar las mercancías, en cuanto a “forma, dimensiones y otras características”, de acuerdo con las necesidades del comprador que le sean conocidas.

⁴⁴ Por incumplimiento esencial, entiende la Convención (a. 25) aquel que “causa la otra parte un perjuicio tal que la prive, sustancialmente, de lo que tenía derecho a esperar en virtud del contrato, salvo que la parte que haya

1. *Trasmisión de riesgos*⁴⁵

A estos problemas se refieren los aa. 66-70 de la Convención. Aludiremos a los principales de estos preceptos. El principio general lo establece el a. 69: “En los casos no comprendidos en los aa. 67 y 68” (que se refieren, respectivamente, a la compraventa que implique el transporte de las mercaderías, y a la de mercaderías vendidas en tránsito), “el riesgo se transmite al comprador [al adquirente] cuando éste se haga cargo de las mercaderías, o si no lo hace a su debido tiempo, desde el momento en que [...] se pongan a su disposición e incurra en incumplimiento del contrato al rehusar su recepción”. De esta regla hacen excepción los números 2 y 3; este último se refiere a ventas de mercancías aún sin identificar, para las que se requiere, “su identificación a los efectos del contrato”.

Para los casos del a. 67, en general, “el riesgo se transmitirá al comprador” en el momento en que las mercaderías se pongan en poder del [...] porteador”, y respecto a las hipótesis del a. 68, en general también, “el riesgo se transmitirá al comprador” desde el momento de la celebración del contrato.⁴⁶

J. *Disposiciones comunes a las obligaciones del vendedor y del comprador*⁴⁷

El capítulo V de la Convención agrupa estas obligaciones (aa. 71-81) en seis secciones, a saber: I. Incumplimiento previsible y contratos con entregas sucesivas, aa. 71-73; II. Indemnización por daños y perjuicios (aa. 74-77); III. Intereses (a. 78); IV. Exoneración de las partes por incumplimientos (aa. 79 y 80); V. Efectos de la resolución del contrato (aa. 81-84), y VI. Obligaciones sobre la conservación de las mercancías (aa. 85-88). Nos referiremos sólo a las normas más importantes:

K. *Diferimiento del cumplimiento del contrato*

Artículo 71, que concede a “cualquiera de las partes” el derecho de “diferir el cumplimiento de sus obligaciones, si después de la celebración del contrato resulta manifiesto que la otra parte no cumplirá una parte

incumplido no hubiera previsto tal resultado y que una persona razonable de la misma condición no lo hubiera previsto en igual situación”.

⁴⁵ *cfr.* Nicholas, Barry, “Passing of risk”, en *Commentary*, cit. pp. 483 y ss.

⁴⁶ En ambos preceptos, la regla general está sujeta a varias excepciones.

⁴⁷ *Cfr.* Bennette, Trevor, “Provisions common to the obligations of the seller and of the buyer”, en *Commentary*, pp. 513 y ss.

sustancial a sus obligaciones”. Ambas disposiciones prevén y regulan situaciones especiales, pero el 72 se refiere al derecho de la parte a rescindir el contrato ante un incumplimiento esencial de la otra parte, que resultara patente a la fecha de cumplimiento.

L. Resolución por circunstancias supervenientes

Artículo 79 que sienta el principio de que “una parte no será responsable de la falta de cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones si prueba [...] que se debe a un impedimento ajeno a su voluntad, que [...] razonablemente no cabía esperar que tuviere en cuenta al celebrar el contrato”.

M. Obligación de conservación de las mercancías

Artículos 85 y 88.⁴⁸ En casos de demora por el comprador en la recepción de las mercaderías, cuando el precio y la entrega deban hacerse simultáneamente y el comprador no paga éste, el vendedor que aún esté en poder de ellas “deberá adoptar las medidas que sean razonables según las circunstancias”, para su conservación, y podrá retenerlas “hasta que haya obtenido del comprador el reembolso de los gastos razonables que haya realizado”. A su vez, el a. 88 concede derecho a quien conserve las mercancías, de venderlas “siempre que comunique [a la otra parte] con antelación razonable [...] su intención de vender” (número 1), y “si las mercancías están expuestas a un deterioro rápido, o si su conservación entraña gastos excesivos [...] deberá adoptar medidas razonables para venderlas [...]” (número 2).

VIII. EL CONTRATO DE TRANSPORTE

La definición de este negocio (C. de T.), que ofrece el a. 2646 C. Civ., es la siguiente: “Contrato por el cual alguno se obliga a transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos”. A esta definición cabe hacer una aclaración y una adición. La palabra “dependientes” no significa dependencia económica, sino técnica y operacional; y así, al lado del porteador, a quien la norma alude sin

⁴⁸ Cfr. Barrera Graf, Jorge, “Preservation of goods (articles 85 to 88)”, en *Commentary*, pp 613 y ss.

mencionarlo, suelen participar otros sujetos auxiliares del transporte como, en el de carácter marítimo, el naviero y el propietario de buques, y en otras clases de transporte, los dueños de vehículos y de líneas de transporte. La aclaración que debe hacerse a la definición es que junto a los medios de comunicación, tierra, agua, aire, hay otros que no deben considerarse excluidos, como son los transportes o comunicaciones eléctricas y electrónicas, como pasa con el teléfono, el telégrafo, la radio, la televisión, las telecomunicaciones, recogidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación (LVGC) (aa. 374 y ss.).

1. *Clases de transportes*

Procede clasificar a las distintas clases de transporte, primero, en función de la rama jurídica que las rige: se hablará entonces de transporte civil y mercantil, regulado aquél por el derecho civil o común (aa. 2646-2665 C. Civ.), y éste, fundamentalmente, por tres leyes, primero, por el C. Co. (aa. 576-604), Segunda, por la LVGC,⁴⁹ que sólo se aplica a aquellos C. de T. celebrados con empresas porteadoras que se dediquen a la explotación de un servicio público en algunas de las vías generales de comunicación que enumera su 1º. Esta actividad está sujeta a permisos, no a concesiones, que otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes —SC y Tr.— (a. 9º); las personas (sociedades en todo caso), que pueda realizar estos servicios⁵⁰ (aa. 12, 13 y 1º transitorio) y tercero, por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo (LN y CM).⁵¹

El mismo a. 2646 del C. Civ. indica que si el contrato de transporte no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas que dicho ordenamiento señala. La regla general es, pues, que el contrato sea mercantil.⁵² A su vez, el C. Co., coincidentemente, califica de mercantil al C. de T. “por vías terrestres o fluviales de todo género”, (a. 576),

⁴⁹ Publicada en el *D.O.* el 19/II/1940.

⁵⁰ La quiebra de las empresas que exploten vías generales de comunicación se rige por lo dispuesto en su a. 39.

⁵¹ *D.O.* 21/XI/63.

⁵² Se da, así, el curioso fenómeno de que la regla común o general corresponda al derecho especial, que es el mercantil; y la norma especial se regula por el derecho general, que es el común o civil. Tal disposición del a. 2646 no debe interpretarse literal ni restrictivamente, sino en forma coherente y sistemática, porque la mayoría de los aa. 2647-2665 del C. Civ., así como otras disposiciones de éste en materia de obligaciones de hacer (aa. 2027, 2104, frs. I y II, 2106, etcétera), son aplicables supletoriamente a los C. de T. mercantiles.

cuando el objeto transportado sea una mercadería o cualquier efecto de comercio, y en segundo lugar, cuando el porteador sea comerciante. Y ciertamente la casi totalidad de los transportes es de mercancías, o sea, de bienes fungibles destinados al tráfico (al consumo, o a su transformación industrial), y además, se manejan por empresas especializadas.

Escaparía a la letra del a. 576 el transporte comercial de pasajeros, si no fuera porque siempre se realiza por empresarios y comerciantes (incluyendo los “taxistas”). Sí escapan en cambio a dicho precepto y a ser considerados transportes mercantiles aquellos ejecutados ocasionalmente de personas y aun de cosas, que no sean celebrados por empresas, sino por personas ajenas a la actividad empresarial de transportes, por razones de amistad o parentesco, v. gr. quien pide a un particular una “dejada”, o a un pariente o amigo que traslade su ajuar, o los productos de su cosecha, a un lugar determinado.

En segundo lugar, se clasifica el C. de T. en función del medio en que se verifica el desplazamiento de personas o cosas: *transporte terrestre*, por caminos, túneles, vías férreas, puentes, etcétera, y los que se cubren por los “porteadores y alquiladores” a que alude el C. Civ. (capítulo IV del título décimo), atinente a los contratos de prestación de servicios —la *locatio conductio operis romana*—,⁵³ desde el primitivo aunque todavía muy usado en México, de acémilas (de leña, carbón, alfarería, etcétera),⁵⁴ hasta los modernos ferrocarriles, tranvías, metro (que en gran parte es subterráneo), e incluyendo al servicio postal,⁵⁵ los ferrocarriles, auto-vehículos o camiones (de pasajeros y de carga); transportes por agua (fluviales, lacustres, marítimos), los transportes por aire, aeronáuticos, teléfonos, telégrafos, y el transporte por medios eléctricos y electrónicos (radio, televisión, teléfonos, telefax, etcétera).

En tercer lugar, el C. de T. se clasifica en función del vehículo o del mecanismo utilizado para dicho desplazamiento; se habla así del transporte por ferrocarril, postal, telegráfico, por autobuses o camiones, por avión, etcétera.

⁵³ Cfr. Adolf Berger, *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, Philadelphia, The American Philosophical Society, 1953, p. 567.

⁵⁴ Y aun el humano de los tamemes y el de los cargadores de mercancías en los mercados urbanos.

⁵⁵ Regulada por la Ley del Servicio Postal Mexicano, D.O. 24/XII/86, que derogó el libro sexto “Comunicaciones postales”, de la LVGC —a. segundo transitorio—.

2. Regulación del C. de T. en el C. Co.

Este ordenamiento, pese a su longevidad, contiene una reglamentación muy amplia y sistemática del C. de T. terrestre y fluvial; en este sentido supera a los dos códigos que influyeron en él, el C. Co. italiano de 1882 —aa. 388-416, y el español de 1885, aa. 349 y 379—. En esta sumarísima exposición seguiremos la ordenación de nuestro C. Co., aunque en ocasiones haremos referencia al ordenamiento supletorio, el C. Civ., y al final de esta materia (*infra* VIII,3) indicaremos las más importantes reglas de la LVGC, que modifican o adicionan esos dos códigos.

A. Partes del contrato

Debe distinguirse el C. de T. de cosas o de personas. En aquél, generalmente intervienen tres partes, el cargador o remitente, el porteador y el consignatario o destinatario. El primero y el segundo pueden coincidir. Es esencial que participen cargador o remitente y porteador. Éste, a su vez, como ya se dijo, puede acudir a “dependientes” o auxiliares para que corresponda al porteador el tratar y convenir el C. de T., y a los auxiliares su ejecución material. Por ejemplo, en un C. de T. combinado (*infra* VIII,2,I), que se celebre por tierra y por mar o por aire y por tierra, o todo por tierra pero con intervención de diversos medios o vehículos, el porteador inicial convendrá con otro u otros posteriores el acarreo de la mercancía del muelle de atracamiento al domicilio del destinatario. En cambio, en el C. de T. de personas, sólo dos partes intervienen, el pasajero y el porteador (o porteadores) o empresa porteadora.

Que se trate, en efecto, de una empresa de transporte, y no de porteadores individuales ajenos a toda actividad empresarial o cooperativa, es muy importante por varias razones, a saber: *a*) legalmente, porque una ley en vigor, la LVGC, rige solamente a los C. de T. en que el porteador sea una empresa; *b*) por su consideración como acto (*rectius*, como actividad) mercantil en el a. 75, fr. VII; *c*) porque le corresponda al titular de la negociación (al empresario), el carácter de comerciante (a. 576, fr. II), y *d*) porque el empresario asume obligaciones propias, así como el llamado riesgo de empresa, y una responsabilidad especial (v. gr. aa. 597, 600, 602-604 C. Co., y sobre todo, aa. 69-72, 74 y ss. LVGC).⁵⁶

⁵⁶ Es interesante que el propio C. Co. en los artículos citados, hable de empresas de transporte, porque en primer lugar, plantea el problema de saber si

Por lo demás, el transporte público, en la economía contemporánea, se efectúa siempre por empresas especializadas, las cuales, si usan algunas de las “vías generales de comunicación” que enumera el a. 1º LVGC, requieren autorizaciones oficiales como ya se dijo (aa. 3º, fr. VI, 4º, fr. I y 8º LVGC).

B. *Formalidades y expedición de documentos cambiarios y probatorios*

Se trata de un contrato consensual, aunque es frecuente, no esencial, que sea escrito. En el C. de T. de cosas se debe expedir una carta de porte —C. de P.— (a. 581), en el de personas un boleto y en el C. de T. marítimo una póliza de fletamiento o un conocimiento de embarque. Aquel documento, así como el conocimiento de embarque (a. 170 LN y CM), son títulos de crédito representativos de mercancías (a. 19 LTOC); el boleto es meramente un documento de legitimación.

En la regulación del C. de T. juegan un importantísimo papel los documentos que se expiden por el porteador y que representan a las mercaderías, porque ellos permiten al cargador, e inclusive al destinatario, disponer de éstas mediante la circulación de dichos títulosvalor, inclusive si las mercancías aún están en curso de ruta (mediante las órdenes de entrega —*delivery orders*—) y poder variar la consignación o entrega, o enajenar parcialmente y gravar las cosas (a través de recibos fiduciarios —*trust receipts*—).

En el transporte de personas puede también formar parte de él, el equipaje y los bultos que el pasajero lleve, caso en el cual se le dará un documento adicional comprobatorio. Como títulos o valores literales, la ley fija los requisitos que la C. de P. debe contener (a. 581 C. Co.).⁵⁷ A la regulación de la C. de P. se refieren los aa. 579-587 C. Co.

El C. de T., por otro lado, es obligatorio para los porteadores cuando, como es muy frecuente, se trata de la prestación de un servicio al público por una empresa de transportes (ferrocarril, metro, tranvía, automóviles de pasajeros, etcétera).

tales disposiciones se aplicarían a los C. de T. mercantiles en que el porteador no fuera un empresario (v. gr. camiones ciudadanos de mudanzas, de cascajo, de materiales de construcción, así como choferes de taxis); la solución del problema es que dichas disposiciones se les aplicarían por analogía (a. 75, fr. XXIV C. Co.); en segundo lugar, porque respecto a dichos preceptos legales del C. Co., y a otros que supongan la intervención de una empresa de transportes (v. gr. aa. 586 y 587), rigen como especiales las disposiciones relativas de la LVGC.

⁵⁷ Del conocimiento de embarque, en el C. de T. marítimo, el a. 168 LN y CM fija los elementos que debe contener.

Se trata, por otra parte, de un contrato esencialmente oneroso, de carácter bilateral (aun cuando se señale a un tercero como consignatario: se trataría de una estipulación en favor de éste) y conmutativo. Con frecuencia es obligatorio para el porteador, cuando se trata de servicios públicos (ferrocarril, metro, tranvía), o sujetos a concesión o permiso y a tarifas que fija el Estado (tráfico aéreo, por carreteras, etcétera); no siempre se trata de un contrato individual o único, ya sea porque se celebre con otros contratos (por ejemplo, las compraventas C.I.F., o LAB), porque se trate de un transporte combinado (aa. 53, 74, etcétera, LVGC, 181 y ss., LNCM), o bien, porque el transporte sea una de las actividades de otra actividad comercial más amplia (v. gr. empresas de turismo; o de comisiones y consignaciones), o bien, de una actividad accesoria o adicional de empresas, que se dediquen a otras finalidades comerciales o industriales (v. gr., el acarreo de materia prima o la distribución del producto elaborado).

C. *Obligaciones del cargador o remitente*

A ellas se refiere el a. 588, que enumera las principales: “I. Entrega de las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenidos”; obligación que como en otros contratos consensuales, como la compraventa, el arrendamiento y el depósito, constituye un requisito esencial imprescindible. En los casos de cosas no materiales (v. gr. transportes eléctricos y electrónicos), la obligación de entregar se convierte en la emisión de la palabra en el teléfono y en la televisión, en la entrega o emisión del texto que debe transmitirse en los otros.

“IV. A sufrir las pérdidas y averías de las mercancías, que procedan de vicio propio de ellas o de caso fortuito [. . .]”. Esta obligación hace recaer sobre el remitente o cargador las pérdidas, no sólo en el caso de vicios de las mercancías, lo que es natural, sino también, lo que es grave y que no se conserva en las leyes modernas sobre el C. de T., que sobre el cargador pese también e íntegramente el riesgo de la pérdida por caso fortuito (y de fuerza mayor), que recae sobre el porteador que ya ha recibido la cosa para su traslado (a. 71 LVGC).⁵⁸ La regla de la fr. IV se aplica cualquiera que sea la cosa a transportar, salvo que respecto a esas otras cosas, sólo metafóricamente se hablaría de pérdidas (v. gr., de noticias y de textos entregados al porteador). Tratándose del

⁵⁸ La misma regla del C. Co. se reputa en el C. Civ. tanto en materia del C. de T. (a. 2648), como en el caso de prestaciones que no tengan efectos traslativos de dominio (a. 2024).

C. de T. de personas, la muerte o lesiones que ellas sufran, independientemente del problema del seguro obligatorio al viajero,⁵⁹ rige el principio de la responsabilidad objetiva del a. 1913 C. Civ.: responde al porteador, “salvo que demuestre que el daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima” (o sea del pasajero).

Fr. IV: “A remitir con oportunidad la C. de P. al destinatario o consignatario”, dado que por su naturaleza de títulovalor se requiere de este documento para el ejercicio de los derechos literales consignados (incorporados) en él, (a. 5º LTOC). Obviamente, esta regla no se aplica respecto al boleto, en el C. de T. de personas.

D. Derechos del cargador

Los enumera el a. 589 en sus dos fracciones: I. “Variar la consignación de las mercancías mientras estuvieren en camino, si se diere con oportunidad la orden respectiva al porteador, canjeando la carta de porte expedida en favor del primer consignatario”. Este derecho, que puede resultar excesivo, se atempera en virtud de la segunda fracción. II. “A variar, dentro de la ruta convenida, el lugar de entrega de la carga, dando oportunamente al porteador la orden respectiva [...] y canjeando la carta de porte primitiva por otra, debiendo indicar al porteador el nuevo consignatario si lo hubiere” (porque puede tratarse del mismo, o del propio cargador). Los derechos a que alude este a. 589 se vinculan con una práctica extendida en el transporte internacional, el llamado *stopage in transitu*.

E. Obligaciones del porteador

La primera, y la más obvia, consiste en recibir (del porteador o de alguien a su nombre) la cosa que debe transportar (a. 590, fr. I); y realizar el viaje “dentro del tiempo estipulado” (fr. II *ibid.*); “precisamente, añade esta fr. II, por el camino que señale el contrato”. Las otras, que principalmente enumera dicho precepto son: fr. IV. “Cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad”.

Esta responsabilidad legal comprende los casos de pérdidas o averías por culpa del porteador, presumiéndose ésta *iuris et de iure* “cuando

⁵⁹ Cfr. Reglamento del Artículo 127 LVGC, D.O. 2/IX/88, a. 1º: “disposiciones y procedimientos administrativos obligatorios a que deberán sujetarse los comisionarios [...] del servicio público federal de transporte de pasajeros [...] así como entidades de la Administración Pública Federal [...] para responder del daño que se cause a los viajeros o a su equipaje con motivo de la prestación de los servicios a su cargo”.

el obligado [el porteador] ejecuta actos contrarios a la conservación de la cosa [o cuando] deja de ejecutar los que sean necesarios para ella” (caso, este último, de responsabilidad por omisión) (a. 2025 C. Civ.).

Ahora bien, como se desprende del a. 71 LVGC, la responsabilidad del porteador también opera, como regla general, en caso de pérdida por caso fortuito o fuerza mayor (*vid infra* VIII,2,I) (*vid.*, en sentido contrario, la regla derogada del C. Co., a. 588, fr. IV, y *supra* VIII,2,C.).

La fr. IV que se analiza se vincula en forma directa con las obligaciones del porteador que señalan las frs. VIII (que impone el *onus probandi* al porteador), IX (pago de las pérdidas o averías con arreglo, a un juicio de peritos) y X (“cubrir los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, ya porque no se dé cumplimiento al contrato”).

F. Derechos del porteador

El primero y fundamental es el de recibir el porte, o sea, el precio del transporte (aa. 581, fr. V. C. Co., y 2656, fr. V C. Civ.), que se hubiera convenido en el contrato, o bien, aquel que fije las tarifas si se trata de un servicio público, y en defecto de uno y de otras, el que se desprende de los usos o costumbres (a. 2661 C. Civ.).⁶⁰ Ahora bien, en el a. 591 C. Co., que es el que enumera dichos derechos del porteador, se matiza este derecho al porte: fr. I, recibir la mitad, si por negligencia o culpa del cargador no se verificase el viaje, y fr. II, recibir la totalidad en dichos dos supuestos de culpa, si en virtud del C. de T. “se hubiera destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de verificar[se] el transporte [...]”.

La fr. III concede al porteador el derecho de rescindir el contrato si el viaje no pudiera iniciarse por fuerza mayor y la fr. IV, si no usara el porteador de este derecho, debe continuar el viaje al remover el obstáculo que lo impidiera.

Fr. V: Derecho de exigir al cargador la apertura de los bultos que deben transportarse (de los contenedores en los modernos C. de T.), y si aquél se rehusare, se libera al porteador de responsabilidad, salvo fraude o dolo; y las frs. VI, VII y VIII, según la primera, el porteador tiene derecho (y obligación correlativa el consignatario) a que éste, en el caso de avería parcial, reciba las mercancías ilesas “siempre que separadas de las averiadas no sufrieren disminución de su valor”; la fr.

⁶⁰ La posibilidad de acudir a los usos para la fijación del precio, cuando el contrato sea omiso, también ocurre en la Convención Internacional sobre Compraventa de Mercaderías, a. 6, *vid. supra* VII, 5, G, a.

VII, que concede al porteador el derecho de retención sobre las mercancías, hasta obtener el pago del porte; y por último, la fr. VIII, que concede al porteador el derecho de depositar las mercancías ante la autoridad judicial del lugar de la entrega, “si en él no se encontrare al consignatario o a quien le represente”, o bien, si éste rehúsa recibirlas, a promover su depósito, previo, siempre mediante “el conocimiento de su estado por peritos”. Esta última fr. VIII se complementa, a semejanza de los aa. 85-88 de la Convención de Viena sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías, con lo dispuesto en los aa. 603 y 604; aquél permite que “la autoridad judicial del lugar”, “en el caso de que nadie se presentare a reclamar las mercancías que previamente estuvieran depositadas en los almacenes de la empresa porteadora”, venda desde luego lo bastante (de ellas) para cubrir la responsabilidad relativa; y el 604, que dispone que si el cargador (o su representante) exigieran la devolución de las mercancías, el porteador “quedará libre de toda responsabilidad” (la parte final de estos dos artículos resulta difícil de interpretar).

G. Obligaciones del consignatario

El a. 595 las enumera, ellas son: fr. I: “recibir las mercancías sin demora siempre que lo permita su estado y que tengan las condiciones expresadas en la C. de P.”; II, “abrir los bultos [como son los contenedores] . . . en el acto de su recepción cuando lo solicite el porteador”; si no lo hace, “el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo; III, devolver la C. de P. o a otorgar, en su defecto, recibo al porteador; IV, pagar a éste el porte así como los gastos; V, “ejercer, dentro de las veinticuatro horas de la recepción de las mercancías, los derechos que le competan contra el porteador”,⁶¹ cualesquiera que sean, exigiéndole “las responsabilidades que haya contraído [. . .]”; VI, cumplir con las órdenes del cargador.

H. Derechos del consignatario

El a. 596 indica que ellas son, fr. I: recibir las mercancías mientras sea tenedor de la C. de P. expedida en su favor, “cualquiera que sean las órdenes que en contrario diere el cargador con posterioridad [a la expedición de dicho documento]”; fr. II: a no recibir las mercancías

⁶¹ Limitación que puede llegar a absurdos si se interpretara liberalmente lo que no debe hacerse; v. gr. días feriados, vicios ocultos o semiocultos.

“en los casos expresados en este título” (en el a. 591, fr. VII, *supra* VIII, 2, F, así como en los casos señalados *infra* VIII, 3), y además, cuando su valor no alcance a cubrir los gastos y desembolsos (el porte, principalmente) que deban hacerse para su recepción, conservación y venta: fr. III, a que se le reintegren “desde luego, los anticipos que hubieran hecho con motivo de la entrega, sin esperar a que se cubran con su precio”.

I. Normas sobre responsabilidad del porteador

El a. 72 limita la responsabilidad del porteador en los casos en que el cargador o remitente declare falsa o erróneamente mercancías de las que corresponda una parte superior al cubierto, o bien, “mercancías diferentes y de valor superior a la realmente embarcada”.

Sobre la extinción de la responsabilidad del porteador discurren los aa. 592, 593 y 594 C. Co., el primero de ellos declara extinguida la responsabilidad individual “por el recibo de las mercancías sin reclamación” (fr. I), y fr. II, por el transcurso de seis meses en los transportes verificados en la República y de un año en los provenientes del extranjero. Por lo que se refiere a la prescripción en los casos de pérdidas o averías, el a. 593 es claro, y por lo que toca al término, el a. 1043, fr. III, establece que “todas las acciones derivadas del C. de T. terrestre o marítimo prescriben en un año. Por último, el a. 594 aclara que “la responsabilidad a que se refiere el artículo anterior [debiera hacer referencia al a. 592, más que al 593] serán las civiles y no las penales, que se regirán por las disposiciones del Código penal”.

En el capítulo de responsabilidades del porteador deben tenerse en cuenta las siguientes disposiciones especiales de la LVGC aplicables solamente a los C. de T. celebrados con empresas porteadoras que en virtud de permiso oficial exploten una vía general de comunicación (ex-aa. 1º, 3º, 9º, 12 y otros) (que dejarían sin efecto disposiciones en contrario del C. Co. y harían inaplicables las relativas del C. Civ.); a. 69, que priva “a las empresas de transporte” del derecho de limitar la responsabilidad que les impongan las leyes, con excepción de los dos supuestos concretos que la norma fija, con la condición que se desprende del párrafo final y del a. 70. Artículo 71, que impone a dichas empresas, como principio general, la responsabilidad en los casos de pérdidas, salvo los casos que este precepto enumera.

3. Transportes combinados

Para el caso de transporte combinado, el a. 74 impone al último porteador la obligación de

entregar la carga conforme a la C. de P. expedida por el primer porteador en las condiciones y con las responsabilidades que fija esta ley [es decir, como si se tratara de sendos C. de T., en lugar de uno solo, combinado] quedando a salvo su derecho [de repetir] contra la empresa en cuya línea haya ocurrido [el] hecho u omisión de que responde el último porteador.

El a. 79 establece la regla de derecho internacional privado, que tratándose de mercancías procedentes del extranjero, en que una empresa mexicana intervenga (en un transporte combinado), la responsabilidad se regirá “por lo dispuesto en la legislación mexicana, pero sólo en lo relativo a la entrega de la carga”. En estas expediciones de países extranjeros, el a. 77 concede a las empresas mexicanas, en casos de pérdidas o averías, el derecho de rehusar la carga (fr. I), o bien, de recibirla pero expidiendo una C. de P. en que se indique el estado en que se recibiere ésta.

4. Otras disposiciones aplicables de la LVGC

Además de las normas de esta LVGC que se han invocado antes, resultan también aplicables de esta ley, a los C. de T. celebrados por una empresa concesionaria de un servicio público (de carga o de pasajeros), las siguientes disposiciones, principalmente: a. 52, fr. I, que alude a “contratos tipos” aprobados por la SC y T. Se trata de los contratos de adhesión que define y que regula el a. 4º de la LPC (*vid. supra* VI, 2, E.); a. 52, fr. II (y a. 54), que obliga a las empresas que exploten vías generales de comunicación —y consecuentemente, a las empresas porteadoras de servicios públicos— a que la explotación se haga (y los C. de T. relativos se celebren) “en combinación con otra u otras empresas nacionales o extranjeras (alusión a los C. de T. combinados, *vid. supra* VIII, 3); aa. 55-60, que se refieren a las tarifas que deben aprobarse oficialmente para establecer el precio del transporte; a. 61, del que se desprenden los principios de proporcionalidad, y de igualdad de las tarifas para tramos iguales, y fija las excepciones; a. 62, que establece la obligación de contratar el transporte a las empresas que exploten vías generales de comunicación; a. 66, que impone la obligación a las

empresas particulares de expedir a los usuarios, “carta de porte, conocimiento de embarque, boleto, factura o documento similar que contenga las condiciones en que se prestará el servicio [...]”.

Los aa. 69-84, a algunos de los cuales ya nos referimos (*supra* VIII,2,I), que se refieren a cuestiones de responsabilidad de las empresas porteadoras.

El a. 85, que confiere a la SC y Tr. cuida de que no existan entre las empresas de V.G. de C. “condiciones de privilegios”; o sea que fija una situación de igualdad entre competidores, cuya violación daría lugar a una acción de competencia desleal basada, además, en el a. 1910 C. Civ., con derecho al resarcimiento de los daños y perjuicios.

Los aa. 86-91 se refieren a las empresas porteadoras (y a porteadores particulares la fr. IV del a. 152) sujetas a concesiones y permisos, y para el transporte terrestre en caminos, los aa. 152, frs. I, III, V, VI, y 159, indican las reglas para la constitución, organización y funcionamiento de las sociedades respectivas. El a. 153 establece casos de excepción de las reglas del artículo precedente.

Los aa. 92-95 regulan los créditos hipotecarios y los derechos que de ellos dimanen, y de otros gravámenes reales sobre líneas y vehículos “y demás bienes que formen el sistema de la empresa, o sobre una parte solamente”.

El a. 97 impone a “los concesionarios de los servicios generales de comunicación y a los que exploten medios de transporte”, llevar un sistema propio de contabilidad.

En fin, el a. 157, fr. I impone a las empresas concesionarias de un servicio público de comunicaciones, la obligación de contratar el “transporte de personas y efectos que están obligados a conducir”; y el a. 161 indica que “las sociedades que se constituyan conforme al a. 159 serán solidariamente responsables con las concesionarias por el cumplimiento de sus obligaciones, y en ningún caso podrán eludir o limitar esta responsabilidad”.

IX. EL CONTRATO DE SEGURO

Poco agregamos en este estudio a lo que escribí en mi opúsculo “Contratos mercantiles”, en que estudié superficialmente el contrato de seguro, sus elementos subjetivos y objetivos y las clases de seguros que la ley admite (*supra* VII). Por ello, me remito a dicho compendiado análisis del mencionado contrato.

Lo que debo añadir aquí y ahora se refiere al seguro mutualista, materia sobre la que he discurrido en otro trabajo varias veces citado.⁶²

1. Seguros mutualistas

Pueden ser aseguradoras con tal finalidad mutualista, en primer lugar, las sociedades mercantiles a que se refieren los aa. 13 y 14 principalmente de la Ley de Instituciones de Seguros (LIS);⁶³ y además, “las asociaciones de personas”, a que alude el a. 13 de la propia LIS.⁶⁴

2. Sociedades mutualistas de seguros (S.M. de S.)

Las regula la LIS en el título segundo, capítulo I (“Organización”, aa. 78-80), II (“Funcionamiento”, aa. 81-94) y III (“Disposiciones generales”, aa. 95-98). Pueden asumir cualquiera de los cinco tipos enumerados en el a. 1º LGSM, también (fr. VI) el de sociedades cooperativas de consumo, que definen y regulan los aa. 52-55 LGSC y 77-85 de su Reglamento.

Estas S.M. de S., especie del género más amplio de sociedades mutualistas mercantiles,⁶⁵ están regidas por principios y normas especiales, distintas a las que comprende, la LGSM y la LGSC; son principalmente las siguientes:

a) Requieren autorización de la SH y CP (y las cooperativas, además, de la SECOFIN, a. 78 caput. (LIS y 2 LGSC), que intervienen para aprobar su escritura constitutiva y sus modificaciones (a. 78, fr. XVI).

b) El contrato social deberá otorgarse ante notario (incluso si se tratara de una sociedad cooperativa mutualista, a. 78, fr. I LIS)⁶⁶ y registrarse como lo indica la LGSM (en sus aa. 260-264).

⁶² *Instituciones de derecho mercantil*, México, Porrúa, 1989, pp. 428, 429 y 779-788; aunque la Ley de Instituciones de Seguros —LIS— fue modificada posteriormente en el D.O. 28/XII/89.

⁶³ D.O. 31/VIII/35 con varias reformas posteriores, las últimas de las cuales fueron del 14/I/85 y del 28/XII de 1989

⁶⁴ En mi libro mencionado, *Instituciones...*, p. 781, afirmo que nada obsta para que asociaciones y sociedades civiles se dediquen a la mutualidad de seguros, a los que, en consecuencia, no se aplicarían todas las disposiciones del a. 78 LIS, pero sí aquellas imperativas y de orden público como sería la vigilancia de la S. de H., y de la CNB y de S. (ahora Comisión Nacional de Seguros y Fianzas —CNS y F.—).

⁶⁵ *Idem*.

⁶⁶ A continuación sólo se citan las frs. de dicho a. 78.

c) Su objeto social se limita “al funcionamiento como SM de S” (fr. II); cualquiera operación o actividad distinta sería viciada e irregular y quedaría sujeta a nulidad.

d) “Se organizarán y funcionarán de manera que las operaciones de seguros que practiquen no produzcan lucro o utilidad para la sociedad ni para los socios (fr. III).⁶⁷ Por tratarse, pues, de una actividad no lucrativa se asemejan la SM de S., a las sociedades cooperativas (a. 1, fr. VI LGSC).

A diferencia de las cooperativas, sin embargo, en las que generalmente intervienen empresas de esta índole cooperativa, pese a que dicho carácter no lucrativo,⁶⁸ en las S.M. de S. nunca intervienen éstas como socios, porque por su carácter (ex-aa. 78, fr. X, inciso b) y g), XIII, etcétera), sólo agrupan a un número de personas (los socios mutualistas), que deben estar vinculados a la sociedad mutualista por contratos individuales de seguros.

e) Existe limitación de la responsabilidad de los socios (fr. IV), y de la sociedad respecto a los socios: la CNS y F fijará el límite máximo de la responsabilidad que pueda asumir la sociedad en cada riesgo (a. 86¹).

f) Pueden ser de duración indefinida (fr. VII).

g) Su nombre (razón social o denominación) “deberá expresar su carácter de mutualista”; y como se trata, primero, de una norma general e imperativa, y segundo, como la sociedad depende de una autorización oficial, la violación de esta obligación daría causa a la revocación de ésta, entre otras razones (una de ellas, la aplicación, por mayoría de razón de la fr. VII del a. 97), porque incurriría en la causa de disolución que indica el a. 229, fr. II LGSM, y se aplicaría en el caso lo dispuesto en el mismo a. 97, fr. IX.

h) Prohibición legal de ser socios y de

participar en forma alguna, gobiernos o dependencias oficiales extranjeras, entidades financieras del exterior, o agrupaciones de personas extranjeras, físicas o morales, sea cualquiera la forma que revisitan [e. g. sociedades de seguros extranjeros], directamente o a través de interpósita persona” (fr. XI).

Sin embargo, en virtud de las reformas de 1989...

⁶⁷ Empero, puede haber “remanentes”, caso en el cual el a. 84 dispone que sean repartidos entre los socios “en proporción a las primas totales pagadas [...]”.

⁶⁸ Barrera Graf, *Instituciones...*, pp. 760, 761, 779 y 783.

i) El voto de los socios, su participación en las asambleas y los quórum de éstos, están sujetos a normas y limitaciones, como se desprende de la fr. XII primero y segundo párrafos.

j) Siempre habrá un consejo de administración (fr. XIII), que sólo se formará con los socios “que tengan la suma de valores asignados o de cuotas que determinan los estatutos”, “serán electos por un periodo no mayor de cinco años”; en consecuencia, dentro de dicho plazo su nombramiento no es libremente revocable por la asamblea.

k) No podrá ser representante ni director o gerente, cualquiera sociedad (fr. XIII).

l) La LIS concede derechos a minorías, más reducidas que lo que fija la LGSM (frs. XIII y XIV).

m) Es obligatorio el órgano de vigilancia, que se formará con uno o varios socios o terceros.

n) La disolución y liquidación de las SM de S. operan en los términos de los aa. 19 y ss. de la propia LIS (a. 78, fr. XVI).

3. *Coaseguro, reaseguro y contraseguro*

La LIS también se refiere a estos tres convenios (a. 10). Por coaseguro, la ley entiende “la participación de dos o más instituciones de seguros en un mismo riesgo, en virtud de contratos directos celebrados por cada una de ellas con el asegurado” (fr. I); por reaseguro, “el contrato en virtud del cual una institución toma a su cargo total o parcialmente un riesgo ya cubierto por otra, o el remanente de daños que exceda de la cantidad asegurada por el asegurador directo” (fr. II); y en fin, por contraseguro: “el convenio en virtud del cual una institución de seguros se obliga a reintegrar al contratante la prima o cuota satisfechas o cubiertas, cuando se cumplan determinadas condiciones” (fr. III).

X. MATERIA MERCANTIL NO COMPRENDIDA EN EL C. Co.

Ante la imposibilidad siquiera de reseñar y mucho menos de analizar todas las leyes mercantiles que, por una parte, han derogado disposiciones, capítulos y libros del C. Co., y por la otra de aquellas que han agregado materias que no estaban comprendidas en el texto de 1889, nos concretamos a hacer breves referencias sólo a las siguientes: LGSM, LTOC, LQSP, sin mencionar otras muy importantes como la LIM, la LTT, la IN y CM. Esta última, por otra parte, pertenece a una disciplina au-

tónoma como es el derecho marítimo; y lo mismo podemos decir respecto de la Ley de Comercio Exterior, por referirse a otra disciplina que ha cobrado o que está cobrando autonomía, a saber, el derecho económico.

XI. SOCIEDADES MERCANTILES

Las leyes que las rigen son, principalmente: a) la Ley General de Sociedades Mercantiles —LGSM—, D.O. del 4/VIII/34, reformada el 2/I/43 (sobre las sociedades irregulares —SI—), el 2/3I/81 (sobre materias de contabilidad, variaciones de capital y derecho de minorías): y de 28/XII/89 (sobre ejercicios fiscales anuales). Esta LGSM es la de mayor generalidad en la materia, en cuanto que derogó y sustituyó a las disposiciones relativas del C. Co. (título segundo, aa. 89-237 y 260 a 272), y se aplica supletoriamente a las demás leyes de igual carácter; b) Ley General de Sociedades Cooperativas —LGSC— D.O. del 15/II/38, complementada por su Reglamento —Regl. LGSC— del 1/VII/38, que a pesar del calificativo de *general*, es una ley especial, por aplicarse solamente a las sociedades (y a otros fenómenos) corporativos como son las federaciones de sociedades cooperativas, y la Confederación Nacional Cooperativa, aa. 72-77. La LGSC derogó una anterior de 1933, la que a su vez derogó a la primera LGSC de 1927 (la cual dejó sin efecto a los aa. 238-259 C. Co.⁶⁹ que ya eran disposiciones especiales, porque sólo se aplicaban a dicho tipo de sociedades mercantiles (a. 89, fr. V C. Co.); c) la Ley del Mercado de Valores —LMV— (D.O. 2/I/75), sólo en cuanto regula las sociedades anónimas cuyas acciones representativas del capital social se cotizan en la Bolsa de Valores (a. 81). Esta ley, en la mencionada materia de las llamadas *SA abiertas*, en contraposición a las *SA cerradas* reguladas en la LGSM, ha sido objeto de modificaciones sustanciales (29/IV/78; 23/XII/80; 19/XII/85 y, la última de 28/XII/89); d) la Ley de Sociedades de Inversión (D.O. 14/I/85), S. de Inv., que rige a las diferen-

⁶⁹ Vid. Rangel Couto, Hugo, *La legislación sobre cooperativas en México*, México, Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM, adscrito, a la Escuela Nacional de Economía, Imprenta Universitaria, 1943, pp. 17 y ss.